



Handelshögskolan  
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

Juridiska institutionen

# Skeppsmäklarens roll samt rättsliga ställning – Ett hav av oklarheter och möjligheter

Julia Malmqvist  
Linda Graf

Examensuppsats om 30 hp inom Jur.Kand. programmet  
Sjörätt  
Vårterminen 2009

Handledare: Svante O. Johansson

<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING</b>	<b>I</b>
<b>FÖRKORTNINGAR</b>	<b>V</b>
<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>VI</b>
<b>FÖRORD</b>	<b>1</b>
<b>1. INLEDNING</b>	<b>2</b>
<b>2. SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR</b>	<b>3</b>
<b>3. METOD</b>	<b>3</b>
<b>4. AVGRÄNSNINGAR</b>	<b>4</b>
<b>5. FÖRSTA AVDELNINGEN - Skeppsmäklaren</b>	<b>5</b>
<b>5.1 Fallbeskrivning</b>	<b>5</b>
<b>5.2 Skeppsmäklarens roll och ansvarsområden</b>	<b>6</b>
5.2.1 Skeppsmäklaren – en paraplydefinition	6
5.2.1.1 Hamnagenten	7
5.2.1.2 Befraktningmäklaren	8
5.2.1.3 Linjeagenter samt köp- och försäljningsmäklare	8
5.2.2 Skeppsagent och/eller skeppsmäklare	9
5.2.3 Skeppsmäklaren – ur ett lagtekniskt perspektiv	11
5.2.4 Skeppsmäklaren som mellanman - i teorin	12
<b>5.3 Skeppsmäklarens avtal</b>	<b>13</b>
5.3.1 Skeppsmäklarens avtal och dess medverkan vid avtalsslutandet – i teorin	13
5.3.1.1 Förmedlingsavtalet	13
5.3.1.2 Huvudavtalet	14
<b>5.4 Transaktionssystem och betalningsmönster</b>	<b>15</b>
<b>5.5 Sjöfartsverkets roll och ansvarsområden</b>	<b>17</b>
5.5.1 Sjöfartsverkets finansiering och deras rätt att avgiftsbelägga	17
5.5.1.1 Farledsavgifter	19
5.5.1.2 Lotsavgifter	20
5.5.1.3 Hamnavgifter	20
<b>6. ANALYS AV SKEPPSMÄKLARENS ROLL</b>	<b>21</b>
<b>6.1 Skeppsmäklarens avtal i praktiken</b>	<b>21</b>

6.1.1 Förmedlingsavtalet	21
6.1.2 Huvudavtalet	22
6.2.1.1 Mäklarens möjligheter att påverka huvudavtalet	24
<b>6.2 Skeppsmäklarens ansvar för diverse avgifter</b>	<b>25</b>
<b>6.3 Skeppsmäklarens roll som mellanman - i praktiken</b>	<b>30</b>
6.3.1 Alternativ I	31
6.3.2 Alternativ II	32
<b>6.4 Avslutande reflektioner</b>	<b>33</b>
6.4.1 Mäklarens uppfattning och arbetssätt vid avtalsslutande	33
6.4.2 Tillvägagångssätt vid inbetalning av hamn-, lots- samt farledsavgifter	34
6.4.3 Möjlighet till återbetalning av sjöfartsavgifterna	36
<b>7. ANDRA AVDELNINGEN – KVARSTADS- OCH PANTRÄTTSINSTITUTEN</b>	<b>38</b>
<b>7.1 Sjöpanträtt</b>	<b>38</b>
7.1.1 International Convention on Liens and Mortgages	38
7.1.2 Sjölagen – sjöpant i fartyg	38
7.1.3 Sjölagen - sjöpant i last	42
7.1.4 Internationella rättsförhållanden –lagvalsregler	43
7.1.5 Hur upplåts sjöpanträtten	45
7.1.6 Preskriptionsregler	46
<b>7.2 Kvarstadsrätt</b>	<b>46</b>
7.2.1 Arrestkonventionen- en historisk tillbakablick	47
7.2.1.1 Arrestkonventionens tillämpning	48
7.2.2. Kvarstadsreglernas tillämpning	49
7.2.3 Rättslig verkan	52
7.2.4 Kvarstad av systerfartyg	53
7.2.5 Kvarstad av fartyg vars ägare inte är ansvarig för sjöfordran	54
7.2.6 Kvarstad och ansvarsgenombrott	55
7.2.7 Rule B	57
7.2.7.1 Syftet med och förutsättningar för Rule B´s tillämplighet	57
7.2.7.2 Beslagtagbara tillgångar under Rule B - EFT	58
<b>8. ANALYS AV GÄLLANDE REGELVERK</b>	<b>59</b>
<b>8.1 Skeppsmäklarens kunskap om 3 samt 4 kap. sjölagen</b>	<b>59</b>

<b>8.2 Kvarstadsinstitutets tillämpning - en problematisering</b>	<b>60</b>
8.2.1 Sjöfartsverket och kvarstadsinstitutet	60
8.2.2 Skeppsmäklaren och kvarstadsinstitutet	63
<b>8.3 Genomförandeproblematik</b>	<b>66</b>
8.3.1 Kvarstad i nationella förhållanden – i praktiken	66
8.3.2 Kvarstad i internationella förhållanden – i praktiken	67
<b>8.4 Avslutande reflektioner</b>	<b>68</b>
<b>9. SLUTSATSER</b>	<b>71</b>
<b>9.1 Analysera skillnader och sätt nya mål</b>	<b>72</b>
9.1.1 FONASBA	72
9.1.2 Förmedlingsavtalets användande bland internationella skeppsmäklare	73
9.1.3 Kortbetalning av hamn-, lots- samt farledsavgifterna i särskilda fall	75
9.1.4 BIMCO	76
9.1.5 Reflektioner kring Rule B	77
<b>9.2 Slutord</b>	<b>78</b>
<b>10. KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>80</b>
<b>Bilaga 1</b>	<b>a-b</b>

## FÖRKORTNINGAR

BIMCO	Baltic and International Maritime Council
C/p	Charter parti eller certeparti
FONASBA	The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents
HD	Högsta Domstolen (Sverige)
IMO	International Maritime Organization, London
Lloyd's Rep	Lloyd's Law Reports. London 1919-
ND	Nordiske Domme i Sjöfartsanliggender. Oslo 1900-
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv. Stockholm 1874-
Proforma D/A	Proforma Disbursement Account
Prop.	Proposition
Rule B	Rule B of the Supplemental Rules for Admiralty or Maritime Claims
SOU	Statens Offentliga Utredningar
SvJT	Svensk Jurist Tidning

## SAMMANFATTNING

Skeppsmäklare är en yrkeskategori som innefattar flera olika yrkestitlar, samtliga med olika arbetsuppgifter. I ett försök att generalisera deras arbetsuppgifter kan sägas att skeppsmäklaren har ett informativt, förmedlande samt samordnande ansvar och är den person som för samman transportavtalets parter. I ett antal situationer, däribland i faktureringsammanhang mellan dels Sjöfartsverket och fartygets ägare/redare, dels i mäklarens roll som beställare/koordinator mellan redare och befraktare, agerar skeppsmäklaren mellanman. Med mellanmansrollen följer ett antal problem av skiftande karaktär, exempelvis upplever många skeppsmäklare att deras roll resulterar i oklara ansvarsområden. Som denna uppsats kommer att utvisa, synes skeppsmäklarens rättsliga ställning i stort har hamnat i lagstiftarens skugga.

Uppsatsens syfte är att belysa hur juridiken avspeglar sig i skeppsmäklarens profession och belysa eventuella svårigheter och oklarheter i rättstillämpningen. Vi presenterar inledningsvis ett klargörande av skeppsmäklarens rättsliga roll som mellanman vilket åtföljs av en utredning av skeppsmäklarens möjlighet att använda sig av sjöpant- och kvarstadsinstitutet i tredje samt fjärde kapitlet sjölagen. Avslutningsvis belyser vi de möjligheter som vi anser kan minimera skeppsmäklarens risktagande samt öka dennes möjlighet att säkerställa betalning för sina utestående fordringar.

## FÖRORD

Våren 2009 fick vi i uppdrag av Sveriges Skeppsmäklareförening att utreda ett antal problemställningar, vilka flertalet av föreningens medlemmar under en period har ställts inför. Tiden som har förflutit från det att vi tilldelades uppdraget, tilldessa att Ni nu har arbetet i Er hand, har förutom huvudbry, gett oss möjligheten att tillämpa våra juridiska kunskaper praktiken. Utmaningarna vi har ställts inför har varit många och spännande, och erfarenheterna vi tar med oss från perioden är stora. Vår förmodan och ambition är och har genomlöpande varit, att uppsatsen skall skapa utrymme för framtida implementeringar i syfte att stärka skeppsmäklarens roll.

Uppsatsen tar avstamp i en presentation av skeppsmäklaren, en yrkeskår som kategoriseras av en mängd olika roller. Roller som inte sällan synes falla mellan stolarna i vårt rättssystem och som mot bakgrund av rättssystemets utformning, påminner om en sorts målvakt.

Vi önskar rikta ett stort tack till alla de berörda som varit delaktiga i produktionen av denna uppsats. Förutom alla sakkunniga praktiker, vilka bistått med sina beaktansvärda infallsvinklar och problematiseringar, har flertalet skeppsmäklares åsikter och erfarenheter, bidragit till grundstommen för vårt arbete.

Ett särskilt varmt tack till Svante O. Johansson, Professor Göteborgs Universitet, för Din ödmjuka personlighet, positiva inställning och förtroendet Du har gett oss under arbetets gång. Hjärtligt tack Berit Blomkvist, VD Sveriges Skeppsmäklareförening, för Ditt vänliga bemötande, och för att Du har försett oss med kontakter och information, vilket har haft en avgörande betydelse för framställningen av denna uppsats. Vi vill särskilt framhålla och visa vår tacksamhet gentemot övriga personer som har bidragit till vårt arbete: Håkan Edman, Transweco Agency AB; Adam Goldschmidt, Maersk Broker K/S; Owe Heincke, Tanker Shipping AB; Mikael Lagström, Brax Shipping; Kjell Lorentzon, AB August Leffler & Son; Krister Malmqvist, Scanway-Shipping AB; Stefan Oskarsson, AB Sölvesborg Skeppsmäkleri & Speditionskontor; Joachim Pyk, Gillis Shipping AB; samt Thony Lindström, Max Slotte, Jörgen Sköld och Charlotte Adonis, samtliga verksamma vid Setterwalls Advokatbyrå i Göteborg. Avslutningsvis vill vi även ta tillfället i akt och tacka våra familjer för att Ni har varit ett ovärderligt stöd för oss under vår utbildning.

Göteborg 2009,  
*Linda Graf och Julia Malmqvist*

## 1 INLEDNING

Panträtt och kvarstad är två institut införda i tredje respektive fjärde kapitlet sjölagen (1994:1009), (SjöL). Syftet med de båda instituten är bland annat att öka möjligheten för fordringsägare att säkerställa sina utestående fordringar. Skeppsmäklaren är den aktör som dels koordinerar fartygens anlop, dels bär ansvaret att förse sin uppdragsgivare, vilka ofta är redare eller befraktare, med kostnadsdetaljer. Vanligtvis sammanställer mäklaren samtliga av fartygets löpande kostnader och ansvarar för samfaktureringen av dels sitt arvode, dels för hamn-, lots- samt farledsavgifter. Mäklaren figurerar således som en mellanman i ett antal relationer, däribland i faktureringssammanhang mellan Sjöfartsverket och fartygets ägare/redare, samt som beställare/koordinator mellan redare och befraktare.

Ett antal av fartygets kostnader är svåra att fastställa på förhand eftersom de är ett resultat av framtida händelser, så är det med exempelvis lotskostnader. I flera fall sänder mäklaren en s.k. proforma D/A till uppdragsgivaren. Av proforman följer en estimering av ett antal förväntade kostnader och vanligtvis kräver mäklaren att förskott erläggs i enlighet med proforman. För det fall ett förskott av olika anledningar inte kan erhållas tvingas mäklaren, om än tillfälligt, ligga ute med beloppen och betala ur egen ficka. Detta kan i vissa fall vara ett riskfyllt förfarande, framförallt då uppdragsgivaren är okänd samt det faktum att övriga säkerheter/garantier ofta saknas.

Flera skeppsmäklare upplever en viss rådlöshet beträffande möjligheterna att säkerställa sina betalningar, och i de fall betalningar uteblir, upplever de att de saknar kostnadseffektiva verktyg/påtryckningsmedel för att kunna driva in sina fordringar. En försvårande faktor är att det i många fall förefaller alltför kostsamt att driva en domstolsprocess i förhållande till den utestående fordringens belopp. Sveriges Skeppsmäklareförening, (hädanefter Skeppsmäklareföreningen) vilken är skeppsmäklarnas branschorganisation i Sverige, efterfrågar kunskap och information beträffande dels gällande rätt dels hur riskerna för uteblivna betalningar kan minimeras.

## 2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Denna uppsats har dels ett övergripande, dels ett bakomliggande syfte. Det övergripande syftet är att undersöka skeppsmäklarens roll ur ett rättsligt perspektiv, med fokus på att identifiera de rättsliga och administrativa verktyg som står till skeppsmäklarens förfogande



vid indrivande av utestående fordringar. Det bakomliggande syftet är att leverera information samt förslag som kan fungera som ett underlag i ett framtida policy- och/eller utbildningsarbete, vilket Skeppsmäklareföreningen kan bistå sina medlemmar med och som indirekt bidrar till att stärka skeppsmäklaren som yrkeskategori och dess roll som mellanman. Eftersom skeppsmäklaren står i fokus och är utgångspunkten för detta arbete, har vi efter bästa förmåga intagit mäklarens perspektiv och försökt iklä oss dennes roll. Utifrån det uppdrag vi delgivits har vi skapat ett par centrala frågeställningar med inbördes olika karaktär;

1. Vilken är skeppsmäklarens rättsliga roll som mellanman?
2. I vilken mån kan skeppsmäklaren använda sig av sjöpant- samt kvarstadsreglerna i tredje samt fjärde kapitlet sjölagen, och, om så är fallet, hur kan de användas för att uppnå sitt syfte?
3. För det fall de rättsliga verktygen inte är tillräckligt effektiva, vilka övriga verktyg eller strategier kan utarbetas för att öka skeppsmäklarens möjlighet att få betalt för sina fordringar?

De två första frågeställningarna har en, som vi valt att kalla det, ”utredningskaraktär”. Vad beträffar den första frågan bör en undersökning av mäklarens roll, dels i teorin, dels i verkligheten, genomföras för att kunna besvara den. Ett besvarande av den andra frågan, kräver en analys av tredje samt fjärde kapitlet sjölagen, vilka reglerar sjöpant- samt kvarstadsreglerna samt en undersökning av hur reglerna används i praktiken. Sista frågeställningen bidrar till uppsatsens kreativa inslag, en avslutande del som innebär ett visst juridiskt konstruktionsarbete, vilket skall öppna nya dörrar och inbjuda till ett framtida förändringsarbete.

Trots att respektive frågeställning vid en första anblick kan synas osammanhängande i relation till varandra, fyller dess svar sammantaget en mycket viktig funktion, i form av att de ger besked kring hur mäklarens roll som mellanman, i flera av dennes rättsliga relationer, kan stärkas.

### **3 METOD**

Uppsatsen är indelad i två avdelningar där varje avdelning omfattar olika tillvägagångssätt. I samband med varje avdelning presenteras en beskrivning av aktuella utgångspunkter och

vilka områden som står i fokus. I första avdelningen, ”Skeppsmäklaren”, har vi använt oss av en kvalitativ metod, och vi tar utgångspunkt i en fallbeskrivning. Både en litteraturstudie och fallstudie presenteras för att sedermera analyseras, problematiseras och slutligen utvärderas.

I andra avdelningen, fokuserar vi på en undersökning av tredje och fjärde kapitlet i sjölagen, vilken karaktäriseras av en traditionell rättsvetenskaplig metod.

Avslutningsvis kommer vi att presentera våra slutsatser och redovisa de möjligheter som finns för handen.

## **4 AVGRÄNSNINGAR**

Uppsatsen omfattar ingen generell komparativ analys av andra länders rättssystem, däremot kommer enstaka utländska regler och avtalslösningar belysas och analyseras. Vi kommer inte att beröra det konkursrättsliga institutet eller utmättningsförfarandet, varken ur ett nationellt eller internationellt perspektiv. Då uppsatsen tar sin utgångspunkt i ett par verklighetsbaserade fall, kommer vi att fokusera på två, av de totalt fyra kategorier av skeppsmäklare; hamnagenten samt befraktningsmäklaren. Således presenterar vi ingen djupare analys av linjeagentens eller köp-/försäljningsmäklarens arbete. Slutligen vill vi uppmärksamma läsaren på att uppsatsen inte åsyftar att leverera en färdig handlingsplan baserad på våra slutsatser. I stället skall våra slutsatser och förslag på åtgärder fungera som ett underlag för att utveckla skeppsmäklarens framtida arbete och handlingsmönster.

## 5 FÖRSTA AVDELNINGEN – Skeppsmäklaren

*Syftet med den första avdelningen är att, med utgångspunkt i en fallbeskrivning, presentera skeppsmäklarens teoretiska såväl som praktiska roll. Likaså följer en beskrivning av det transaktionssystem, i vilket mäklaren fyller en central roll. Vår utmaning är att med största precision, analysera och klargöra denne aktörs ansvarsområde för att sedan applicera mäklaren på rätt plats i rättssystemets pussel. Vår ambition är att beskriva den branschsedvänja och de regelverk som ligger till grund för transaktionssystemet och de existerande handlingsmönstren. Hur gestaltar sig mäklarens roll och hur kan relationerna mellan de inblandade parterna tolkas och problematiseras? Utmaningen ligger i att författa en så träffsäker beskrivning av systemet och handlingsförfaranden som möjligt för att senare, i analysavsnittet, problematisera existerande förhållanden ytterligare, i syfte att öppna dörrar och skapa möjligheter till förändringar i betalningsmönstren.*

### 5.1 Fallbeskrivning

Med skeppsmäklarens roll som mellanman följer ett antal förpliktelser gentemot dennes huvudmän. Det faktum att relationerna till huvudmännen inte alltid förefaller tydliga har resulterat i att skeppsmäklaren i vissa fall upplever sin position/roll, men även sitt ansvarsområde som oklart. Ett under senare tid växande problem för yrkesgruppen är att vissa skeppsmäklare upplever att det är svårt att säkerställa sina utestående fordringar. Orsakerna till misslyckade indrivanden är flera, att nämna är exempelvis att betalningsansvarig i fråga går under jorden eller inte anser sig vara betalningsansvarig, samt att ställande av säkerhet, exempelvis i form av förskottsbetalningar, eller bankgarantier, av olika skäl är svåra att genomföra i praktiken. Dagens konstruktion, där skeppsmäklaren under vissa förhållanden även agerar betalningsansvarig mellanman, har förutom att denne gått miste om sina arvoden, resulterat i att mäklaren blivit tvungen att ansvara för andra aktörers upplupna fordringar, exempelvis farleds- samt lotsavgifter. Även det faktum att fartygen som regel hunnit lämna hamn, och i många fall även Sverige, innan fordran har blivit utställd, innebär att skeppsmäklarens indrivningsarbete har försvårats ytterligare.

## 5.2 Skeppsmäklarens roll och ansvarsområden

### 5.2.1 Skeppsmäklare, en ”paraplydefinition”

Yrkeskategorin skeppsmäklare är en befattning som omfattar flera olika arbetsområden och således varierar också arbetsuppgifterna. Generellt kan sägas att skeppsmäklaren har ett informativt, förmedlande samt samordnande ansvar och är den person som för samman transportavtalets parter.<sup>1</sup> Begreppet skeppsmäklare representeras av fyra kategorier av yrkestitlar; hamnagenter, linjeagenter, befракtningsmäklare samt köp- och försäljningsmäklare, samtliga med olika arbetsuppgifter.

Nationalencyklopedin beskriver skeppsmäklaren som en samlad beteckning på en redares representant i en hamn. Denne representant fungerar som en mellanman på så sätt att den ser till att hamnuppehållet genomförs på ett så praktiskt sätt som möjligt vilket exempelvis innebär att kommunicera med stuverier, speditörer, lastägare och hamnmyndigheter.<sup>2</sup>

Begreppet ”skeppsmäklare” är som vi valt att kalla det en ”paraplydefinition” och, som antydde ovan, omfattar ett antal olika titlar, vilka utför olika typer av uppgifter för redaren. Vi har valt att fokusera på de två kategorier av skeppsmäklare vilka representeras i de verklighetsbaserade fall som denna uppsats tar sin utgångspunkt i. Främst kommer vi att fokusera på de kategorier av mäklare som utför klareringsarbete, d.v.s. hamnagenten samt befракtningsmäklaren. Befракtningsmäklaren kommer att beröras främst i den mån de agerar som ”fullserviceföretag” och så att säga även bistår redaren/befraktern med klareringsarbete.

Köp- och försäljningsmäklaren samt linjeagenterna är således kategorier som inte kommer att analyseras i någon omfattning. Det faktum att uppdraget till skeppsmäklaren varierar, innebär att denne utför en mängd olika uppgifter som gör att gränsdragningarna mellan de olika kategorierna flyter samman. Skeppsmäklarens arbete kan t.ex. innebära inkassering av frakt, avveckling av haveri, inköp av fartygsförnödenheter samt ombesörjning av fartygets klarering eller endast vissa av dessa uppgifter.

Även mäklarnas arvode varierar. De som endast arbetar med klarering, erhåller som regel endast en s.k. agency fee, vars storlek varierar dels mellan olika hamnar dels beroende på tonnaget. En befракtningsmäklare får även ett arvode beräknat utifrån frakten. Förutom sitt agentarvode kan denne även lyfta kommission motsvarande en dryg procent ur frakten, till skillnad mot en linjeagent som kan erhålla en kommission motsvarande 3-5 % av frakten.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Johansson, *An outline of transport law*, s. 62

<sup>2</sup> Nationalencyklopedin 1995, 16 bandet, s. 526

<sup>3</sup> Ihre, Gorton & Sandevärn, *Shipbroking and chartering practice*, s. 44

### 5.2.1.1 Hamnagenten

Hamnagenten är redarens samt befälhavarens ombud vid fartygets anlop till hamn, i vilket det vanligtvis ingår klarering av fartyget. Enligt 1 § 1934 års skeppsklarerarförordning (1934:119), var innebörden av skeppsklarering ”ombesörjande av att de för fartygs visitation och inklarering erforderliga handlingar bliva till vederbörande myndighet ingivna; samt anskaffande av de för lasts intagande i fartyg och fartygs utklarering erforderliga handlingar även som de handlingar, som för fartygs resa och för inklarering å destinationsorten skola från avgångsorten medföras”.<sup>4</sup> Denna till synes omständliga och långa beskrivning omfattar dock endast en bråkdel av klareringsarbetets omfattning.<sup>5</sup>

Klareringsarbetet innebär att agenten får en kostnadsförfrågan om ett specifikt hamnanlop samt fartygets planerade lastning och/eller lossning. Agenten estimerar sedan kostnaderna med stöd av tillgängliga tariffer och sin erfarenhet från tidigare anlop, och denna preliminärberäkning kommuniceras sedan till frågeställaren. Om förfrågan resulterar i att fartyget destineras till hamnagentens hamn, nomineras hamnagenten antingen av fartygets ägare, exempelvis rederiet, eller av befraktaren. Hamnagentens arbete varierar således och ibland krävs omfattande förberedelser, alltifrån beställning av lots, kajplats, stuveri, lagerutrymmen, till att tillse att besättningen får hotellrum. När fartyget väl ligger i hamn koordinerar agenten ofta lastnings- eller lossningsoperationen.<sup>6</sup> I samband med lastning och lossning sluter agenten vanligtvis avtal med stuvare, lagerhus etc. och tillser att befälhavaren erhåller färskvatten samt bunkers.<sup>7</sup>

Därutöver åligger det hamnagenten att dokumentera hamnanlopet såväl när det gäller kostnader som tider. Agenten är myndigheters och leverantörers förlängda arm vid debitering och inkassering av olika avgifter samt utgifter som uppstår i samband med anlopet, exempelvis hamn-, lots-, farleds- och bogserbåtsavgifter samt kostnader för båtmän (s.k. tross-förare eller hamnroddare) men även avgifter för elektricitet, färskvatten och sophämtning. Vid inklarering skall en mängd dokumentation upprättas, varav fartygsdeklarationen är en av flertalet andra.<sup>8</sup>

Innan fartyget lämnar hamnen betalar ofta agenten alla kostnader hänförliga till fartyget. För det fall agenten även inkasserar frakten kan han reglera kostnaderna gentemot frakten

---

<sup>4</sup> 1 § Skeppsklarerarförordning, Författningen är upphävd med stöd av Lag (1994:1797) om upphävande av skeppsklarerarförordningen (1934:119)

<sup>5</sup> För en mer detaljerad redogörelse se Kleemann, *Der schiffsmakler in Seeverkehr*, s. 29 ff., Föreningen Sveriges Flotta, *Handbok i skeppsklarering*, s. 11 ff.

<sup>6</sup> <http://www.swe-shipbroker.se/sv/arbetasomskeppsmaklare/hamnagent.aspx>, (16/8 2009)

<sup>7</sup> Sandström s. 165 f. Beträffande befälhavaren, sluter han i regel själv avtal med tredje man, och mäklaren tillser endast att rekommendera en part samt ev. sammankoppla parterna, se vidare i Kleemann, s.17

genom att göra avdrag i motsvarande omfattning och inträder således inte i redarens ställe. I lasthamn kräver han vanligtvis fraktförskott av den som avlastar, för att betala kostnader för stuverier, hamnavgifter till befälhavaren m.m.<sup>9</sup>

Storleken på hamnagentens arvode baserades tidigare på tariffer som var fastställda av Sjöfartsverket. I dag är arvodets storlek en förhandlingsfråga. Hamnagenten kan agera som agent dels för rederiet dels för befraktaren, men även för de båda. I s.k. fri fart (fraktfart som inte är linjebunden) sker lastning och lossning vanligtvis för befraktarens räkning. I dessa fall är det vanligt att befraktaren vill utse hamnagent för att få sina intressen så väl tillgodosedda som möjligt. Då så är fallet, arbetar hamnagenten även åt redaren, eftersom den senare ofta bär betalningsansvaret för klareringsarvodet samt i vissa fall även hamnutgifter. Mot bakgrund av ovanstående är hamnagentfrågan ofta en viktig detalj i befraktningsförhandlingarna. I de fall som befraktningsavtalet stadgar att befraktaren skall utse hamnagenten, förekommer det att redaren vill ha en egen representant i hamnen. Han utser då en "husbandry agent" som assisterar befälhavaren och påverkar befraktarens agent, så att denne inte agerar på ett för redaren ofördelaktigt sätt.<sup>10</sup>

#### 5.2.1.2 Befraktningsmäklaren

Befraktningsmäklaren ansvarar för kontaktförmedlingen mellan redaren och befraktaren och är ofta specialiserad inom ett eller ett par marknadssegment samt en viss typ av fartyg, exempelvis tankers. Befraktningsmäklaren arbetar på uppdrag av antingen redaren eller befraktaren, vilket resulterar i att det ofta är två mäklare inblandade i en affär där respektive mäklare förhandlar för respektive parts räkning. Vissa aktörer använder alltid en och samma mäklare, en s.k. förtroendemäklare, vars karaktär påminner om en agents. För att optimera sysselsättningsgraden och trygga inkomsten i verksamheten strävar befraktningsmäklaren efter att knyta fler uppdragsgivare till sig. Mäklaren intar ofta en rådgivningsposition och bistår med rekommendationer dels vid budgivningen dels under befraktningsförhandlingarna. De befraktningsmäklare som endast vidarebefordrar information eller prisförslag utan kommentarer, uppskattas sällan av varken redare eller befraktare.

#### 5.2.1.3 Linjeagenten samt köp- och försäljningsmäklaren

Som framgått av ovanstående beskrivningar av hamnagenternas och befraktningsmäklarnas

---

<sup>8</sup> <http://www.swe-shipbroker.se/sv/arbetasomskeppsmaklare/hamnagent.aspx>, (16/8 2009)

<sup>9</sup> Sandström s. 166 ff.

<sup>10</sup> <http://www.swe-shipbroker.se/sv/arbetasomskeppsmaklare/hamnagent.aspx>, (16/8 2009)

verksamheter, är dessa lokala ombud för rederiet respektive förmedlare av sjötransporter. Linjeagenten skiljer sig från de två nyss nämnda aktörerna eftersom denne ofta åtar sig att utföra delar av både hamnagentens och befraktningsmäklarens arbetsuppgifter. Linjeagenten kan därtill åta sig säkerställandet av anslutande vägtransporter. Köp- och försäljningsmäklaren involveras vid fartygsbyggen samt ägaröverlåtelser.<sup>11</sup>

### 5.2.2 Skeppsagent och/eller skeppsmäklare

I engelsk terminologi finns det två begrepp som synes användas om varannat, *ship agent* samt *ship broker*. Båda beteckningarna har spridits inom sjöfartsnäringen såsom en allmän beteckning på mellanmän och det har bekräftats i doktrin att gränsdragningen mellan mäklare och agent är något oklar.<sup>12</sup>

Enligt Brækhus följer det av den traditionella juridiska terminologin att endast de som uppträder i främmande namn är mäklare, de som uppträder i eget namn för annans räkning är i stället kommissionärer. Vidare anser han att, med hänsyn till att kommissionsförhållanden kan vara konstruerade på diverse olika sätt samt det faktum att den norska aksjemeglerloven inte tar hänsyn till om mellanmän uppträder i eget eller annans namn, bör leda till att för det fall ett kommissionsförhållande föreligger, det inte kan uteslutas att även ett skeppsmäklarförhållande är för handen. Beträffande skeppsmäklarens roll bör poängteras att mäklaren vanligtvis endast för samman parterna, men i vissa fall kan de även vara bemyndigade att sluta avtal i annans namn. En mäklare *kan* således även vara fullmäktig men måste inte vara det. Denne är dessutom en mellanman som inte står i varaktig förbindelse med en och samma uppdragsgivare utan tar uppdrag från olika parter.<sup>13</sup>

Agenter å andra sidan står vanligtvis i stadig förbindelse med en och samma uppdragsgivare. Betydelsen av en stadig förbindelse är att det måste finnas ett avtal mellan uppdragsgivaren och mellanmannen, vilket förbinder mellanmannen att iaktta huvudmannens intressen. Karaktäristiskt för en agent är att denne skall förmedla så många avtal som möjligt för sin huvudman, d.v.s. arbeta för en form av masskontrahering.<sup>14</sup>

Vidare råder det ett förtroendeförhållande mellan agenten och huvudmannen, och parterna i ett agentavtal anses ha en ömsesidig lojalitetsplikt och informationsskyldighet. Enligt Tiberger m.fl. är detta samarbete mer intimt än ett samarbete mellan en mäklare och dess huvudman.

<sup>11</sup> <http://www.swe-shipbroker.se/sv/arbetsomskeppsmaklare/befraktning.aspx>, (21/4 2009)

<sup>12</sup> Tiberger & Dotevall, *Mellanmansrätt*, s. 19

<sup>13</sup> Brækhus, *Skeppsmäklarens rättsliga ställning*, s. 11 ff.

Liksom Brækhus anser Tiberg att för det fall en mellanman har uppdraget att endast förmedla en affär för huvudmannens räkning, d.v.s. ett tillfälligt uppdrag, går han eller hon lämpligen under titeln skeppsmäklare, medan en agent å andra sidan är en mellanman som uppträder i annans namn och som står i stadig förbindelse med en bestämd uppdragsgivare.<sup>15</sup>

Enligt Ramberg utgör skeppsmäkleri en förmedlingstjänst som karaktäriseras av att förmedlaren, d.v.s. mäklaren, ser till att parterna möts.<sup>16</sup> En person som endast åtar sig uppdrag från den ena gruppen av kontrahenter faller utanför mäklarbegreppet. Ett exempel på en sådan person är speditören som ingår fraktavtal för annans räkning i eget namn. Speditören är en mellanman som inte står i stadig förbindelse med någon part, och som enbart tar uppdrag från befraktarna, inte bortfraktarna.<sup>17</sup>

Sammanfattningsvis överlappar arbetsuppgifterna och ansvarsområdena som följer av respektive titel varandra, vilket får till följd att gränserna mellan de olika titlarna ofta flyter samman. Annorlunda uttryckt; en skeppsmäklare kan antingen verka under en och samma titel eller under flera och så att säga ”arbeta över gränserna”. Därav det faktum att beteckningarna skeppsagent/skeppsmäklare används om vartannat, beroende på vilka arbetsuppgifter mellanmannen de facto utför.

En central aspekt är huruvida det spelar någon roll ur ett rättsligt perspektiv vilket av de två ovan nämnda begreppen som används. Utgångspunkten är att ingen lag specifikt reglerar skeppsmäklarens arbete. Rättsläget förändras inte enbart för att skeppsmäklaren i stället går under titeln fartygsagent, eftersom varken lagen (1912:45) om kommission, (KommL) eller lagen (1991:351) om handelsagentur fokuserar på begreppen agent eller kommissionär som sådana. De rekvisit som respektive lag uppställer fokuserar mer på begreppens innebörd, vilket vi vill utveckla med följande exemplifiering.

Av den traditionella juridiska terminologin följer att en mäklare uppträder för annans räkning och i stort sett endast för parterna samman.<sup>18</sup> En sådan strikt tolkning omöjliggör ett kommissionsförhållande eftersom kommissionären uppträder i eget namn. Förvisso innebär inte det faktum att begreppen i teorin presenteras som antingen/eller, att de i praktiken inte kan användas som substitut. Av de skeppsmäklare som vi har varit i kontakt med har samtliga agerat ”as agents only”, och tillhandahållit tjänster av skilda karaktärer, varför vi drar slutsatsen att det synes vara mindre troligt att något annat förhållande än det som just anförts

---

<sup>14</sup> Brækhus s. 14 ff.

<sup>15</sup> Tiberg & Dotevall s. 19

<sup>16</sup> Ramberg, *Kontraktstyper*, s. 138

<sup>17</sup> Brækhus s. 18

<sup>18</sup> Brækhus s. 11 ff.



föreligger. För det fall en mäklare skulle uppträda för egen räkning, och även försälja/inköpa varor menar vi att det inte kan uteslutas att KommL kan tillämpas, förutsatt att någon av parterna yrkar att så skall vara fallet. Sannolikheten för att samtliga rekvisit är uppfyllda enligt KommL torde dock vara desto mindre.

### 5.2.3 Skeppsmäklaren – ur ett lagtekniskt perspektiv

Skeppsmäklarens arbete regleras inte av någon specifik lag, såsom exempelvis fastighetsmäklarens arbete gör.<sup>19</sup> Eftersom fastighetsmäklarlagen inte anses ha någon allmän räckvidd, tycks det inte heller vara möjligt att, utifrån denna, hitta stöd för skeppsmäklarens rättigheter och skyldigheter.<sup>20</sup> I de fall som skeppsmäklare även uppträder som agent, d.v.s. återkommande för en och samma uppdragsgivare, uppkommer frågan ifall lagen om handelsagentur kan vara analogt tillämplig för skeppsmäklarens arbete. I NJA 2008 s. 24, som förvisso inte rörde skeppsmäkleri utan en handelsagent som tillhandahöll vissa tjänster, drog tingsrätten slutsatsen att lagen, i enlighet med dess förarbeten, inte var applicerbar på skeppsmäklare. Av tingsrättens bedömning följer att 1 § lag om handelsagentur endast är tillämplig på den som i näringsverksamhet har avtalat med huvudmannen, att för dennes räkning självständigt och varaktigt, verka för försäljning eller köp av varor. Enligt förarbeten till lagen avses med en ”vara” det som i juridiskt språk vanligen betecknas som ”lösöre” och begreppet är snävare än begreppet ”lös egendom”. Varor är med andra ord fysiska föremål eller saker. Begränsningen till handel med varor innebär att flera typer av mellanmän faller utanför lagens tillämpningsområde. Lagen omfattar således inte värdepappersmäklare, försäkringsagenter, speditörer, fastighetsmäklare eller skeppsmäklare.<sup>21</sup>

Av de olika kategorierna skeppsmäklare, uppbär en del arvode som utgår i form av kommission, vilket ger oss anledning att utreda huruvida (KommL) är tillämplig. Av 4 § följer att en kommissionär är någon som för annans räkning, men i eget namn, försäljer eller inköper varor eller annan lös egendom. Först och främst måste det vara en person som agerar för någon annans räkning i eget namn, vidare begränsas lagens tillämpningsområde till varor.

Vanligast är att mäklare agerar ”as agents only”, d.v.s. att de inte agerar i eget namn utan i huvudmannens. Vidare är skeppsmäklarens främsta uppgift att tillhandahålla tjänster och inte varor. Förvisso tar exempelvis köp- och försäljningsmäklaren betalt i form av kommission,

---

<sup>19</sup> Se Fastighetsmäklarlagen (1995:400)

<sup>20</sup> Dotevall, *Mellanmannens kunskap och huvudmannens bundenhet*, s. 301

<sup>21</sup> Prop. 1990/91:63, *Om handelsagentur*, s. 52., samt SOU 1984:85, *Handelsagentur och kommission*, s. 90

men deras uppgift är att förmedla tjänster genom att se till att affärer mellan köpare och säljare kommer till stånd, och inte försälja eller inköpa varor. En tolkning i likhet med tingsrättens bedömning i NJA 2008 s 24, torde därför resultera i att KommL inte är tillämplig på skeppsmäklare. Däremot, för det fall en mäklare agerar i eget namn torde kommissionsformen i sig inte hindra ett mäklarförhållande, givet att övriga rekvisit i lagen är uppfyllda.

#### 5.2.4 Skeppsmäklaren som mellanman – i teorin

Enligt vad som ovan beskrivits kan två former av mellanmansroller skönjas inom ramen för skeppsmäklaryrket. Dels kan mäklaren vara en mellanman som uppträder för annans räkning och som inte bär den ekonomiska risken för den handel som han förmedlar, dels kan denne vara en mellanman som uppträder för egen räkning. I det förra fallet har mellanmannen ett ekonomiskt intresse på så sätt att han är beroende av att handel kommer till stånd och ofta är hans gottgörelse satt till en viss procent av det totala vederlaget. Mellanmannen kan även förhandla med båda parter utan att uttryckligen behöva förpliktiga sig gentemot någon sida. En mellanman som uppträder för annans räkning kan inte ingå avtal för dennes räkning utan att i förhand ha avtalat med den som han företräder.

Många gånger utställs räkningarna direkt i mäklarens namn. Denna omständighet är i sig inte tillräckligt för att mäklaren per automatik är att anse som gäldenär gentemot tredje man. Eftersom mäklaren ofta ingår avtal för rederiets räkning, exempelvis vid lotsbeställning, handlar han i rederiets namn som fullmäktig, och blir således inte själv bunden av avtalet. Undantaget är de fall annorlunda avtalats eller för det fall handelsbruket omfattar betalningsskyldighet för mäklaren. Det är inte ovanligt att tredje man kräver att mäklaren skall säkerställa betalningen, framförallt i de fall som redaren är okänd eller har mindre god likviditet. Exempelvis kan mäklaren bli tvungen att lämna garanti för att vissa kostnader blir betalda, och beträffande sjukvårdskostnader är det vanligt att mäklaren deponerar pengar som säkerhet för betalning.<sup>22</sup>

Sandström menar att i de fall mäklaren får ett neutralt klareringsuppdrag, vilket innebär att han endast skall ombesörja klareringen utan att för den sakens skull betala några kostnader i samband med hamnanlöpet, inte kan resultera i att han anses vara förpliktigad att betala

---

<sup>22</sup> Sandström s. 166 f. för en mer utförlig redogörelse där Sandström i sin tur hänvisar till andra författare, bland annat Kleemann och Tiberg.

fartygets kostnader i samband med fartygets anlop till hamn. Om mäklaren i ett senare skede frivilligt åtar sig, på uppdrag av redaren/befälhavaren, att betala kostnaderna för redarens räkning, skall det likställas med ett lån till uppdragsgivaren. Lånet är ett kreditavtal som uppkommer i samband med att mäklaren förklarar sig villig att erlægga ett förskott för fartygets omkostnader.<sup>23</sup>

Sammanfattningsvis innebär inte klareringsuppdraget i teorin, att mäklaren är skyldig att betala samtliga av de för rederiet uppkomna kostnaderna. Dock förefaller det vara en branschsedvänja att mäklaren, mot bakgrund av sin omsorg för sin verksamhet, tillser att redarens omkostnader blir betalda.

## 5.3 Skeppsmäklarens avtal

### 5.3.1 Skeppsmäklarens avtal och dess medverkan vid avtalslutandet - i teorin

När man talar om skeppsmäklarens avtal och dess medverkan vid avtalets slutande, är det viktigt att skilja mellan å ena sidan den avtalsrelation som finns mellan skeppsmäklaren och rederiet alternativt befraktaren, å andra sidan den avtalsrelation som uppstår mellan rederiet och befraktaren, efter det att skeppsmäklaren fört dessa båda parter samman.

#### 5.3.1.1 Förmedlingsavtalet

Den förstnämnda avtalskonstellationen (se nedan figur 1) har vi valt att kalla för förmedlingsavtalet. I denna avtalskonstellation är rederiet alternativt befraktaren, beroende på vem som anlitar skeppsmäklaren, mäklarens avtalspart. Mäklaren avtalar således här i eget namn och för egen räkning. Enligt Ramberg fastställs skeppsmäklarens rättigheter och skyldigheter genom allmänna avtalsrättsliga principer, handelsbruk, analogier från fastighetsmäklarlagen och i viss mån avtalslagens andra kapitel om fullmakt. Även kommissionslagen, köplagen och 18 kap. handelsbalken kan utgöra grund för sådana principer. Från förmedlingsavtalet bör emellertid särskiljas sidotjänster som skeppsmäklaren åtar sig, såsom tjänster bestående i att denna inkasserar betalning för uppdragsgivarens räkning i samband med förmedling av transportavtal.<sup>24</sup>

Det finns inga formkrav för förmedlingsavtalet, vilket innebär att detta avtal i princip kan ingås muntligen, skriftligen eller genom konkludent handlande. Det är dock inte ovanligt att mäklaren använder sig av skriftliga avtal för att bekräfta denna avtalsrelation. I ett sådant

---

<sup>23</sup> Sandström s. 168

kontrakt preciseras vanligen vilka tjänster förmedlaren åtar sig, på vilket sätt denne skall ersättas och om förmedlaren har ensamförmedlingsrätt eller inte. Det bör noteras att det är särskilt viktigt att reglera frågan om ensamrätt och ersättning för förmedlaren i ett förmedlingsavtal. Detta eftersom det inte sällan, i praktiken, uppstår bevisvårigheter kring dessa angelägenheter.<sup>25</sup>

*Figur 1 symboliserar avtalskonstellationerna och deras utformning då skeppsmäklaren sluter avtal i eget namn, för egen räkning.*

*Figur 1.*



### 5.3.1.2 Huvudavtalet

Den andra avtalsrelationen, det s.k. huvudavtalet, uppstår mellan rederiet och befraktaren efter det att skeppsmäklaren, på uppdrag av någon av dess båda aktörer, fört dem samman.<sup>26</sup> I avtalsrelationen, se nedan figur 2, är skeppsmäklaren enbart mellanman och inte avtalspart. Huvudavtalet är ett s.k. befraktningsavtal (c/p) och är ofta ett standardavtal såsom exempelvis Gencon eller Baltime, det förra ett avtal som reglerar resebefraktning det senare reglerar tidsbefraktning. I denna avtalsrelation ser mäklaren endast till att parterna möts, och mäklaren utför med andra ord inte den huvudsakliga tjänsten, d.v.s. transporten.<sup>27</sup> I vissa fall åtar sig skeppsmäklaren, utöver att hitta en lämplig motpart till sin uppdragsgivare, att även sluta avtalet i fråga för uppdragsgivarens räkning. I sådant fall är skeppsmäklaren även fullmäktig för sin uppdragsgivare. För att markera sin roll som mellanman och förmedlare använder sig skeppsmäklaren vanligtvis av formuleringen ”as agents only”.

Som framkom ovan, står skeppsmäklaren så gott som alltid i avtalsförhållande med antingen rederiet eller befraktaren, och således är endast en av dessa båda parter skeppsmäklarens uppdragsgivare. Trots detta bär skeppsmäklaren såsom förmedlare ett så kallat neutralitetsansvar, vilket innebär att mäklaren, förutom sitt kontraktuella ansvar

<sup>24</sup> Ramberg s. 139

<sup>25</sup> Ramberg s. 140 ff.

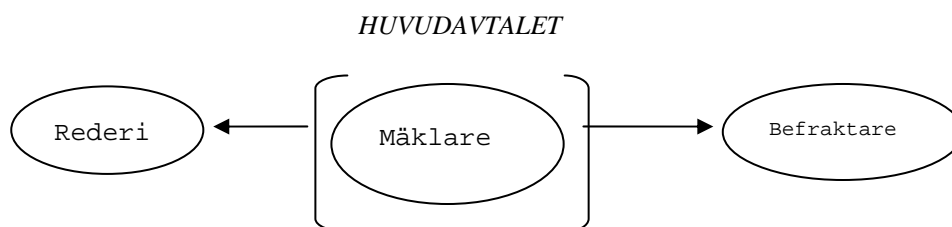
<sup>26</sup> Ramberg s. 138

<sup>27</sup> Ramberg s. 138

gentemot sin avtalspart, även bär ett utomkontraktuellt ansvar gentemot den andra parten.<sup>28</sup> Det kan tyckas vara en svår uppgift för skeppsmäklaren att vara neutral inför båda parter, då endast en av dem har anlitat mäklaren. Det bör dock noteras att eftersom alla inblandade parter i skeppsmäkleri är kommersiella aktörer, uppställs ett lägre krav på neutralitetsprincipen än vad som skulle ha ställts i ett konsumentförhållande.<sup>29</sup>

*Figur 2 symboliserar utformning av avtalskonstellationen mellan rederiet och befraktaren. Detta c/p bekräftas på något sätt av skeppsmäklaren, exempelvis genom en s.k. fixing note. I vissa fall sluter skeppsmäklaren detta avtal å sin huvudmans räkning.*

Figur 2.



## 5.4 Transaktionssystem och betalningsmönster

Dagens betalningsmönster innebär vanligtvis att mäklaren fakturerar sin huvudman redaren, för samtliga uppkommande kostnader i samband med fartygets anlop. Fakturan är en samfaktura vilken innehåller alltifrån mindre omkostnader till avgifter av olika slag samt mäklararvodet. Inledningsvis skall vi främst presentera motiven och bakgrunden till utformningen av betalningsförfarandet avseende de offentliga avgifterna, farleds- samt lotsavgifterna, vilka uppbärs av Sjöfartsverket.

Debitering av såväl farleds- som lotsavgifter ansvarar Sjöfartsverket för och faktureras skeppsmäklaren. Skeppsmäklaren fakturerar sedan samtliga avgifter inklusive sitt eget arvode till huvudmannen, vilken vanligtvis är redaren.

Av 7 § förordningen (1997:1121) om farledsavgifter, följer att ombuden, d.v.s. skeppsmäklarna, är solidariskt betalningsansvariga med rederiet för farledsavgiften. Detta innebär i praktiken att i de fall som rederierna inte fullgör sina betalningsåtaganden, är det mäklaren som är betalningsansvarig gentemot Sjöfartsverket.

Beträffande regleringen av lotsavgifterna ser det något annorlunda ut. Enligt 6 §

<sup>28</sup> Det s.k. neutralitetsansvaret är en allmän princip och finns inte stadgat i någon lag.

förordning (1999:215) om lotsavgifter, är det redaren eller fartygsägaren som är ansvarig för att betala lotsavgiften och något solidariskt betalningsansvar med redaren är således inte föreskrivet. Vidare följer det av 7 § i förordningen, att det är Sjöfartsverket som är ansvarig för debitering och uppbörd av lotsavgifterna.

Sjöfartsverkets faktura förfaller som regel till betalning 14 dagar efter fartygets anlop, vilket motsvarar den tid inom vilken fartygsdeklarationen skall ha inkommit. Denna betalningsfrist hinner i flera fall löpa ut innan mäklaren får betalt av sina huvudmän, vilket leder till att denne ofta blir tvungen att erlægga avgifterna i förskott ur egen ficka.

Anledningarna till att mäklarna tvingas erlægga förskott ur egen ficka är flera. Dels anlöp vissa fartyg med såpass kort varsel att någon proforma D/A inte hinner administreras, dels är det en konkurrensfråga eftersom mäklarna måste agera snabbt och helt enkelt i vissa lägen "tvingas" lita på aktörer för att inte riskera att förlora affären till förmån för en annan mäklare. Affärsuppställningar innebär vanligtvis ett mått av risktagande, vilket kan förklara varför mäklarna i vissa fall väljer att lita på motparten utan att denne erbjuder någon säkerhet i form av förskott eller andra garantier.

Sjöfartsverket medger uppskov med betalningen, vilket av mäklarna kallas för en "kredit". Detta innebär att betalningsfristen förlängs från 14 dagar till 30 dagar. Ytterligare uppskov har diskuterats med Sjöfartsverket men ingen överenskommelse har ännu kommit till stånd. För att undvika att behöva ligga ute med fordringsbeloppen är det således önskvärt att mäklaren uppbär betalning från sina huvudmän i god tid, alternativt estimerar ett förskott av fartygets samtliga avgifter, för att slippa utöva ett efterföljande indrivningsarbete, med risk för att gäldenären undandrar sig betalning.

Mot bakgrund av ovan beskrivning synes skeppsmäklaren till viss del vara Sjöfartsverkets förlängda arm eftersom de indirekt tycks ansvara för att både lots- samt farledsavgifterna blir betalda. Mäklarens arbete påminner om ett indrivningsinstitut där de nödgas driva in avgifterna från redarna i efterhand, ett indrivningsarbete som de inte erhåller någon ersättning för.

## 5.5 Sjöfartsverkets roll och ansvarsområden

I denna uppsats behandlas tre typer av avgifter; hamn-, farleds- samt lotsavgifter. Fokus ligger dock på de två sistnämnda, som till skillnad från den förstnämnda, är avgifter som

---

<sup>29</sup> Ramberg s. 140 ff.

Sjöfartsverket uppbär.

Sjöfartsavgifterna innefattar farledsavgifter och lotsavgifter, vilka betalas av handelssjöfarten. Intäkterna från dessa avgifter uppgick år 2008 till ca 1,4 miljarder kronor. Av dessa motsvarade ca en miljard kronor intäkter från farledsavgifter, och 375 miljoner från lotsavgifter.<sup>30</sup>

Sjöfartsverket är en statlig myndighet vars uppgifter är fastställda i regeringens instruktioner<sup>31</sup> samt i det årliga regleringsbrevet. Verket skall se till att de transportpolitiska målen inom sjöfartsområdet uppfylls på ett kostnadseffektivt sätt. Det övergripande målet för transportpolitiken är enligt riksdagens beslut ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”.<sup>32</sup> Eftersom Sjöfartsverkets verksamhet till största delen finansieras av avgifter på handelssjöfarten kallas myndigheten för ett affärsverk.

### 5.5.1 Sjöfartsverkets finansiering och deras rätt att avgiftsbelägga

Vi har i tidigare avsnitt beskrivit transaktionssystemet och vi skall nu redogöra för de regler som rör avgiftsbeläggandet samt utreda vem som är berättigad att ta ut avgifter.

I svensk rätt görs en åtskillnad mellan å ena sidan skatter, å andra sidan avgifter. Med skatt avses ett tvångsbidrag som inte är ”öronmärkt”, utan flyter in till det allmännas tillgångsmassa. Inbetalaren av skatten är inte berättigad någon specifik motprestation. En avgift däremot är ett tvångsbidrag, som till skillnad mot skatt, är avsett att gå till ett visst ändamål. Inbetalaren av avgiften erhåller en viss motprestation som exempelvis kan bestå av en förmån i utbyte för avgiften.<sup>33</sup>

Den primära rättskällan för avgiftsbeläggande utgörs av åttonde kapitlet i regeringsformen (RF). I kapitlet görs en åtskillnad mellan å ena sidan avgifter som tillhör riksdagens beslutsområde (8 kap. 3 § RB),<sup>34</sup> å andra sidan avgifter som tillhör regeringens beslutsområde, (8 kap. 13 § RB).<sup>35</sup> Till det förstnämnda hänförs avgifter som innebär åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas ekonomiska förhållanden.<sup>36</sup>

<sup>30</sup> Se Sjöfartsverkets årsredovisning 2008, s. 51 <http://www.sjofartsverket.se/upload/Pdf-Gemensamma/C3%85rsredovisning%202008.pdf> (13/8 2009)

<sup>31</sup> Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket, s. 2

<sup>32</sup> Se *Om Sjöfartsverket*, - *The Swedish maritime administration*, s. 2  
[http://www.sjofartsverket.se/pages/243/Om\\_Sjofartsverket\\_2006.pdf](http://www.sjofartsverket.se/pages/243/Om_Sjofartsverket_2006.pdf) (1/8 2009)

<sup>33</sup> Pahlsson, *Inledning till Skatterätten*, s. 11

<sup>34</sup> 8 kap. 3 § 1 st. RF samt Holmberg, Stjernquist, Isberg samt Regner, *Vår författning*, s. 154 f.

<sup>35</sup> 8 kap. 13 § 2 st. 2 p. RF

<sup>36</sup> 8 kap. 9 § 2 st. RF., samt Holmberg, m.fl., s. 153 f.

Till det sistnämnda området hör frivilliga avgifter för varor eller prestationer som är avsedda att täcka, alternativt bidra till de allmännas kostnader. Uppbörderna av dessa frivilliga avgifter ligger inom regeringens s.k. restkompetens.<sup>37</sup>

Normgivningsmakten är sålunda fördelad mellan regeringen och riksdagen. Statliga myndigheter har ingen direkt, på regeringsformen grundad, rätt att skapa föreskrifter. Däremot ger regeringsformen stöd för att normgivningskompetens delegeras till myndigheter från regering och riksdag.<sup>38</sup> Vidare kan i vissa fall det som betecknas som avgift rent rättsligt anses utgöra skatt, vilket en myndighet inte har behörighet att meddela föreskrifter om.<sup>39</sup>

Bemyndigande till regeringen att utta trafikavgifter inom sjöfarten är stadgat i lag.<sup>40</sup> Vidare följer det av 8 kap. 13 § 3 st. RF, att regeringen, i förordning som avses i första stycket, får överlåta åt myndighet under regeringen att meddela bestämmelser i ämnet. Att regeringen har utfärdat en sådan delegation till Sjöfartsverket avseende farleds- samt lotsavgifterna framgår av förordningen (1993:1334) med bemyndigande för Sjöfartsverket att fastställa avgifter för viss kanaltrafik. Vidare följer det av farledsavgiftsförordningens 9 §, att Sjöfartsverket får meddela föreskrifter om fastställande av farledsavgifter. I samband med denna diskussion vill vi belysa den gränsdragningsproblematik som uppstår mellan dels en statlig avgift som innebär myndighetsutövning, dels en statlig avgift som ingår i uppdragsverksamhet. Sjöfartsverket har tidigare hävdade att uppbörden av farledsavgifter inte är myndighetsutövning, och att verket inte bedriver offentligrättslig verksamhet. Farledsavgifterna skulle således vara en avgift i uppdragsverksamhet. Kammarrätten höll inte med Sjöfartsverket och fastslog att uttag av farledsavgifter är myndighetsutövning och inte en yrkesmässig verksamhet.<sup>41</sup>

Denna fråga är av vikt eftersom den omständigheten att det är myndighetsutövning och inte uppdragsverksamhet innebär att avgifterna och annan ersättning som betalas till staten inte är momspliktig ersättning. Med andra ord skall ingen myndighet ta ut moms vid myndighetsutövning och staten saknar avdragsrätt för eller rätt till återbetalning av ingående moms.<sup>42</sup> Särskild kompensation för statliga myndigheter för den uteblivna avdragsrätten stadgas i särskild ordning.<sup>43</sup>

<sup>37</sup> 8 kap.13 § 1 st. 2 p. RF., samt Holmberg m.fl. s. 154

<sup>38</sup> <http://www.regeringen.se/content/1/c6/02/29/87/d22e2d1e.pdf>, 18/6 (2009)

<sup>39</sup> Ds 1998:43, *Myndigheternas föreskrifter – en handbok i författningsskrivning*, s. 50

<sup>40</sup> Lag (1975:88) om bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

<sup>41</sup> Kammarrätten i Jönköping meddelad dom 2003-10-01, mål nr 261-2001

<sup>42</sup> Informationen är hämtad från Skatteverkets hemsida,

<http://www.skatteverket.se/skatter/mervardesskattmoms/sarskilt/momsforstatligamyndigheter.4.3a2a542410ab40a421c80004440.html>, (12/5 2009)

<sup>43</sup> Statliga myndigheter kompenseras i särskild ordning (förordning 2002:831) för den uteblivna avdragsrätten



### 5.5.1.1 Farledsavgifter

Farledsavgifterna uppgår i dag till ca 50 % av Sjöfartsverkets totala omsättning, och tas ut på samtliga fartyg som lastar eller lossar gods eller hämtar eller lämnar passagerare i svensk hamn.<sup>44</sup>

Uttag av farledsavgifter grundar sig på den trepartsöverenskommelse som träffades våren 1996 mellan Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening samt Sveriges hamnar, och som syftade till att minska sjöfartens luftföroreningar.<sup>45</sup> Vidare, som vi nämnt i avsnittet ovan, har Riksdagen i lag bemyndigat regeringen att reglera farledsavgifterna. Regeringen har senare, i form av förordningar, skapat ramarna för hur dessa avgifter skall tas ut, samt gett Sjöfartsverket ansvaret att fastställa samt uppbära dem.<sup>46</sup>

Farledsavgiften består av två delar. Den ena delen tas ut på fartygets bruttodräktighet. För passagerarfartyg uppgår denna avgift till 1,80 kronor för varje enhet av fartygets bruttodräktighet, medan avgiften för övriga fartyg uppgår till 2,05 kronor. För dessa båda fartygstyper är antalet anlop som avgiftsbeläggs för den bruttobaserade delen, maximalt fem respektive två stycken per kalendermånad. Den andra delen av farledsavgiften tas ut på lastat och lossat gods. Denna godsbaserade avgift uppgår till 3,05 kronor per ton gods.<sup>47</sup>

Reglerna kring farledsavgifterna stadgas i förordningen om farledsavgifter. Av 6 § följer att farledsdeklarationen skall lämnas till ledning för fastställelse av avgiften. Vidare stadgas det i 7 § 2 st., att i de fall ett ombud lämnar farledsdeklarationen ansvarar denne solidariskt med redaren/ägaren. I praktiken uppstår betalningsansvaret för farledsavgifterna i samband med ifyllandet av farledsdeklarationen och det är först när denna deklaration är ifylld som avgiften kan fastställas.

### 5.1.1.2 Lotsavgifter

Från och med år 2000 beräknas lotsavgiften på fartygets bruttodräktighet och den lotsade tiden. Med lotsavgifter avses den sammanlagda kostnaden för beställningsavgift, lotsningsavgift samt reseersättning.<sup>48</sup> Debitering av lotsavgifter följer av 6 § förordningen om lotsavgifter, där det stadgas att redaren eller ägaren är ansvarig för att lotsavgifterna betalas. Av 7 § följer att det är Sjöfartsverket som är ansvarig för debiteringen och uppbörden av

---

<sup>44</sup> Sjöfartsverkets delårsrapport januari-mars 2009, s. 1

<http://www.sjofartsverket.se/pages/592/Delarsrapport0903.pdf>, (16/9 2009)

<sup>45</sup> Ds 2003:41, *Nya farledsavgifter*, s. 22

<sup>46</sup> Förordning (1997:1121) om farledsavgift

<sup>47</sup> SJÖFS 2008:5 om farledsavgift 8 §. [http://www.sjofartsverket.se/templates/SFVXPage\\_922.aspx](http://www.sjofartsverket.se/templates/SFVXPage_922.aspx), (19/3 2009)

<sup>48</sup> SJÖFS 2005:14, *Sjöfartsverkets föreskrifter om lotsbeställning och lotsavgifter*, 4 § p. 5

dessa avgifter. Debiteringen sker på så sätt att Sjöfartsverket fakturerar mäklaren efter det att fartygsdeklarationen lämnas in. I enlighet med branschsedvänjan betalar mäklarna som regel även lotsavgifterna, trots att varken lag eller förordning ålägger mäklarna ett sådant betalningsansvar. Innebörden av denna branschsedvänja är att mäklarna genom sitt handlande, accepterar ett betalningsansvar vilket i sin tur resulterar i att de står risken för att ligga ute med pengarna tilldess att de erhåller betalning från sin uppdragsgivare.

I detta hänseende vill vi nämna att Sjöfartsverket har diskuterat möjligheterna att få till stånd en förändring av lotsförordningen. Förändringen skulle innebära att lotsförordningen, likt farledsförordningen, reglerar ett solidariskt betalningsansvar. De senaste uppgifterna vi har fått från Sjöfartsverket är att diskussionerna ligger ”på is”, och att det därav är oklart huruvida dessa drivkrafter kommer att återupplivas.<sup>49</sup> När och om en sådan förändring blir aktuell, kommer det inte längre att finnas någon möjlighet för mäklarna att bestrida ett betalningsansvar på det sätt som vi anmodat ovan.

### 5.5.1.3 Hamnavgifter

Till skillnad mot vad som gäller för farleds- och lotsavgifter, är det inte Sjöfartsverket som fastställer eller debiterar hamnavgifterna. Dessa avgifter tas i stället ut av Sveriges hamnar. Hamnarna är affärsdrivande organisationer vars verksamheter antingen kan vara indelade i hamnbolag eller stuveribolag. Verksamheterna kan vara utformade i både privat, kommunal eller i samägd regi. Innebörden av denna organisationsstruktur är att det i huvudsak endast finns ett stuveriföretag i respektive hamn och att det i princip är omöjligt för både redaren och godsägaren att ombesörja egen lastning och lossning. Hamnavgiften fastställs av respektive hamnbolag, och det är med andra ord upp till detta bolag att bestämma hamnavgiftens storlek.

Generellt sett kan sägas att hamnavgiften är uppdelad i en fartygsbaserad och en godsbaserad del. Den fartygsbaserade delen beräknas på basis av fartygets storlek, där hänsyn normalt tas till hur miljöanpassat fartyget i fråga är. Det är inte ovanligt att hamnavgiften fastställs efter förhandlingar mellan hamnbolagen och redaren.<sup>50</sup> Hamnavgiften faktureras i de flesta fall till mäklaren, som i sin tur påför avgiften i sin samfaktura till redaren.

---

<sup>49</sup> Uppgifterna är lämnade av Sjöfartsverkets Ulf Holmberg 2009-10-01

<sup>50</sup> Ds 2003:41, *Nya farledsavgifter*, s. 25

## 6. ANALYS AV SKEPPSMÄKLARENS ROLL OCH AVTALS-FÖRHÅLLANDEN

Analysavsnittet tar avstamp i våra intervjuresultat. Totalt har ett 20-tal intervjuer genomförts, främst med ett antal mäklare verksamma på västkusten, men även med ett antal övriga sakkunniga inom området. De sakkunniga representeras i huvudsak av myndigheter, branschorganisationer samt sjörättsjurister. Intervjuerna med de sakkunniga har främst syftat till att testa ett antal, av oss, presenterade hypoteser samt dess utfall.

### 6.1 Skeppsmäklarens avtal - i praktiken

#### 6.1.1 Förmedlingsavtalet

Användningen och upprättandet av förmedlingsavtalet varierar. Bland de tillfrågade skeppsmäklarna använder sig somliga, men långt ifrån alla, av upprättade agentavtal med de rederier som regelbundet anlitar dem. Vanligtvis är dessa förmedlingsavtal standardiserade, författade av rederierna och inte av mäklarna själva. I förmedlingsavtalen regleras vanligtvis storleken på mäklarens arvode, däremot inte betalningsrutiner.

Likaså synes reglering av betalningsförfarandet avseende farleds-, lots-, hamn-, bogserings- och stuveriavgifter vara en raritet i förmedlingsavtalen, oberoende av huruvida det är rederiet eller mäklaren själv som har författat dessa avtal. En bakomliggande orsak till att reglering av betalningsrutiner ofta saknas är, enligt vår mening, att det har utvecklats en branschsedvänja som innebär att mäklaren generellt fäster stor tilltro till motparten, och där utvecklandet av mäklarföretagets goodwill ges hög prioritet. Enligt vår mening försvårar dessa omständigheter möjligheten att få till stånd ett förändringsarbete i syfte att ändra vissa rutiner, för att minska riskerna för uteblivna fordringar. Härtill skall nämnas att några av mäklarna angav att de använder sig av skriftliga avtal med de rederier/befraktare, för vilka de handhar frekventa anlöp för, men endast bekräftar sporadiska handhavanden via email. Mot bakgrund av vår fallbeskrivning och vår analys av denna, är det troligtvis en större risk att en mäklare stöter på betalningsproblem vid ett sporadiskt anlöp än vid återkommande anlöp av en redan befintlig kund. Därför är det än mer viktigt att ett skriftligt förmedlingsavtal finns att tillgå när sporadiska kunder anländer. Vi är medvetna om att kunden kanske inte är villig att acceptera de villkor eller avtal som mäklaren offererar, vilket å andra sidan kan vara en indikation på att kunden inte är intresserad av att göra rätt för sig.

I anslutning till förmedlingsavtalet, oavsett om det är skriftligt, muntligt eller bara en emailbekräftelse, bör samtliga mäklare hänvisa till samt bilagera ”Standard Port Agency Conditions”, som är ett standardavtal författat av FONASBA (”The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents”), se bilaga 1. Hänvisningen är betydelsefull eftersom avtalet bland annat reglerar fartygsägarens skyldighet att erlägga betalning motsvarande mäklarens utlägg för kostnader förenade med hamnuppehållet.<sup>51</sup>

### 6.1.2 Huvudavtalet

Merparten av de intervjuade skeppsmäklarna sluter som regel, alternativt uteslutande, huvudavtalet i redarens respektive befraktarens namn såsom ombud, ”as agents only”. Det är en omständighet som förstärker den i teorin rådande bilden av skeppsmäklaren som mellanman.

I huvudavtalet, c/p, regleras bl.a. betalningsförfarandet mellan redaren och befraktaren. Överlag stadgar avtalen att, om inte betalning från befraktaren influtit till redarens bank, har fartyget varken rätt att lossa lasten eller att behålla originalkonossementen. Detta innebär med andra ord att redaren beslagtar lasten och kan i yttersta nödfall sälja den i syfte att erhålla täckning för sin frakt. Transportörens retentionsrätt i lasten regleras i 13 kap. 20 § SjöL. I de fall transportören har fordringar som är förenade med panträtt, exempelvis i enlighet med 3 kap. 43 § 3 p. SjöL, är han inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren har betalt alternativt ställt säkerhet för den. Därutöver får, enligt 13 kap. 21-22 §§ SjöL, transportören sälja godset efter en viss tid.<sup>52</sup> Vid resebefraktning enligt 14 kap. SjöL, har resebortfraktaren på samma sätt retentionsrätt i lasten.<sup>53</sup> Beträffande transportörens ”försäljningsrätt” av lasten enligt 13 kap, finns även vid resebefraktning, en rätt för bortfraktaren att sälja godset för det fall mottagaren uteblir, är okänd eller inte uppfyller sina åligganden vid ett mottagande. En sådan försäljning förutsätter att resebortfraktaren dessförinnan har lagt upp godset i säkert förvar, och att både resebortfraktaren samt mottagaren har underrättats om uppläggningsen.<sup>54</sup> I detta sammanhang är det av vikt att särskilja de olika ersättningsformerna som utgår vid tids- respektive resebefraktning. Vid resebefraktning benämns ersättningen för tjänsten som frakt, medan ersättningen vid tidsbefraktning benämns hyra. Således finns det vid tidsbefraktning,

---

<sup>51</sup> Se punkt 4 i Standard Port Agency Conditions, bilaga 1

<sup>52</sup> Falkanger, Bull, Brautaset, *Scandinavian maritime law*, s. 381

<sup>53</sup> 14 kap. 25 § som hänvisar till 13 kap. 20 §

<sup>54</sup> 14 kap. 26 § SjöL, samt Karnovkommentar not 409, som ger bortfraktaren rätten att förfoga och sälja godset i enlighet med 13 kap. 22 § SjöL

inget direkt samband mellan det fraktade godset och ersättningen till tidsbortfraktaren, utan det är tiden från vilken det kan utgå hyra, som är det avgörande momentet. Inte heller synes tidsbortfraktaren ha något primärt intresse i frakten eller godset som sådant, så länge som befraktaren betalar hyran. I 14 kap. 71 § 4 st. SjöL. följer att bortfraktaren får begära att samtliga av tidsbefraktarens fordringar på frakt, som har sin grund i vidarebortfraktning av fartyget, skall överlåtas till honom. Det finns däremot inte någon i sjölagen stadgad retentionsrätt för tidsbortfraktaren att kvarhålla gods eller sälja densamma för det fall hyran uteblir. I sammanhanget kan nämnas att man i vissa certepartier, med stöd av lienklausuler av skilda karaktärer, ger bortfraktaren möjlighet att säkerställa betalning genom att denne ges säkerhet i godset genom diverse avtalsrättsliga konstruktioner. Dessa klausuler tjänar dock ett begränsat syfte eftersom tidsbefraktaren inte äger lasten. Däremot kan överlåtelse av frakt tjäna ett vidare syfte. Ett exempel på det är lien on sub-freightklausulen, vars syfte är att på kontraktsrättslig grund, ge tidsbortfraktaren säkerhet gentemot befraktaren eller lastmottagaren på intjänad frakt. Klausulen ger bortfraktaren rätt till de underfrakter som kan uppstå vid tidsbefraktning när ett fartyg vidarebefraktas. Konstruktionen syftar inte till att hålla inne själva lasten utan det är pengar i form av underfrakter som bortfraktaren erhåller.<sup>55</sup>

När skeppsmäklaren sluter huvudavtalet sker detta enligt somliga av de tillfrågade alltid skriftligt och i enlighet med gällande c/p. Överraskande många svarar emellertid att denna avtalsrelation enbart bekräftas av s.k. fixing notes för den aktuella lasten eller liknande bekräftelser via mail. En fixing note kan exempelvis vara en emailbekräftelse som stadgar att ett visst c/p skall användas, utan att man för den sakens skull, i praktiken, skriver under det aktuella c/p och således får se huvudavtalet.<sup>56</sup> Även om fixing-noten, vilken hänvisar till det egentliga avtalet, inte innehåller några kompletterande avtalsvillkor, är en sådan hänvisning till ett befintligt avtal juridiskt bindande. Det faktum att mäklaren inte får insyn i huvudavtalet kan vara till nackdel för denne. Framförallt i de fall certepartiet reglerar mäklarens arvode samt i de fall betalningsansvaret för mäklarens arvode åvilar annan än redaren. Om mäklaren är medveten om certepartiets omfattning och utformning, minskas risken för att denne låter sig luras av motpartens försök att kringgå ett eventuellt betalningsansvar för mäklararvodet.

---

<sup>55</sup> Se kommentaren till 14 kap 71 § SjöL, Karnovkommentar not 456, samt Wilson, *Carriage of goods by sea*, s. 290

<sup>56</sup> Fixing note är en bekräftelse på att parterna använder sig av ett gällande standard c/p såsom Gencon. I denna fixing note kan även vissa tillägg till rådande c/p göras. Beroende på fixing notens närmare innehåll, avgörs om den skall anses ha självständig avtalsverkan eller inte.

### 6.1.2.1 Mäklarens möjligheter att påverka huvudavtalet

Av de samtal vi fört med de tillfrågade skeppsmäklarna har framkommit att betalningsförfarandet mellan mäklaren och huvudmannen, nästintill aldrig regleras i huvudavtalet. Det finns dock möjlighet att lägga till en sådan bestämmelse i huvudavtalet om mäklaren så önskar. Ett betalningsförfarande, av nyssnämnda slag, som förs in i c/p har av domstol förklarats vara giltig i förhållande till tredjeman och kan åberopas av mäklaren för det fall betalning uteblir, trots att huvudavtalet tar utgångspunkt i ett annat avtalsförhållande. I svensk rätt gäller således i princip att bindande avtal mellan två parter till förmån för tredje man grundar en självständig rätt för denne. För det fall ett c/p sluts under medverkan av en mäklare som även upprättat detsamma, är det i enlighet med NJA 1991 s. 682 otvistigt att en klausul bör betraktas som ett kontrakt mellan mäklaren och certepartiets parter. Rättsfallet rörde frågan huruvida en provisionsklausul, i ett mellan redare och befraktare ingånget c/p, utgjorde en integrerande del av avtalsförhållandet mellan mäklaren och befraktaren. HD biföll mäklarens talan och ansåg att mäklaren, i egenskap av avtalspart, var berättigad att åberopa klausulen som grund för anspråk gentemot befraktaren.<sup>57</sup> Sammanfattningsvis är en mäklare, när ovan nämnda förutsättningar är för handen, juridiskt berättigad att stödja sig på huvudavtalet i syfte att tillvarata sina rättigheter.

I praktiken varierar skeppsmäklarens möjlighet till insyn och påverkan av huvudavtalet beroende på vilken roll denne intar. I fall där mäklaren även är fartygsagent, är han eller hon ofta så att säga ”rederiets ögon” och kan vara berättigad att få ta del av certepartiets utformning. Det förefaller emellertid förhålla sig som så att mäklaren många gånger endast förmedlar kontakten och inte företar någon inspektion av huvudavtalets innehåll och omfattning. I fall där mäklaren saknar både insyn i, och vetskap om certepartiets utformning, kan resultatet bli att mäklarens indrivningsarbete försvåras, vilket inverkar negativt på mäklarens verksamhet. Det är tämligen vanligt att redare hävdar att de inte är betalningsansvariga för lots- och farledsavgifterna med hänvisning till underliggande c/p. Trots att en sådan invändning inte är ett juridiskt hållbart argument, finner sig många mäklare i denna argumentation och slussas således, i sitt sökande efter den ”rätte” betalningsmottagaren, runt mellan olika aktörer, vilka samtliga hävdar att de inte är betalningsansvariga. Mäklaren är här i en villfarelse om att certepartiet äger tillämpning även i mäklarens relation till redaren respektive befraktaren. Oavsett hur betalningsansvaret beträffande lots- samt farledavgifterna är reglerade i ett c/p,<sup>58</sup> är rederiet i enlighet med lots-

---

<sup>57</sup> NJA 1991 s. 682

<sup>58</sup> Se nedan, avsnitt 6.3, för vidare beskrivning av hur utformningen av betalningsansvaret kan se ut i ett c/p

samt farledsförordningen, primärt betalningsansvarig för dessa avgifter, och förordningarna har företrädare framför c/p. Vi befarar att många mäklare, (tillika redare och befraktare) är omedvetna om hur rättsläget avseende detta område ter sig. För det fall de är medvetna om ”vad som gäller” synes mäklarnas acceptans av redarens argument av detta slag tyda på att mäklaren helt enkelt undviker att sätta hårt mot hårt. Den omständigheten att det råder hård konkurrens på marknaden mellan mäklarföretag i kombination med att företagen inte sällan har en ansträngd ekonomi med små marginaler, kan vara förklaringen till att mäklaren inte vill riskera att förlora en affär till förmån för en branschkollega på den grunden att mäklaren av uppdragsgivaren uppfattas som ”kantig” och omedgörlig.

## 6.2 Skeppsmäklarens ansvar för inbetalning av diverse avgifter

Tiden från det att fartyget lämnat hamn fram till dess att samfakturan fastställs varierar. Det är i teorin möjligt att fastställa alla avgifter så fort fartyget lämnat lotsen vid avgång, men eftersom samfakturan bygger på fakturor från flera andra aktörer föreligger en viss ledtid av administrativa skäl innan samtliga fakturor inkommit till mäklaren. Vissa mäklare fakturerar inom ett par veckor efter anlop och betalningsfristen varierar dem emellan. Även om Sjöfartsverket medger en förlängd betalningsfrist för det fall en mäklare anmäler sig, (vilket motsvarar en betalningsfrist på sammantaget 30 dagar), hinner inte alltid mäklaren erhålla betalning från sin uppdragsgivare innan kravet från verket förfaller. Det faktum att det i vissa fall i princip är omöjligt att hinna administrera ett förskott, (framförallt vanligt inom tankertransport, där det ibland kan fastställas samma dag vilka fartyg som förväntas anlöpa) ökar svårigheterna för mäklarna att säkerställa att betalning sker. I de etablerade relationerna förekommer sällan några problem, värre är det med de tillfälliga kunderna, vars betalningsförmåga mäklaren har sämre uppfattning om. I de fall förskott kan tas ut, vilket bör vara fallet med torrlasttransporter där ett anlop oftast kommer till mäklarens kännedom några dagar innan, kan betalning av de regelbundna redarna exempelvis ske *a conto*, innan anlöpet, varpå en avräkning gentemot denna betalning sker när samtliga avgifter är fastställda. Förskotten beräknas genom en uppskattning av kostnaderna, vilka sedan regleras när samtliga avgifter är fastställda. Vissa mäklare gör endast fullständiga estimeringar av samtliga anlöpskostnader när redaren väl begär det, andra mäklare tillämpar estimeringsarbete av ren rutin. Arbetssättet beror oftast på sedvänja, och beträffande de stadigvarande relationerna ligger mäklaren ofta ute med vissa fordringar å rederiets räkning i syfte att göra

faktureringsarbetet så smidigt som möjligt.

Det ligger i mäklaruppdragets natur att eftersträva ett så effektivt hamnuppehåll som möjligt, vilket bland annat innebär att beställa diverse tjänster samt att tillse att vissa fordringar blir betalda å redarens räkning, däribland sjöfartsavgifterna. En central fråga är huruvida mäklaren, vid utförandet av sitt uppdrag, är betalningsansvarig gentemot Sjöfartsverket för det fall redaren inte betalar.

Vad beträffar farledsavgifterna, kan sägas att dessa får en särskild ställning eftersom ett solidariskt betalningsansvar för avgifterna finns stadgat i lag. Betydelsen av det solidariska betalningsansvaret är att borgenären kan kräva var och en av de ansvariga på det fulla beloppet. Borgenären kräver således den gäldenär som bör ha lättast att infria betalningen.

Beträffande lotsavgifterna saknas något lagstadgat betalningsansvar, och enbart det faktum att räkningarna utställs direkt i mäklarens namn, resulterar inte i att denne per automatik är att anse som gäldenär gentemot tredje man.<sup>59</sup> Vi finner det förvånansvärt att mäklaren, trots att ett lagstadgat betalningsansvar saknas beträffande lotsavgifterna, accepterar att fakturan ställs till mäklaren enbart. Denna acceptans samt åtagandet att betala avgifterna, synes vara en branschsedvänja. Förfarandet innebär att avgifterna erläggs ur mäklarens ”egen ficka” tilldess att samfakturering sker från mäklaren till redaren.

Förfarandets utformning kan ha sin grund i flera omständigheter. Det kan bero på mäklarnas omsorg för fordringsägarna, men även mäklarnas strävan att effektivisera betalningsförfarandet i transaktionssystemet. Det kan även bero på att det råder en okunskap kring diskrepansen beträffande regleringen av betalningsansvaret i de två förordningarna avseende farleds- samt lotsavgifterna.<sup>60</sup> Okunskapen resulterar i att mäklaren betalar enbart på grund av att han tror att han är betalningsansvarig.

Vägledande avgöranden som tyder på att det föreligger någon sedvänja på området, saknas i skrivande stund. Däremot har frågan huruvida en branschsedvänja är för handen, bestående av att det ligger inom en mäklares uppdrag att tillse att stuverikostnader blir betalda, behandlats i praxis. I rättsfallet kom HD fram till att en branschsedvänja som fastställer betalningsansvar inte förelåg i ett fall som sådant enbart för att mäklaren vid uppdragets lämnade handlat såsom ombud för rederiet.<sup>61</sup>

---

<sup>59</sup> Sandström s. 166 f

<sup>60</sup> Av våra intervjuresultat framkom att flera mäklare inte varit medvetna om att lotsförordningen inte stadgar något solidariskt betalningsansvar – vilket vittnar om att okunskapen finns, en okunskap vars omfattning inte går att utläsa enbart utifrån vår intervjustudie.

<sup>61</sup> NJA 1934 s. 685 j m f ND 1919 s. 94 (overretten i Kbhvn), referat av Sandström s. 166. Frågan rörde huruvida det var kutym, för det fall att en mäklare givit ett stuveri i uppdrag att lossa lasten, att den förre även var betalningsansvarig för kostnaderna gentemot stuveriet. HD besvarade frågan nekande.



Det är möjligt, att rätten vid en prövning, överväger huruvida mäklarnas tradition av att tillse att lotsavgifterna betalas, skall betraktas som en sedvänja. Värt att notera vid ett sådant övervägande är att redarens betalningsansvar för lotsavgifterna följer av lotsförordningen. Något motsvarande ansvar för mäklaren går inte att utläsa vare sig i förordningen eller i annan lag. Enbart den omständigheten att mäklaren brukar betala lotsavgifterna torde inte resultera i att ett efterföljande betalningsansvar ”per automatik” uppstått för mäklaren, i synnerhet inte när ett sådant betalningsansvar för redaren följer av lotsförordningen.

Därutöver följer av rättspraxis, att Sjöfartsverket ålagts att återbetala lotsavgifter, erlagda av mäklaren, i fall när redaren gått i konkurs.<sup>62</sup> Enligt vår mening är det oklart hur stor vikt domstolen fäste sitt avgörande vid att det rörde sig om en konkurs. Med det sagt är det inte säkert att rätten meddelar ett avgörande, i linje med ovan, i en prövning där redaren medvetet undandrar sig betalning, utan att en konkurs är för handen.

Ponera att mäklaren, efter ett undandragande från redaren, inte betalar lotsavgifterna. För det fall en sådan ”betalningsvägran” av mäklaren leder till domstolsprocess, finns det enligt vår mening utrymme för mäklaren att, som grund för sin ståndpunkt, yrka att lotsförordningen endast uttryckligen stadgar ett betalningsansvar för redaren. En tänkbar invändning från Sjöfartsverket är att mäklaren till följd av att de fram tills nu har betalat avgifterna, därmed har åtagit sig ett betalningsansvar eftersom de historiskt sett har accepterat att fakturan ställts på dem enbart. För att undvika denna typ av genmäle är det av central betydelse att mäklaren har invänt mot fakturan och anmärkt på dess utformning. Anmärkningen består i att det är redaren som är kunden/mottagare av tjänsten, och således betalningsansvarig - inte mäklaren. Vem som beställt tjänsten är irrelevant eftersom beställningen har gjorts av mäklaren i egenskap av ombud för redaren. På samma sätt saknar det betydelse i ansvarsfrågan, vem som de facto tidigare har betalat fakturan. Det kan synas något överarbetat att begära denna administrativa åtgärd från Sjöfartsverket, men för det fall en domstolsprocess är vid handen kan ett bestridande av fakturans utställande vara avgörande i bedömningen huruvida mäklaren accepterat ett betalningsansvar eller inte. Ett sekundärt syfte är att tydliggöra vem kunden är och därmed vem som är betalningsansvarig för fordran.

Vår analys av transaktionssystemet, mot bakgrund av gällande rätt och sedvänja, är att den omständighet att mäklaren vanligtvis, till följd av okunskap eller av andra skäl, betalar lotsavgifterna för redarens räkning, trots att ett sådant betalningsansvar varken stadgas i lag eller avtal, inte är tillräcklig för att betrakta mäklaren som gäldenär med ett medföljande

---

<sup>62</sup> Länsrättens i Östergötlands län Mål nr 2652-07 E, meddelad i Linköping 7 december, 2007

betalningsansvar. Således, i linje med praxis, enbart den omständighet att mäklare är beställare av ett uppdrag, vilket det än må vara, är inte tillräckligt för att denne skall anses vara gäldenär.<sup>63</sup>

I syfte att ge läsaren en bättre helhetsbild över hur skeppsmäklarens betalningsansvar för diverse avgifter, med fokus på hamn- lots- samt farledsavgifter, ser ut, vill vi även belysa hur ansvarsfördelningen mellan redaren och befraktaren avseende dessa avgifter gestaltar sig i två av de mest frekvent använda befraktningsavtalen (c/p), Baltime samt Gencon.

Utgångspunkten i tidsbefraktning är att ägaren är ansvarig för inbetalningen av s.k. fixed expenses medan befraktaren är ansvarig för inbetalningen av fluktuerande utgifter såsom hamnavgifter.<sup>64</sup> Exempelvis följer av Baltime, p. 4, att befraktaren skall ombesörja inbetalningen av hamn-, lots-, kanal- samt övriga avgifter. Utgångspunkten i resebefraktning är däremot att ägaren bär ansvaret för alla kostnader som är förknippade med den specifika resan, såsom hamnavgifter.<sup>65</sup> Av Gencon, p.13, följer att samtliga skatter och avgifter hänförliga till fartyget skall betalas av ägaren. Samtliga avgifter vilka är hänförliga till lasten skall befraktaren betala. Innebörden är att fartygsägaren friskriver sig från ansvar för den del av farledsavgiften som är beräknad på godset, samt att ansvaret på denna del i stället överlåtes till lastägaren.

I relationen mellan mäklare och redare alternativt befraktare, spelar utformningen av ansvarsfördelningen mellan redare och befraktare i c/p ingen roll, den senare avser endast regressmöjligheterna mellan dessa parter. Mot bakgrund av det underliggande c/p anser emellertid, enligt vad som beskrivits ovan, många redare att de inte skall betala den godsbaseade farledsavgiften. Med hänsyn till att det tycks vara relativt vanligt att mäklarna accepterar redarnas ståndpunkt i denna mening, är vårt antagande att yrkeskategorin antingen saknar kunskap, alternativt upplever svårigheter att påvisa, dels att huvudavtalets utformning saknar betydelse i detta avseende, dels det faktum att en förordning alltid har företräde framför huvudavtalet. Den omständigheten att förordningarna inte finns översatta till engelska är ytterligare en bidragande faktor till att mäklarna har svårt att informera sina motparter om gällande rätt.

Det faktum att en redare, exempelvis i befraktningsförhållandet, friskriver sig från farledsavgiften i gods, saknar betydelse i förhållande till mäklaren, eftersom befraktningsavtalet reglerar endast ansvarsfördelningen mellan befraktaren och redaren.

---

<sup>63</sup> NJA 1934 s. 685

<sup>64</sup> Falkanger m.fl. s. 245

Därutöver följer det av farledsförordningen att redaren bär primär eller solidaransvar för avgifterna. Således kan Sjöfartsverket, med stöd av förordningen, alltid kräva redaren även på denna del. Med hänsyn till att Sjöfartsverket i regel kräver betalning av mäklaren bör mäklaren när solidaransvar är för handen, säkerställa exempelvis i ett avtal gäldenärerna emellan, att farledsavgiften är redarens skuld. Konsekvensen av en sådan överenskommelse är att när mäklaren infriar redarens skuld, inträder mäklaren i borgenärens rättigheter i enlighet med svensk rätt.<sup>66</sup> På så sätt säkerställer mäklaren en regressfordran mot redaren.

Figur 1- Ansvarsområden enligt gällande rätt

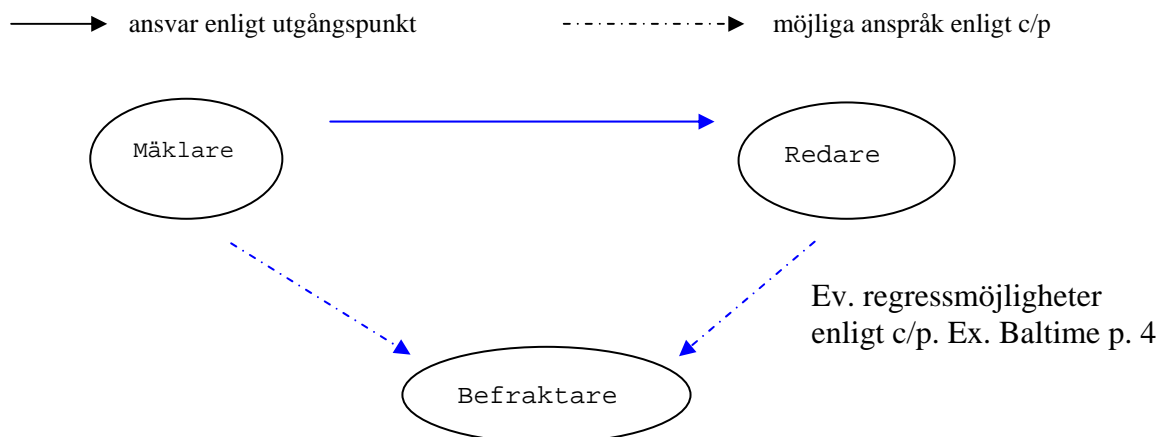
	AKTÖRER		
ANSVAR SOMRÅDEN	<i>Redaren</i>	<i>Befraktaren</i>	<i>Mäklaren/hamnagent</i>
Lotsavgift	X		
Hamnavgift	X		
Farledsavgift	X solidarisk m mäklaren		X solidarisk m redaren
Anlöpskostnader	X		
Upplysning av kostnadsdetaljer			X

Som framgår av det ovan anförda är utgångspunkten att redaren är ansvarig för alla kostnader gentemot mäklaren, även för det fall tidsbefraktningssavtal förekommer samt i de fall fartygsägaren/redaren har friskrivit sig för den godsbaserade farledsavgiften. För det fall ett c/p stadgar annan ordning, kommer i stället redaren att ges regressmöjlighet i enlighet med detta. (Pilarna i nedanstående figur avser farleds- hamn- samt lotsavgifter)

<sup>65</sup> Falkanger m.fl. s. 383

<sup>66</sup> För att denna allmänna regel skall gälla, vilken följer av rättspraxis (exempelvis NJA 1981 s 1104) förutsätts att svensk lag är tillämplig på avtalsförhållandet.

Figur 2.



I syfte att undvika missförstånd avseende vem som är rättmätig betalningsansvarig i respektive avtalsförhållande, är det av vikt att mäklaren är väl införstådd i det rättsläge som råder på detta område. Det faktum att betalningsansvaret beträffande hamnavgifterna inte stadgas i någon förordning, leder inte till någon annan slutsats.

### 6.3 Skeppsmäklarens roll som mellanman i praktiken

De rättsliga relationerna mellan Sjöfartsverket, rederiet och mäklaren kan diskuteras och problematiseras. Beträffande avtalsrelationen mellan mäklaren och redaren, kan sägas att den förstnämnda är borgenären och den sistnämnda gäldenären. Detta eftersom mäklaren fakturerar rederiet samtliga avgifter. Mäklaren har således en fordran gentemot rederiet, där 3 kap. 36 § SjöL aktualiseras.

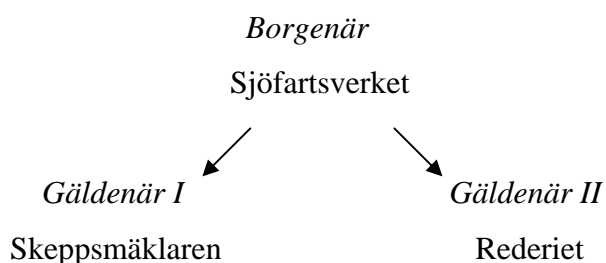
Enligt vår mening förefaller det oklart huruvida skeppsmäklaren de facto är en mellanman i relationen mellan Sjöfartsverket och rederierna. Förvisso intar Sjöfartsverket en roll gentemot de båda. Det faktum att verket som regel endast fakturerar mäklaren, utan att rederiet notifieras, talar för att mäklaren i praktiken *inte* är mellanman. Denne är snarare huvudman i förhållande till vardera parten. Vad beträffar förhållandet mellan Sjöfartsverket och mäklaren/redaren, anser vi att två sätt att beskriva denna relation kan urskiljas. Det ena innebär att Sjöfartsverket, vilken är den rättmätige och ursprungliga betalningsmottagaren av farleds- samt lotsavgifter, är *borgenär* både i förhållande till mäklaren samt rederiet, vilka tillsammans ansvarar för att betala dessa avgifter. Med andra ord är båda dessa parter *gäldenärer*. Gäldenärerna är direkt och primärt förpliktade på samma nivå, och när

partspluralism föreligger på gäldenärssidan, är huvudregeln enligt svensk rätt att gäldenärerna är solidariskt ansvariga.<sup>67</sup> Beträffande farledsavgifterna är ett sådant angreppssätt försvarbart med hänsyn till det författningsstöd som finns. Däremot skapar ett motsvarande synsätt problem beträffande lotsavgifterna eftersom något solidariskt betalningsansvar inte finns föreskrivet för denna avgift.

Huvudregeln beträffande partspluralism stadgas i 2 § 1 st. lagen (1936:81) om skuldebrev (SkbrL), vari sägs att om inget annat har avtalats, svarar alla för en och en för alla. Innebörden är att borgenären primärt kan kräva vem som av gäldenärerna, i enlighet med alternativ I nedan.

### 6.3.1 Alternativ I

Alternativ I förespråkar ett sätt att se på relationen, där Sjöfartsverket i egenskap av rättmätig betalningsmottagare av farleds- samt lotsavgifter, är *borgenär* både i förhållande till mäklaren och redaren. De senare ansvarar tillsammans för att betala dessa avgifter, de är m.a.o. *gäldenärer*. Denna tolkning är utgångspunkten när ett lagstadgat solidariskt betalningsansvar föreligger, och inrymmer inte per automatik att något mellanmansförhållande är för handen.



En tolkning i linje med alternativ I synes vara möjlig i de fall vi ser till faktureringen av farledsavgifterna, isolerat. Det faktum att fakturering sker i form av en samlingsfaktura, skapar emellertid en viss problematik. Som nämnts ovan föreligger inget solidariskt betalningsansvar för lotsavgifterna. Avsaknaden av en sådan betalningsskyldighet går emellertid inte att utläsa utifrån alternativ I. Detta eftersom ingen åtskillnad görs mellan mäklarens roll som betalningsansvarig mellanman avseende lotsavgifterna å ena sidan, och dennes ansvar för inbetalningen av farledsavgifterna å andra sidan. Av våra intervjuresultat har framkommit att flera mäklare, felaktigt, tror sig vara solidariskt betalningsansvariga även

<sup>67</sup> Mellqvist & Persson, *Fordran och Skuld*, s. 51. Se även NJA 1977 s. 160

för lotsavgifterna. Den omständigheten att Sjöfartsverkets skickar en samlingsfaktura till mäklaren, försvårar möjligheten för mäklaren att delbetala den del som motsvarar farledsavgifterna, och ”avvakta” med resterande belopp (lotsavgifterna) som de inte är betalningsansvariga för. Vi menar således att en tolkning i enlighet med alternativ I inte står i samklang med fakturans utformning, eftersom samtliga avgifter enbart ställs till mäklaren.

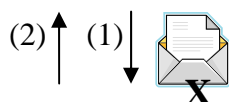
Sammanfattningsvis kan tolkningsalternativ I diskuteras. Vi ser däremot att Sjöfartsverket vinner ekonomiska storfördelar genom att arbeta med denna typ av samfakturering. Frågan är om dessa administrativa kostnadsfördelar för myndigheten i slutändan skall bekostas av mäklaren, som får ett ökat administrativt arbete i form av att separera beloppen från varandra och koordinera dem till respektive redare.

### 6.3.2 Alternativ II

Ett annat alternativ är att betrakta relationen mellan mäklare och Sjöfartsverket såsom att endast en gäldenär finns d.v.s. mäklaren. Mäklaren blir sedermera, efter att han har infriat betalningen till Sjöfartsverket, borgenär gentemot redaren i samband med fakturering av samtliga avgifter. I förevarande tolkning tydliggörs mäklarens roll som mellanman.

Borgenär A

Sjöfartsverket



Gäldenär A

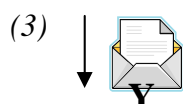
Skeppsmäklaren  $\implies$  Borgenär B

(1) Sjöfartsverket samfakturerar mäklaren för lots- samt farledsavgifterna i en faktura, faktura X

(2) I samband med att mäklaren betalar faktura X sker en överlåtelse av densamma genom subrogation. Mäklaren övergår från att vara gäldenär till att bli borgenär gentemot en ny gäldenär, gäldenär B.

Borgenär B

Skeppsmäklaren



Gäldenär B

Rederiet

(3) Mäklaren skickar sedermera sin samfaktura, faktura Y (faktura X + n fakturor) som avser förutom lots- och farledsavgifter övriga avgifter samt mäklararvodet, till sin huvudman, vanligtvis redaren.

När det gäller förfarandet med samlingsfakturer ifrån Sjöfartsverket, anser vi att mäklaren först och främst till Sjöfartsverket, skall anmärka samt bestrida fakturan, och påpeka att fakturan är

felaktigt ställd avseende lotsavgifterna. Mäklaren saknar betalningsansvar för lotsavgifterna, och de bör därför faktureras separat enbart adresserat till redaren, alternativt med en c/o hänvisning till mäklaren eftersom denne i regel tillser att avgifterna blir betalda. Följden blir att mäklaren erhåller två separata fakturor med olika fakturanummer, en faktura som avser farledsavgifterna och en faktura som avser lotsavgifterna. Mäklaren betalar sedan fakturan avseende farledsavgifterna, mot bakgrund av sitt betalningsansvar. Fakturan avseende lotsavgifterna, som endast avser redaren, bör vidarebefordras i sin helhet till redaren.

Eftersom fakturan från Sjöfartsverket inte notifieras redaren förrän mäklaren sedermera skickar sin samlingsfaktura, anser vi i enlighet med alternativ II, att Sjöfartsverkets faktura övertas av mäklaren i samband med att denne betalar. Mäklaren skickar sedermera sin faktura till rederiet, innehållande förutom farleds- och lotsavgifterna även övriga avgifter. Betalningsströmmarna är således mellan Sjöfartsverket (*Borgenär A*) och mäklaren (*Gäldenär A*) samt mellan mäklaren (*Borgenär B*) och rederiet (*Gäldenären B*)

Det råder delade meningar kring huruvida en faktisk övergång av fakturan sker i samband med att mäklaren infriar betalningen till Sjöfartsverket. För det fall en övergång av fakturan sker, följer det av 3 kap. 48 § SjöL att när fordran är behäftad med en sjöpant, medföljer denna. Av de ringa kontakter vi har haft med Sjöfartsverket, har framkommit att deras tolkning avseende transaktionssystemet är att fakturan inte övergår till mäklaren eftersom mäklaren enligt fakturan är ställd som betalningsmottagare.<sup>68</sup> En tolkning i Sjöfartsverkets linje torde således innebära att 3 kap. 48 § SjöL inte blir tillämplig. Med andra ord ser inte Sjöfartsverket mäklaren som en mellanman ur betalningshänseende. Även om Sjöfartsverket menar att någon övergång inte är för handen när fakturan sänds till mäklaren, kan subrogation föreligga vilket innebär att fordran i stället övergår i samband med att den inbetalas. Föreligger en övergång genom subrogation, torde sjöpanten medfölja i enlighet med 3 kap. 48 § SjöL.

## 6.4 Avslutande reflektioner

### 6.4.1 Mäklarens uppfattning och arbetssätt vid avtalsslutande

Av bakgrunden har framkommit att skeppsmäklarens rättsliga ställning är oklar, dels i relationen mäklare/redare men även i relationen mäklare/Sjöfartsverket. Med avseende på förmedlingsavtalet, som får betydelse i relationen mäklare/redare så fann vi avsaknaden av

---

<sup>68</sup> Enligt Sjöfartsverkets verksjurist Anna Staaf, 2009-06-12, som menar att någon övergång inte sker.

dessa avtal vara av central betydelse. I de fall förmedlingsavtal användes, fokuserade vi främst på omständigheterna kring avtalens användande samt när de uppbringades. Vi fann det anmärkningsvärt att några skeppsmäklare endast använder sig av skriftliga avtal med återkommande redare/befraktare och gentemot vilka mäklaren endast sköter enstaka, alternativt sporadiska anlop för, enbart bekräftas via email. Det kan tyckas att förhållandet borde vara det omvända, d.v.s. att mäklaren främst borde se till att upprätta välkomponerade avtal med de mindre bekanta rederierna. En möjlig förklaring är att mäklaren är väldigt mån om sin goodwill, han förlitar sig på eventuell branschsedvänja, och är rädd att förlora affären till en konkurrent för det fall redaren måste godkänna flertalet avtalsvillkor innan affären kan gå i lås. Resultatet blir att denne medvetet inte presenterar ett avtal, i synnerhet när tiden är avgörande för avtalsslutande och snabba beslutsfattanden är nödvändiga. Vi är av åsikten att mäklaren gentemot vissa uppdragsgivare, bör ställa risktagandet i relation till eventuell branschsedvänja, och agera med större försiktighet. Ett visst mått av risktagande följer alltid med affärer, men risktagandet måste beaktas och värderas mera noggrant än i dagsläget. Vidare bör andra möjligheter än förskott utvärderas, exempelvis möjligheten att begära bankgarantier i samband med mäklaruppdraget.

#### 6.4.2 Tillvägagångssätt vid inbetalning av hamn- lots- samt farledsavgifter

Sjöfartsverket ställer sin faktura beträffande farledsavgifterna enbart till mäklarna. Som vi nämnt ovan förefaller detta förfaringssätt utifrån mäklarens perspektiv, inte helt komplikationsfritt, eftersom Sjöfartsverkets faktura i de flesta fall hinner förfalla till betalning innan mäklaren hunnit inkassera motsvarande pengar från redarna. Sjöfartsverket medger förvisso en 30 dagars kredit, för det fall ett ombud anmäler sig. Tyvärr uppger flera mäklare att denna ytterligare tidsutdräkt inte är tillräckligt lång och Skeppsmäklareföreningen har arbetat för att få till stånd en längre sådan. Vi anser i linje med Skeppsmäklareföreningen att en längre kredittid kommer underlätta för mäklaren, då det möjliggör en inkassering från redaren innan mäklarens faktura förfaller till betalning.

Vidare varierar svårighetsgraden för att begära förskott, till viss del beroende av vilken typ av fartyg samt transport det rör sig om. När det gäller tankerfartygen och närsjöfarten, kan det i praktiken vara omöjligt att hinna begära ett förskott vilket i sin tur medför större risktaganden för mäklaren. Inkommer exempelvis ett tankerfartyg på fredagen, kommer mäklaren, trots att denne begär förskott, sannolikt inte ha pengarna på sitt konto förrän tidigast nästkommande vecka, med risk för att fartyget redan har hunnit lämna hamnen. Detta



faktum förringar emellertid inte möjligheten att på andra sätt, exempelvis med hjälp av diverse avtalskonstruktioner, minimera riskerna för att kunden undandrar sig betalning.

Angående torrlastfartygen *skall* alla mäklare med klareringsuppdrag införa estimeringsarbetet som rutin och begära förskott, eftersom dessa transporter som regel kommer till mäklarens kännedom minst ett par dagar före fartygets anlop. Förskotten beräknas genom en estimering av kostnaderna, vilka slutligen regleras när samtliga avgifter är fastställda, och det är av vikt att mäklaren utför estimeringen med största möjliga noggrannhet. Oavsett om mäklaren har regelbundna eller oregelbundna kontakter med en redare, kan förskottering ske exempelvis á conto innan anlöpet, för att därefter avräknas när samtliga avgifter är fastställda. Förutsatt att mäklaren har bilagerat FONASBAs standardavtal, föreligger inga oklarheter beträffande mäklarens rättighet att begära förskott för de kostnader som är hänförliga till hamnuppehållet. Redaren kan inte undslippa ansvaret att tillse att förskott erläggs. Däremot kan justeringar och förtydningar av FONASBAs standardavtal vara berättigade, vilket vi återkommer till i avsnitt 9.

Det faktum att en kredit erhålls från Sjöfartsverket motsvarande 30 dagar (för det fall mäklaren anmäler att inbetalning av farleds- samt lotsavgifterna inte kommer att ske i rättmätig tid) undanröjer dock inte betalningsskyldigheten för farledsavgifterna, och är inte ett tillräckligt effektivt hjälpmedel för mäklaren i de fall redaren undandrar sig betalning eller går i konkurs. Ett sätt att säkerställa en återbetalning av farleds- samt lotsavgifterna skulle vara någon form av deponering, som innebär att mäklaren deponerar en summa pengar hos Sjöfartsverket, i avvaktan på att de i sin tur erhåller betalning. Deponeringen innebär att pengarna återbetalas till mäklaren i samband med att den rättmätige betalaren erlägger betalning. Ett sådant tillvägagångssätt synes emellertid utgöra ett onödigt administrativt förfarande, bestående av bokföringsåtgärder där pengar endast övernattar en tid på särskilt konto utan att skulden krediteras. Man kan fråga sig vad syftet är med ett sådant förfarande, som får till följd att transaktionskostnaderna ökar. Svaret skulle möjligtvis kunna vara: ökade ränteinkomster för borgenären. Den mest tillfredsställande lösningen på detta problem är enligt vår mening att mäklaren anmärker på fakturans utformning, och kräver att det klargörs att redaren är gäldenär beträffande lotsavgifterna och därmed undgår att ligga ute med några pengar, åtminstone beträffande dessa avgifter.

Angående betalningsansvaret har det förekommit att redare/fartygsägare, bestritt betalningsansvar, förvisso för mäklararvodet, på den grunden att underliggande c/p hänvisar till en annan betalningsordning. Här vill vi betona, med risk för viss upprepning, att redarens argument, bestående av en hänvisning till att rådande c/p stadgar en annan ordning, inte är ett

juridiskt hållbart argument, men likväl ett effektivt affärsmässigt sådant. Det innebär att en redare eller befraktare som utgångspunkt, inte kan hänvisa till ett c/p gentemot mäklaren, förutsatt att c/p inte anses vara ett tredjemansavtal.<sup>69</sup>

Vi har berört det faktum att vi ställer oss tveksamma till huruvida mäklaren de facto är att betrakta som mellanman, eftersom det åtminstone i vissa fall, för honom finns ett lagstadgat betalningsansvar gentemot Sjöfartsverket. Vi är även tveksamma till Sjöfartsverkets tolkning, som innebär att ingen övergång av fakturan sker enbart på den grunden att mäklaren är ställd som betalningsmottagare. Främst eftersom Sjöfartsverkets faktura är ett betalningsunderlag som bifogas när mäklaren fakturerar redaren samtliga avgifter.

Vi ser även likheter mellan mäklarens förfarande och ett factoringbolags, vars affärsidé är att köpa och sälja fakturor. Ett factoringbolag ansvarar, från det att de köpt fakturan, för att driva in pengarna från gäldenären. Enda skillnaden mellan mäklaren och factoringbolaget är att mäklaren inte tar något betalt för tjänsten, i jämförelse med att bolaget som standard kan ta 4 % av fakturabeloppet i betalning för densamma. Vi anser att det varken är mäklarens affärsidé eller ligger i mäklarens roll eller arbetsuppgifter att agera såsom factoringbolag. Därutöver menar vi att mäklarens förfarande förefaller så när som identiskt med ett factoringbolags. Till skillnad från Sjöfartsverket anser vi således att en överlåtelse indirekt har skett, åtminstone beträffande lotsavgifterna eftersom något betalningsansvar i likhet med det som stadgas i farledsförordningen saknas. Det faktum att mäklaren är betalningsmottagare saknar betydelse i denna del.

#### 6.4.3 Möjlighet till återbetalning av sjöfartsavgifterna

Vi behandlar mäklarens möjlighet att begära restitution av sjöfartsavgifterna i avsnitt 6.2. Angående restitutionsrätten för inbetalda lotsavgifter, höjer vi ett varningens finger för att utgå från att en sådan rätt föreligger. Förvisso har en dylik restitutionsmöjlighet stadgats i praxis, där länsrätten biföll yrkandet med motivering att lotsförordningen inte stadgar något solidariskt betalningsansvar. Möjligheten till restitution ansågs i det fallet föreligga trots att någon anmärkning på fakturans utformning inte anbringats av mäklaren.<sup>70</sup> Vi menar att även om något lagstadgat betalningsansvar saknas i denna del, är lotsavgiften de facto betald och accepterad av mäklaren eftersom den utställts på denne utan efterföljande anmärkning. Att i

---

<sup>69</sup> I rättsfallet NJA 1991 s. 682 ansågs ett c/p, i vilket en provisionsklausul som rörde mäklarens arvode, vara ett kontrakt mellan mäklaren och certepartiets parter. Provisionsklausulen ansågs vara ett tredjemansavtal. I fallet lade domstolen vikt vid att mäklaren medverkat vid avtalsslutandet och även upprättat det.

efterhand kräva återbetalning enbart på den grunden att inbetalaren i sin tur misslyckats att uppbära betalning för sin regressfordran, synes vara mindre lyckosamt eftersom det inte spelar någon roll för betalningsmottagaren vem som faktiskt har betalat. I stället får den som yrkar att han erlagt betalning av annans skuld, föra sin talan mot gäldenären och där förlita sig på eventuell regressrätt mot denne. Domstolen har tagit stor hänsyn till omständigheten att mäklaren inte är skyldig att betala, men att det faktum att denne av kutym ofta gör så, inte skall ligga honom till last. Domskälen kan diskuteras ytterligare men vi anser sammanfattningsvis att inte alltför stor tilltro bör fästas vid rättsfallet, i synnerhet när ingen konkurs är för handen.

---

<sup>70</sup> Länsrättens i Östergötlands län Mål nr 2652-07 E meddelad i Linköping 7 december, 2007

## 7 ANDRA AVDELNINGEN – KVARSTADS- OCH PANTRÄTTSINSTITUTEN

*”Lagar skall inte vara fällor att fånga förbrytare i utan fyr torn som varnar den intet ont anande sjöfararen och räddar honom från skeppsbrott”*

Okänd

*Syftet med andra avdelningen är främst att utreda hur kvarstads- och panträtten i 3 kap, respektive 4 kap. sjölagen används och fungerar i praktiken. Vår hypotes är att dessa rättsliga verktyg inte är tillräckligt effektiva av flera skäl. Exempelvis till följd av de snäva tidsramar som uppställs i lagen, vilka kan resultera i att en ansökan om kvarstad inte ens hinner nå domstolen innan fartyget lämnat hamn. Även riskerna som är förknippade med att inleda en process samt kostnaderna vid en eventuell förlust, i kombination med att fordran motsvarar ett mindre belopp för verksamheten, hindrar i praktiken många från att ens inleda ett kvarstadsärende.*

### 7.1 Sjöpanträtt

#### 7.1.1 International Convention on Liens and Mortgages

International Convention on Liens and Mortgages, (hädanefter sjöpantskonventionen), har genomgått ett flertal förändringar. Den första versionen skapades 1926 och den senaste versionen, som Sverige signerade tillsammans med ett 60-tal andra länder, beslutades 1993. Syftet med konventionen är att förhindra att fartyg avregistreras och omregistreras utan att borgenärer med säkerhet varnas, men även att sjöpanterna rankas och bibehålls.<sup>71</sup> I artikel 13 stadgas att konventionen är tillämplig på alla fartyg som är registrerade i ett land som är part till konventionen. I Sverige har konventionen inkorporerats i 3 kap. sjölagen.

#### 7.1.2 Sjlagen - sjöpant i fartyg

Sjöpanträtten innebär en särskild förmånsrätt och har den bästa rätten i den egendom som panten gäller, 4 § förmånsrättslagen (1970:979). Sjöpanträtten regleras i 3 kap. SjöL och har sitt ursprung i sjöpantskonventionen. Bestämmelserna har genomgått en del förändringar

---

<sup>71</sup> Bowtle & Mc Guinness, *The law of ship mortgages*, s. 302 f.

under 1900-talet. Av lydelsen i 3 kap. 36 § SjöL följer att sjöpanten gäller till säkerhet för fordran mot redaren som kan härledas till fartyget. Av 36 § 3 st. framgår att det är tillräckligt att fordran riktar sig mot någon som har hand om fartygets drift i redarens ställe. Vidare är det endast de avgifter som följer av uppräkningsen i 36 § som berättigar till sjöpant. Exempelvis stadgas att lots-, hamn- samt vattenvägsavgift utgör sådana avgifter. Således faller övriga kostnader, såsom exempelvis mäklararvode och stuverikostnader, *e contrario* utanför bestämmelsen, 3 kap. 36 § 1 st..

Om vi utgår från de fordringar som är förenade med sjöpant enligt 36 §, behöver vi utreda vem som är fordringsägare och således innehar sjöpanten. Beträffande farleds- och lotsavgifter, är Sjöfartsverket den myndighet som uppbär dessa båda avgifter. Detta sker på så sätt att myndigheten fakturerar skeppsmäklaren, som i sin tur betalar avgifterna för att sedan fakturera sin huvudman motsvarande belopp. Fakturan kan således härledas till fartyget även om den inledningsvis sänds till mäklaren. Det faktum att mäklaren erhåller fakturan förändrar inte fordringarnas karaktär i förhållande till fartyget. En central fråga är vilka fordringar som inryms i uppräkningsen i 36 § SjöL. Paragrafens lydelse innebär att sjöpanten begränsas till att endast gälla de fordringar vilka omnämns i paragrafen. Därutöver krävs att fordran hänför sig till fartyget. Med beaktande av 36 § är det från mäklarens perspektiv, framförallt hamn- lots- samt kanal/vattenvägsavgifter som är av intresse och samtliga av dessa avgifter följer av uppräkningsen i 36 § och berättigar till sjöpant. En central aspekt är huruvida omständigheten att avgifterna motsvarar utlägg för mäklarens räkning får någon betydelse, i synnerhet eftersom sådan rätt inte uttryckligen stadgas i 36 §.

Sandström har redovisat flera intressanta angreppssätt och tolkningsmöjligheter när det gäller mäklarens möjligheter att erhålla sjöpant för sina utlägg. Hans tolkning härstammar dock från 1967 och tar avstamp i dåvarande lydelse av 267 § 5 sjölagen, där det stadgades att en fordran var berättigad till sjöpant om den grundade sig på att befälhavaren, i egenskap av sin yrkesroll, slutit avtal med hänsyn till vad som krävdes för fartygets bevarande eller resans fortsättande.<sup>72</sup>

Enligt Sandström kan en mäklare som ombesörjer ett fartygs klarering, mycket väl ha en självständig sjöpanträtt för sin fordran på rederiet på grund av utlägg som gjorts efter anmodan av befälhavaren. Eftersom bestämmelsen är upphävd kan vi inte applicera eller analysera Sandströms tolkning rakt av. Vidare anser Sandström att man inte skall dra det alltför långt och anta att samtliga av mäklarens utlägg kan förenas med sjöpant. Vissa utgifter

---

<sup>72</sup> Sandström s. 31

har däremot en särställning eftersom de har ett nära samband med klareringen, såsom exempelvis hamn- och lotsavgifterna men även porto- och hälsovårdsutgifter, och skall därför anses vara behäftade med sjöpant.<sup>73</sup> Vidare menar Sandström, i enlighet med den tidigare lydelsen av sjöpantsreglerna samt praxis, att andra utgifter såsom bogserings-, lastnings- och lossningskostnader samt kostnader för inköp av bunkers och fartygsrekvisita, *kan* (egen kursivering) utgöra sjöpanter under förutsättning att de grundar sig på avtal som befälhavaren ingår och som är nödvändiga för fartygets bevarande. En tolkning i enlighet med Sandström skulle i dagsläget innebära en kraftig differentiering av vilka åtgärder som mäklarna vidtar mot bakgrund av vilka utlägg som med större säkerhet berättigar till sjöpant. Vissa uppgifter som ingår i klareringsuppdraget särskiljs från andra uppgifter som utföres på särskild begäran av befälhavaren. För att reda ut vilka dessa uppgifter är finns det ett intresse av att analysera samtliga rekvisit i 36 §. Av närmare intresse är 36 § 1 p. av vilken det följer att fordran som utgör lön eller *annan gottgörelse* (egen kursivering) till befälhavaren berättigar till sjöpant. Möjligheten att tolka ”other sums” till att även innefatta andra utgifter som befälhavaren haft är enligt vår mening svårmotiverad. För det första synes paragrafen begränsas till att endast omfatta utgifter som rör befälhavarens anställningsförhållande, och inte utlägg som en mäklare kan få p.g.a. av en befälhavares anmodan. För det andra har konventionsarbetet sedan starten varit inriktat på att stärka fartygskrediten som sådan, och därmed tillse att sjöpanträtterna i jämförelse med 1926 års version begränsades till antalet, resulterar i att vår strävan mot att tolka 36 § till mäklarens fördel snarare resulterar i ett dåligt försök att baka in fordringar i en bestämmelse utan att ha tillräckligt skarpa stöd för det vare sig texten i eller förarbetena till konventionen.

Sammanfattningsvis kan inte innebörden av ”annan gottgörelse” så som det stadgas i 36 § 1 st. 1 p. ges motsvarande innebörd som ”utlägg mäklaren haft, efter anmodan från befälhavaren” enligt den tidigare 267 § 5. Inte heller övriga punkter i 36 § omfattar sådana utlägg. Således, utifrån strikta lydelsen av 3 kap. 36 § SjöL, berättigar inga av mäklarens omkostnader/utlägg till sjöpant. Däremot är hamn- farleds- samt lotsavgifterna i sig själva sjöpantsberättigade. Frågan är huruvida denna rättighet, där fordringarna i den förste borgenärens hand är utrustade med sjöpanträtt, fortlever när mäklaren inträder i den första borgenärens ställe. Med andra ord kan en självständig sjöpanträtt leva vidare? Eftersom det är Sjöfartsverket som uppbär dessa avgifter synes det klart att verket har en s.k. självständig rätt till sjöpant.

---

<sup>73</sup> Sandström s. 169 f.

En härledd sjöpanträtt kan förvärfvas på två sätt. Det ena är att säkerhetsrätten överlåts till den som infriar fordringen, s.k. cession, det andra är att säkerhetsrätten övergår per automatik genom själva betalningen, s.k. subrogation.<sup>74</sup>

Huvudregeln vid cession av fordran är att de till fordringen hörande säkerhetsrätterna övergår samtidigt med fordran. Mäklaren torde, för det fall fordran anses övergå från Sjöfartsverket i enlighet med 3 kap. 48 § SjöL, erhålla en s.k. härledd sjöpanträtt när han i sin tur fakturerar redaren.<sup>75</sup> En sådan tolkning innebär att sjöpanträtt består när mäklaren i sin tur fakturerar avgifterna samt att denne, i samband med fordringarna betalas, inträder i den förste borgenärens ställning gentemot redaren. Huruvida en sådan övergång är för handen har vi redan analyserat i del I, där vi drog slutsatsen att 3 kap. 48 SjöL torde vara tillämplig förutsatt vissa omständigheter. Först om främst, för att en fordran skall kunna övergå, måste den vara överlåtbar. Därutöver är utgångspunkten att en fordran kan överlåtas fritt, givet att inga undantag är för handen. Ett sådant undantag kan exempelvis vara att det gjorts ett förbehåll om oöverlåtbarhet.<sup>76</sup> I svensk och nordisk doktrin är det en allmän uppfattning att de säkerhetsrätter som tillhör fordringen övergår på cessionarien i samband med överlåtelsen.<sup>77</sup> I praktiken leder detta till att mäklaren har samma möjlighet som Sjöfartsverket att erhålla säkerhet för sin fordran med stöd av de olika instituten som föreskrivs i sjölagen.

För det fall en fordran inte är överlåtbar, vilket för övrigt är Sjöfartsverkets ståndpunkt beträffande farleds- samt lotsavgifterna, aktualiseras frågan huruvida subrogation i stället föreligger. Subrogation innebär en automatisk övergång av säkerhetsrätten i samband med att betalningen sker.<sup>78</sup> Detta leder till frågan huruvida den förste borgenärens, d.v.s. Sjöfartsverkets, säkerhetsrätt kan övergå i samband med att mäklaren infriar betalningen. Hellner har ägnat frågan särskild uppmärksamhet, och anser att när inbetalaren är anmodad av gäldenären att infria betalningarna och därmed har rätt att intervensera i gäldenärens skuldförhållande, inträder gäldenären till fullo i borgenärens ställning.<sup>79</sup> Ett stöd för en sådan tolkning går att utläsa i rättsfallet NJA 1874 s. 337, där HD drog slutsatsen att sjöpanträtt kan övergå till den som tvingats betala rederiets gäld. Eftersom mäklaren, som utgångspunkt, har fått i uppdrag av redaren att säkerställa att samtliga av fartygets kostnader likvideras, synes för det fall cession inte är för handen, åtminstone subrogation föreligga, vilket ger mäklaren

---

<sup>74</sup> Sandström s. 175

<sup>75</sup> Sandström s. 175 ff.

<sup>76</sup> Karlgren, *Kollegium II*, s. 83 ff.

<sup>77</sup> Almén, *Om förmånsrätt*, SvJT 1944 s. 408, s. 26 ff.

<sup>78</sup> Sandström s. 175

<sup>79</sup> Hellner, *Om obehörig vinst särskilt utanför kontraktsförhållanden. Ett civilrättsligt problem i komparativ belysning*, s. 390, se även Sandström s. 185

motsvarande säkerhetsrätt.

### 7.1.3 Sjölagen - sjöpant i last

Reglerna om sjöpanträtt i last följer av 3 kap. 43-36 § § SjöL. Av 43 § 1 st. 2 p. följer att sjöpant i last gäller för fordran på grund av att transportör, befälhavare eller bortfraktare med stöd av sjölagen har slutit avtal för lastens behov. Vidare ger paragrafen ingen uttrycklig rätt för mäklaren, att i egenskap av ombud, erhålla sjöpant för sina fordringar på huvudmannen, såtillvida att inget avtal har slutits med honom för lastens behov. Snarare är denna typ av säkerhet aktuell i kontraktsförhållanden mellan tredje man och redaren/transportören, och förefaller inte användbar för mäklaren i förhållande till sin huvudman – redaren/transportören. Mot bakgrund av det ovannämnda kommer vi inte att utveckla regelverket ytterligare.

### 7.1.4 Internationella rättsförhållanden – lagvalsregler

Sjöpanten uppstår ofta i internationella förhållanden, där en eller flera parter är utländska. När sjöpanten uppkommer utomlands, inträder den stundom enligt regler som inte gäller för nationellt vidkommande. Det uppstår då situationer där det är av vikt att bestämma vilket rättssystem och vilka lagar som skall vara tillämpliga i det aktuella fallet. När det föreligger ett avtalsförhållande parterna emellan, kan det av avtalet framgå vilket lands lag som är tillämplig. Vidare finns det många alternativa lösningar där lagvalen varierar. Exempelvis kan rättsreglerna i det land där kontraktet ingicks vara tillämpliga, rättsreglerna i flaggstaten, det lands rättssystem vars regelverk kontraktet har störst anknytning till, alternativt det lands rättsregler som en eller flera parter har anknytning till.<sup>80</sup>

I såväl svensk som engelsk rätt avgörs frågan om en fordran är behäftad med sjöpant enligt *lex fori*. Det innebär att panthavaren på förhand, i nationell lag, kan utläsa hur olika fordringar rangordnas inbördes sinsemellan. I svensk rätt följer rangordningen av 3 kap. 36 § SjöL. Frågan huruvida en fordran är förenad med sjöpant eller inte, kan även avgöras enligt *lex loci contractus*, vilket kan resultera i att panthavaren finner sin panträtt degraderad i form av att fordran i fråga sjunker i rang i förhållande till andra fordringar som enligt utländsk rätt har en högre status som sjöpant. Beträffande sjöpantens verkställande, följer av praxis att det lands regler där fartyget befinner sig, är tillämpliga, vilket innebär att varken sökandens eller

---

<sup>80</sup> Bowtle & Mc Guinness s. 239



flaggstatens nationella processuella regler blir tillämpliga.<sup>81</sup>

En central fråga är huruvida en sjöpanant, utformat i ett land, kommer att erkännas i ett annat land. Om den utländska sjöpanträtten görs gällande vid en exekutiv försäljning av ett svenskt fartyg i Sverige, synes en nästintill enhällig uppfattning inom doktrin vara att svensk rätt bör vara tillämplig för det fall det är flaggans lag. Syftet med en sådan tolkning är att underlätta för samtliga fordringsägare, däribland de med sjöpanträtt, att erhålla information om sin rättsställning. Tiberg menar att även om det svårligen kan tänkas att alla fordringsägarna i verkligheten underrättas om gällande rätt i alla länder, kan det komma till kännedom i berörda kretsar vilka fartyg från vilka länder som utgör en större risk och vilka redare/fartygsägare som därför inte bör beviljas kredit. Syftet med att tillämpa flaggstatens regler är enligt Tiberg, att skapa en enhetlig bedömning av samtliga sjöpanants- och inteckningsfrågor. Att i stället använda sig av andra alternativ, såsom *lex fori*, har inte övervägts i sådan utsträckning att de bör tillämpas.<sup>82</sup>

En tillämpning av flaggans lag står dessutom i överensstämmelse med Bryssel I förordningens principer, vilka syftar till att de undertecknande länderna skall erkänna respektive lands domstolar och domar i civila och kommersiella mål, för att kunna effektivisera domstolsprocesserna, öka rättssäkerheten och förenkla den europeiska processföringen över medlemsstaternas gränser.<sup>83</sup>

Sjöpanantskonventionen reglerar inte lagvalsreglerna, men av artikel 5 framgår att de uppräknade sjöpanträtterna i artikel 4 har företräde framför övriga hypotek. Dessutom följer av artikel 5 p. 3, att fordringarna i artikel 4 (a), (b), (d) och (e) skall rankas likvärdigt. Tiberg har undersökt utmätningspraxisen när det gäller svenska fartyg. I samtliga fall hade förfarandena skett enligt svensk rätt, även om fordringen hade ett utländskt ursprung och tillkommit utländska borgenärer. I ett fall som prövades i domstol hade bevakande borgenär hävdats att senegalesisk rätt skulle tillämpas beträffande ett klareringsarvode, eftersom mäklaren var av senegalesiskt ursprung. Domstolen fann inga avvikelser mellan de båda rättssystemen och avstod uttryckligen från att ta ställning i frågan.<sup>84</sup> Tibergs undersökning stödjer således uppfattningen om att flaggstatens lag skall tillämpas.

Vid genomdrivandet av sjöpananten utomlands, kan nationella fordringsägare i det aktuella

---

<sup>81</sup> Bowtle & Mc Guinness s. 241 som hänvisar till rättsfallet *Orient Leasing Co v The Kosei Maru* [1979] 1 F.C. 670, 94 D.L.R. (3d) 658 (T.D.)

<sup>82</sup> Tiberg, *Kreditsäkerhet i fartyg*, s. 137 f.

<sup>83</sup> RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, se även Tiberg s. 138 som diskuterar utifrån Brysselkonventionen som ersattes 2000 av Bryssel I förordningen

<sup>84</sup> Tiberg s. 140 Tiberg redogör kortfattat för rättsfallet Hälsingborgs Rådhusrätts dom meddelad 9 nov, 1962

landet i enlighet med det landets jurisdiktion tillerkännas en förmånsrätt. Frågor om turordning förmånshavarna emellan, regleras i vissa fall enligt *lex fori*, så är fallet exempelvis enligt engelsk rätt. Enligt engelsk rätt avgörs validiteten och förmånsordningen för sjöpannten i det forum där tvisten anhängiggörs. Följden av detta är således att det är engelsk lag som reglerar huruvida en fordran är att betrakta som en sjöpanträtt, förutsatt att tvisten anhängiggörs i engelsk domstol. Denna omständighet är förenad med ett visst risktagande för panthavaren eftersom dennes fordran kan vara behäftad med sjöpannt och en viss förmånsrätt enligt kontraktlandets lagstiftning, men får en sämre eller ingen förmånsrätt alls enligt flaggstatens rätt. Frågan har behandlats i ett flertal rättsfall med varierande utgång i olika delar av världen.<sup>85</sup>

Av engelsk rätt går att urskilja en princip, till synes en flexibel regel, den s.k. ”applicable law of contract” eller ”proper law of contract”. Principen innebär att det inte finns någon generell regel som avgör tillämplig lag, utan i stället tar man hänsyn till en mängd olika faktorer och avväganden. Avtalsparternas uttryckliga viljor samt intentioner vid avtalslutandet, är exempel på faktorer vilka avgör vilken rätt som i slutändan tillämpas.<sup>86</sup>

I de fall som parterna uttryckligen avtalat om vilken lag som skall tillämpas, är huvudregeln att domstolarna respekterar partsviljan. Undantag görs i de fall en lagvalsklausul kringgår någon obligatorisk lagregel i forulandet, alternativt att klausulen leder till ett lagbrott i detta land. När lagvalsregeln inte framgår av avtalet, får frågan avgöras genom avtalstolkning. Ett avtal får m.a.o. inte undgå att falla under någon jurisdiktion alls. Med stöd av avtalstolkning kan vanligtvis avtalsparternas intention urskiljas, även om den inte uttryckligen stadgas i avtalet. I de fall där det inte går att utläsa någon intention hos parterna, får man i stället beakta omständigheter såsom exempelvis var avtalet slöts, var och hur prestationen skall ske eller har skett, flaggstatens tillhörighet, vilket språk som avtalsparterna använder sig av i kontraktet och parternas härkomst etc.<sup>87</sup>

När en sjöpannt enligt 3 kap. SjöL åberopas inför svensk myndighet, skall svensk lag

---

<sup>85</sup> Rättsfallet ”*The Ioannis Daskelilis*” rörde frågan huruvida reparatörer, vars fordringar berättigade till sjöpanträtt enligt amerikansk rätt, skulle erhålla samma rättigheter i kanadensisk domstol trots att dessa fordringar inte var förknippade med sjöpanträtt enligt kanadensisk rätt. Den kanadensiska domstolen hänvisade till rättsfallet ”*The Colorado*” och resonerade i enlighet med detta rättsfalls utgång att, i den mån en sjöpanträtt erkänns i det land där kontraktet utformades, skall en sådan rättighet även erkännas och ges samma prioritet i forulandet som i kontraktlandet, se vidare utredning i 1974, 1 Lloyd’s Rep.174. Å andra sidan finns det ett antal rättsfall, däribland ”*The Halcyon Isle*”, vars utgång blev den motsatta. I detta fall röstade majoriteten för att det var forulandets lag, *lex fori*, som skulle avgöra huruvida en fordran kan förenas med sjöpanträtt medan minoriteten röstade för att det snarare skulle vara kontraktlandet som skulle leda rättstillämpningen i denna fråga, se vidare i 1980, 2 Lloyd’s Rep 325

<sup>86</sup> Bowtle & Mc Guinness s. 243

<sup>87</sup> Bowtle & Mc Guinness s. 247

tillämpas. Andra sjöpanter än de som följer av uppräkningsen i 3 kap. 36 §, skall prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat, 3 kap. 51 §. Vidare är de sjöpanter som faller utanför tredje kapitlet begränsade på så sätt att de får ge vika för en sjö pant som överensstämmer med sjö pantskonventionen, och en sjö pant som faller utanför konventionen kan inte medföra en bättre rätt än den rätt som ges enligt 3 kap. SjöL, 3 kap. 51 § 1 st. 2 m. Detta innebär i praktiken att en svensk domstol endast kommer att tillkänna fordran status i form av sjö pant om denna är att betrakta som sjö pant enligt svensk lag. Exempelvis kommer en amerikansk leverantörs panträtt under amerikansk lag inte kunna erkännas sjö pant i svensk domstol. Det finns dock undantagsfall, vilket innebär att i de fall som det land där fartyget är registrerat erkänner en sjö pant vilken inte omfattas av 36 §, erkänns den i svensk domstol men prioriteras sist, efter de uppräknade fordringarna i 36 §.<sup>88</sup>

I och med att Sverige har signerat sjö pantskonventionen följer ett ömsesidigt erkännande tillsammans med övriga länder, av sjö pantens utformning och dess omfattning. En fordringsägare i Sverige kan därmed med stöd av konventionen åberopa sjö panten i de länder som godkänt densamma. Detta innebär i praktiken att fordringsägaren antingen kan åberopa sjö panten enligt 3 kap. 36 § 2 st. SjöL i svensk domstol, eller åberopa sjö panten med stöd av konventionen i utländsk domstol, förutsatt att det land där fartyget är registrerat har tillträtt konventionen.<sup>89</sup>

### 7.1.5 Hur upplåts sjö panträtten?

Sjö panten är säregen på så sätt att det, till skillnad från övriga panträtter i lös egendom, inte krävs någon tradition av pantobjektet i fråga för att rättigheten skall uppkomma och inte heller någon publicering av rättigheten i något register. Panträtten är således en s.k. tyst rättighet, där endast redaren/ägaren vid ett givet ögonblick har vetskapen om i vilken utsträckning dennes fartyg är behäftad med sjö panträtt. Sjö panten är även en s.k. legal panträtt, vilket innebär att den uppkommer på grund av lag i samma ögonblick som någon av fordringarna i 36 § uppkommer. Detta innebär att sjö panten inte kan avtalas bort, och det går heller inte att förena andra fordringar än de som är uppräknade enligt lag, med sjö pant.<sup>90</sup>

Med sjö panten följer även en förmånsrätt vilket ger den företrädare framför andra

---

<sup>88</sup> Falkanger m.fl. s. 125, se även ND 1997.1 SCA STORMY ANNIE

<sup>89</sup> Listan över de länder som godkänt konventionen följer av Annex 1 i konventionen.

<sup>90</sup> Sandström s. 33 f.

inteckningar och förmånsordningen stadgas i 36 § SjöL.<sup>91</sup> Av den följer att endast löneanspråk har företräde i form av sjöpannt framför farleds- lots- samt hamnavgifterna.

### 7.1.6 Preskriptionsregler

Sjöpannten upphör ett år efter fordrans uppkomst, förutsatt att inte kvarstad eller utmätning, som sedermera följs av en exekutiv försäljning av fartyget, blivit säkerställd, 3 kap. 40 § SjöL. Rättsläget är oklart beträffande vad som avses med fordrans uppkomst. Sannolikt är att det avser tidpunkten för dess intjänande.<sup>92</sup> Preskriptionstiden för sjöpanter är, jämförelsevis med andra fordringar, mycket kort,<sup>93</sup> vilket begränsar fordringsägarens möjlighet att tillvarata sin rättighet. Inom ett år måste kvarstad/utmätning verkställas och sedermera följas av exekutiv försäljning, vilket innebär att förekomsten av eventuell sjöpanträtt måste utredas *innan* konkursboet överlåter fartyget.

Ett bakomliggande motiv med korta tidsfrister är att undvika större ansamlingar av sjöpanntberättigade krav, vilka påverkar fartygets värde som inteckningsobjekt i en negativ riktning.<sup>94</sup>

Preskriptionstiden får varken förlängas eller avbrytas, undantaget det fall när laga hinder finns mot att fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran. Exempel på sådant laga hinder är om fartyget förändras och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift.<sup>95</sup> Preskriptionstiden startar från det datum anspråket uppstod, 3 kap. 40 § SjöL. I detta fall är det inte tillräckligt att arresten efterfrågas i teorin, den måste ha påbörjats i praktiken.<sup>96</sup>

## 7.2 Kvarstadsrätt

En borgenär som har en fordran på en tredskande gäldenär, och som saknar en exekutionstitel kan ha mycket svårt att få till stånd exekutionsrättsliga åtgärder. Om gäldenären bestrider betalningsskyldighet har borgenären endast små chanser att vinna framgång genom ett

---

<sup>91</sup> Jämför 3 kap. 37 § SjöL., 3 kap. 39 § 2 st. SjöL

<sup>92</sup> Hovrättens för Västra Sverige, avd 2, slutliga beslut 1991-06-25, Ö 738/91, RIC 1992:41 och RIC 1993:37, se också Fartygsexekution, 1996, s. 15

<sup>93</sup> Ramberg s 117

<sup>94</sup> Sandström s. 36

<sup>95</sup> Falkanger m.fl. s 125. Falkanger menar att ”An ordinary court case does not affect limitation” i enlighet med ND 1979.342 NCA KIBERG, ND 1997.165 DSC NOKASA.

<sup>96</sup> Falkanger m.fl. s. 121

betalningsföreläggande, och risken för att borgenären tvingas genomgå en lång och utdragen domstolsprocess är överhängande. Under denna tid kan gäldenären hinna göra sig av med sina utmätningsbara tillgångar, alternativt gör dem oåtkomliga för borgenären. I sådana situationer kan kvarstad tjäna som ett hjälpmedel för borgenären.<sup>97</sup>

Kvarstad på fartyg behandlas under två skilda regelsystem beroende på om den ifrågavarande tvisten uppstått i ett nationellt eller internationellt rättsförhållande. Ett nationellt rättsförhållande uppstår exempelvis när sökanden har sin hemvist i Sverige och fartyget är svenskregistrerat. Kvarstad i nationella rättsförhållanden regleras av rättegångsbalkens 15 kapitel och allmän domstol beslutar i frågan.<sup>98</sup> Kvarstad i internationella rättsförhållanden, även kallat arrest, regleras i 4 kap. SjöL. Kapitlet bygger på arrestkonventionen vilken bidrar till möjligheten att driva in skulder i ett fartyg även när fartyget befinner sig utanför registerstatens jurisdiktion. Beträffande kvarstad i internationella rättsförhållanden är särskilda tingsrätter, s.k. sjörättsdomstolar, behöriga domstolar.<sup>99</sup> I Sverige är Luleå, Sundsvall, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs och Värmlands tingsrätter sjörättsdomstolar.<sup>100</sup>

Ytterligare reglering av kvarstadsrätten finns i lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m., av vilken det följer begränsningar gällande rätten att belägga vissa fartyg med kvarstad. Ett exempel på typ av fartyg som inte får beläggas med kvarstad är fartyg som ägs eller nyttjas av främmande stater och som vid fordringens uppkomst uteslutande användes för statsändamål och inte affärsdrift. Detsamma gäller för last som tillhör den främmande staten.<sup>101</sup> På samma sätt får inte kvarstad beläggas på fartyg som ägs eller uteslutande används av svenska staten.<sup>102</sup>

### 7.2.1 Arrestkonventionen – en historisk tillbakablick

Under en sjörättskonferens i Bryssel 1952, antogs konventionen om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg, den s.k. arrestkonventionen. Konventionen är ett resultat av en kompromiss mellan anglosaxisk samt kontinental rätt, och syftar till att skydda sjöfarten mot att fartyg kvarhålls för privaträttsliga fordringar som saknar varje anknytning till

<sup>97</sup> Falkanger m.fl. s. 40 samt Folkesson, *Företaget i ekonomisk kris*, s. 115

<sup>98</sup> SFS 1942:740 15 kap Rättegångsbalk

<sup>99</sup> 3 kap. 40 § 3 st. samt 4 kap. 1 § SjöL, se även Tiberg, *Fora och jurisdiktion i Sverige*, s. 4. Föredrag avhållit under Östersjöseminariet på Kökar den 15 augusti 2003,

<http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/ForaJur%20I.pdf>, (11/8 2009)

<sup>100</sup> Förordning (1975:931) om sjörättsdomstolar

<sup>101</sup> Lag (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m. 2 § 1st p. 1-2

fartyget. Ytterligare ett syfte med konventionen är att fartyg skall få fortsätta sin resa i de fall säkerhet ställs för fordringen i fråga. I konventionen återfinns även bestämmelser om domstolars behörighet att avgöra sjörättsliga tvister.<sup>103</sup> Exempelvis föreskrivs i artikel 7 att en domstol i den stat som har belagt ett fartyg med kvarstad är behörig att avgöra tvisten som föranlett kvarstadsbeslutet, givet att så stadgas i forumlandets egna lag.

Det kom att dröja till år 1993 innan konventionen trädde i kraft för Sveriges del. Vid denna tidpunkt transformerades konventionen till svensk lag genom lagen (1993:103) om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden. Sedermera har man överfört dessa bestämmelser till fjärde kapitlet i 1994 års sjölag.<sup>104</sup>

På diplomatkonferensen den 19 juli 1999 var Sverige ett av de länder som signerade en ny version av konventionen, 1999 års upplaga. Signaturen kan liknas vid en bekräftelse av konventionen, vilket i sig inte är tillräckligt för att Sverige skall bli bunden. För att så skall ske krävs en ratifikation, d.v.s. att konventionen implementeras i svensk lag. Det faktum att Sverige ännu inte har ratificerat 1999 års arrestkonvention, är sett från skeppsmäklarens perspektiv, mindre lyckosamt eftersom 1999 års version utvidgar mäklarens möjligheter att belägga fartyg i kvarstad. En annan konsekvens är att fjärde kapitlet i sjölagen, inte helt överensstämmer med 1999 års arrestkonvention.<sup>105</sup> Mot bakgrund av vad som har kommit till uttryck vill vi uppmärksamma läsaren på att när vi fortsättningsvis hänvisar till arrestkonventionen är det 1952 års version som åsyftas.

### 7.2.1.1 Arrestkonventionens tillämpning

Konventionen är tillämplig på varje fartyg som för en fördragsslutande stats flagg inom en fördragsslutande stats område, vilket innebär att en konventionsstats fartyg får arresteras i samtliga övriga konventionsstaters jurisdiktioner. Det framgår även att fördragsslutande stater får arrestera icke-fördragsslutande fartyg för det fall det rör sig om sjöfordringar i enlighet med artikel 1, eller för det fall fordran berättigar till kvarstad enligt fördragsslutande statens nationella lagstiftning.<sup>106</sup> I enlighet med artikel 8.4 i arrestkonventionen är konventionsstaterna berättigade att bevara sina nationella regler beträffande kvarstad på fartyg, förutsatt att fartygen i fråga för medlemsstatens flagg, att dess ägare antingen har sin

---

<sup>102</sup> Artikel 6 1952 års arrestkonvention samt 4 kap. 3 § SjöL

<sup>103</sup> Proposition 1992/93:5, om Sveriges tillträde till arrestkonventionen, s. 9

<sup>104</sup> Pålsson, *Brysselkonventionen, Luganokonventionen och Bryssel I-förordningen*, 2002 s. 124

<sup>105</sup> Se artikel 1 (n), (p) och (r) i 1999 års arrestkonvention där bl.a. mäklarens arvode samt hamn- och farledsavgifter omfattas av sjöfordringarna.

<sup>106</sup> Artikel 8 1952 års arrestkonvention

hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i medlemsstaten. Eftersom rätten att tillämpa de nationella kvarstadsreglerna endast är tillämplig på inhemska fartyg, påverkas inte relationen mellan de kontraherande parterna, och på så vis motverkas inte heller arrestkonventionens syfte med att harmonisera kvarstadsreglerna.

Konventionen föreskriver att en förvärvare av en sjöfordran skall anses ha sin hemvist eller huvudsakliga driftställe i samma stat som den ursprunglige borgenären.<sup>107</sup> Denna identitet mellan den ursprunglige borgenären och en förvärvare av fordringen anses, som tidigare nämnts, inte endast ta sikte på de förhållanden som avses i paragrafen, utan har ett generellt tillämpningsområde.<sup>108</sup>

I artikel 1 i arrestkonventionen, stadgas vilka sjöfordringar som berättigar till arrest. Vidare följer det av artikel 2, att för att få belägga ett fartyg med arrest krävs att fordran omfattas av uppräknningen i artikel 1. I samma artikel görs även ett viktigt undantag, eftersom det föreskrivs att konventionens bestämmelser inte inverkar på de rättigheter som en stat, offentliga myndigheter eller hamnmyndigheter har att, enligt lagen i den staten, hindra ett fartyg från att gå till sjöss. Myndigheterna har alltså, oberoende av konventionen, rätt att ingripa mot fartyg för att säkra offentligrättsliga fordringar, liksom att tillgodose säkerhetsaspekter och andra allmänna hänsyn. Rent privaträttsliga fordringar som en myndighet kan ha erhåller däremot inte någon förmånsbehandling. Hamn-, kanal- och andra vattenvägsavgifter faller utanför konventionens tillämpningsområde, men i de fall de är av offentligrättslig karaktär kan ett fartyg likväl beläggas med kvarstad för sådana krav enligt bestämmelserna i rättegångsbalken. I de fall som staten förvaltar vattenvägarna vid Södertälje och Trollhätte kanal, finns det möjligheter för kanaldirektören att hålla kvar ett fartyg i syfte att kanalavgiften säkerställts eller betalats.<sup>109</sup>

### 7.2.2 Kvarstadsreglernas tillämpning

Arrestreglerna i 4 kap. SjöL, är särregler i förhållande till kvarstadsreglerna i 15 kap. RB.<sup>110</sup> Reglerna är enbart tillämpliga på fartyg som är införda i det svenska fartygsregistrets skeppsdel eller i ett motsvarande utländskt register. Har sökande sin hemvist eller sitt

---

<sup>107</sup> Artikel 5 1952 års arrestkonvention

<sup>108</sup> Prop. 1992/93:5 s. 13

<sup>109</sup> Artikel 2 1952 års arrestkonvention samt Prop. 1992/93:5 s. 9 ff. *om Sveriges tillträde till arrestkonventionen*. Anmärkas kan att i motsvarande artikel i 1999 års arrestkonvention omfattas samtliga av avgifterna, och berättigar således direkt till arrest.

<sup>110</sup> 4 kap. 1 § SjöL, Karnovkommentar till SjöL 4 kap, not 120 samt 1952 års konvention om kvarstad liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg.

huvudsakliga driftställe i Sverige, är kapitlet inte tillämpligt för svenska skepp. Därutöver måste det föreligga ett anspråk på fartyget som i Sverige eller i annat land, kan bli föremål för domstolsprövning.<sup>111</sup> En annan förutsättning för kapitlets tillämpning är att fartyget kan utmätas för sjöfordran i Sverige, och kvarstad får endast beviljas en gång för en och samma sjöfordran.<sup>112</sup> Anmärkas kan att sjölagens fjärde kapitel, vilket härstammar från arrestkonventionen, även är tillämpligt på fartyg som inte för någon av de av arrestkonventionens kontraherande staternas flagg i egenskap av flaggstatens lag.<sup>113</sup>

Inledningsvis följer det av begränsningen i 4 kap. 1 § 1 st. SjöL att kapitlet inte är tillämpligt på fordringar som avser avgifter till stat eller kommun. Av 4 kap 3 § SjöL framgår vilka fordringar som anses vara en sjöfordran. Av hamn-, lots- samt farledsavgifterna, är det endast lotsavgiften som uttryckligen klassificeras som en sjöfordran.<sup>114</sup> Det innebär att övriga fordringar inte berättigar till arrest enligt kapitlet. Eftersom privata aktörer inte får agera på den svenska lotsmarknaden, utan endast tillhandahållas av Sjöfartsverket, utgör lotsning en avgift till staten och är således av offentligrättslig karaktär.<sup>115</sup> Följden av detta blir, med hänsyn till de två ovannämnda paragraferna, att en arrest mot bakgrund av obetalda lotsavgifter i Sverige, inte är berättigad med stöd av 4 kap. SjöL.<sup>116</sup>

Det kan synas mindre genomtänkt att lotsningen följer av uppräkningsregeln i kapitlets tredje paragraf när den ändå utesluts genom begränsningsregeln. Förklaringen är att tredje paragrafen härstammar från artikel 1 i arrestkonventionen av vilken det inte följer någon begränsningsregel i likhet med 4 kap. 1 § 1 st. Eftersom 4 kapitlet är särregler i förhållande till 15 kap. RB kommer, för det fall det rör sig om statliga avgifter, dessa att falla utanför kapitlets tillämpning. I sammanhanget kan nämnas att det inte är ovanligt med privat lotsning. Exempelvis har vårt grannland Danmark, sedan 2006 i enlighet med den danska lotslagen, möjliggjort för privata aktörer att verka på lotsmarknaden.<sup>117</sup>

Oberoende av begränsningsregeln finns det dock möjligheter för en statlig myndighet att kvarstadsbelägga ett fartyg för farleds- hamn- samt lotsavgifter av offentligrättslig karaktär,

---

<sup>111</sup> 4 kap. 1 § 2 st. SjöL

<sup>112</sup> 4 kap. 3 § 1 st, samt 4 kap. 5 § SjöL 4 kap. 6 § SjöL

<sup>113</sup> Berlingieri s. 390

<sup>114</sup> 4 kap. 3 § 2 st. p. 10 SjöL, samt Karnovkommentar till 4 kap. SjöL, not 129

<sup>115</sup> Information från dels Sjöfartsverkets Ulf Holmström, dels advokat Max Slotte vid Setterwalls Advokatbyrå i Göteborg

<sup>116</sup> Jmf 4 kap 1 § 1 st. 2 m. med 4 kap. 3 § p. 10

<sup>117</sup> SOU 2007:106, *Lotsa rätt* s. 59. Av utredningen följer att den nya danska lotslagen innebär att det tidigare statliga monopoliet har övergivits i danska farvatten. Det statliga monopoliet är förvisso kvar för de lotsningar som sker mellan Nordsjön och Östersjön.



med stöd av de allmänna kvarstadsreglerna i rättegångsbalkens 15 kapitel.<sup>118</sup> En förutsättning för att domstolen skall kunna bevilja ett kvarstadsförfarande med stöd av detta kapitel är emellertid att avgifterna i fråga går till den svenska staten alternativt en svensk kommun. Det är således inte möjligt att bevilja kvarstad för en privat hamnavgift.

För det fall fartyget för en icke-kontraherande stats flagg är det däremot annorlunda. Dessa fartyg kan beläggas med kvarstad för andra fordringar än sådana sjöfordringar som följer av arrestkonventionen samt av sjölagens fjärde kapitel.<sup>119</sup> I detta sammanhang är det av vikt att poängtera att i 1999 års arrestkonvention, utgör hamn- samt farledsavgiften en sjöfordran som berättigar till arrest. Det faktum att Sverige inte har ratificerat denna konvention, innebär att en arrest på grund av uteblivna hamn- men även farledsavgifter, inte kan utföras med stöd av 4 kap. SjöL eftersom de inte är några sjöfordringar. Av 4 kap. 3 § SjöL, i likhet med artikel 1 arrestkonventionen, följer vilka sjöfordringar som kan föranleda ett kvarstadsförfarande. Här framgår bl.a. att kostnader för lotsning samt övriga utlägg som agenter gjort för fartygets räkning, är fordringar vilka får beläggas med kvarstad.<sup>120</sup> I de fall mäklaren har gjort utlägg för fartyget å ägarens räkning har mäklaren således ändå möjlighet att belägga fartyget med kvarstad, oberoende av utläggets karaktär. Noteras bör dock att endast utlägg för fartyget eller ägarens räkning som omfattas, vilket skiljer sig från formuleringen i 1999 års arrestkonvention där fler av mäklarens utlägg omfattas inklusive deras egna arvode.<sup>121</sup>

Eftersom arrestkonventionen inte innehåller några processuella regler, är Sverige tillåtet att använda de allmänna processuella reglerna om kvarstad i nationella rättsförhållanden även på kvarstad i internationella rättsförhållanden. I sjölagen kommer detta till uttryck i 4 kap. 2 § SjöL, som stadgar att vad som i allmänhet gäller för kvarstad på fartyg även skall tillämpas på kvarstad av fartyg enligt 4 kap, förutsatt att inget annat stadgas häri.<sup>122</sup> Det innebär att frågor om de processuella förutsättningarna för kvarstad, om domstols handläggning av kvarstadsfrågan och om ställande av säkerhet för den skada som kan uppstå genom ett felaktigt kvarstadsbeslut, avgörs enligt de allmänna kvarstadsreglerna i 15 kap. RB.

Rättsläget beträffande huruvida lydelsen av 4 kap. 2 § innebär att 3 kap. SjöL (specifikt 3 kap. 40 § 3 st. SjöL) skall tillämpas även i internationella rättsförhållanden, synes mer oklart.

---

<sup>118</sup> 4 kap. 1 § SjöL, jmf artikel 2 1999 års Arrestkonvention, se även Prop. 1992/93:5 s. 9 ff. om *Sveriges tillträde till arrestkonventionen*

<sup>119</sup> Berlingieri s. 352

<sup>120</sup> 4 kap. 3 § p. 10 samt 4 kap. 3 § p. 14 SjöL

<sup>121</sup> Jämför med artikel 1 (r) 1999 års arrestkonvention, som stadgar att alla ”..any commissions, brokerages or agency fees payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner and demise charterer”.

<sup>122</sup> Se även Artikel 6 1952 års arrestkonvention samt 15 kap. RB

Berlingieri är av den åsikten att så inte är fallet och att farerekvisitet som uppställs i 15 kap. 1 § SjöL måste uppfyllas för att kvarstad av fartyg i internationella rättsförhållanden skall kunna beviljas. Han anser närmare bestämt att bevislättningen i 3 kap. 40 § 3 st. SjöL inte kan tillämpas inom internationella rättsförhållanden eftersom det saknas en uttrycklig hänvisning från 4 kap. SjöL till 3 kap. SjöL och vice versa. Kravet på att det måste finnas en risk för att gäldenären undandrar sig betalning, måste m.a.o. vara uppfyllt för att ett internationellt kvarstadsförfarande skall godkännas.<sup>123</sup> Däremot följer det av författningskommentaren till 4 kap. 2 § SjöL att lagrummet skall jämföras med 3 kap. 40 § 3 st. samt 15 kap. RB. Innebörden av denna hänvisning är enligt vår mening inte helt klar, men den torde antyda att det finns utrymme för en annan tolkning än Berlingieris.<sup>124</sup>

I rättsfallet *Nestor*, låg den svenska domstolens tolkning i linje med Berlingieris, vilket resulterade i att bestämmelsen i 3 kap. 40 § 3 st. SjöL tolkades snävt. Domstolen avlog yrkandet om arrest avseende en Isle-of-man registrerad bogserbåt, med hänvisning till att någon betalningsovilja hos gäldenären inte ansågs visad.<sup>125</sup> Även i rättsfallet *Mindaugas* avvisades arrestkrav med stöd av att undandraganderisk inte visats.<sup>126</sup> Således, i båda dessa fall, meddelade rätten att farerekvisitet i 15 kap. RB måste vara uppfyllt.

### 7.2.3 Rättslig verkan

Syftet med kvarstad är att säkra en framtida utmätning och i princip skall inte någon försäljning av egendomen ske. När domstolen väl har fattat beslut om att belägga ett fartyg med kvarstad är det den exekutiva myndigheten, det vill säga Kronofogden, som verkställer beslutet.<sup>127</sup> Kvarstaden verkställs genom att en ansökan lämnas in till myndigheten, vilken vanligtvis notifierar hamn samt tullmyndighet om arresten och tar fartygets dokumentation i beslag. Det har ingen betydelse för tillvägagångssättet huruvida det är ett nationellt eller internationellt fartyg.<sup>128</sup> För att syftet med kvarstad inte skall gå förlorat, kan ett domstolsbeslut om kvarstad verkställas omedelbart.<sup>129</sup> Först när borgenären vinner den civilrättsliga processen kan det kvarstadsbelagda fartyget utmätas.<sup>130</sup> Kvarstad medför inte

<sup>123</sup> 4 kap. 2 § SjöL med hänvisning till 15 kap. 1 § RB samt Berlingieri s. 263

<sup>124</sup> Karnovkommentar till 4 kap. SjöL, not 122. Författaren anmodar en jämförelse med just 15 kap. samt 3 kap. 40 § 3 st.

<sup>125</sup> Malmö 6 mars, 2002 mål T 1863-02, *Nestor*

<sup>126</sup> Stockholm 15 juli, 2002 mål T I 11513-02 *Mindaugas*

<sup>127</sup> 1 kap. 3 § Utsökningsbalken (UB)

<sup>128</sup> Maritime Law Volume 1 International Bar Association, *Arrest of vessels*, s. 83

<sup>129</sup> 17 kap. 14 § p.4 RB

<sup>130</sup> Folkesson, *Företaget i ekonomisk kris*, s. 115

någon förmånsrätt enligt förmånslagen. Därav är det viktigt att borgenären, så fort som möjligt efter det att dennes fordran blivit exigibel, försöker få till stånd en utmätning. Det finns ingenting som hindrar att egendomen i fråga utmäts eller beläggs med kvarstad för annan borgenärs fordran.<sup>131</sup>

När ett fartyg har belagts med kvarstad, förlorar gäldenären både det fysiska och det rättsliga förfogandet över fartyget.<sup>132</sup> Det sker på så sätt att Kronofogden lägger beslag på all dokumentation som medföljer fartyget, innefattande loggböcker m.m., vilket i praktiken hindrar fartyget från att anlöpa annan hamn.<sup>133</sup>

#### 7.2.4 Kvarstad av systerfartyg

I vissa situationer kan en borgenär vara berättigad att begära ett annat fartyg än det som sjöpanträtten hänför sig till, i kvarstad. Regleringen skiljer sig något beroende på om kvarstaden utförs i ett nationellt eller internationellt rättsförhållande.

Vid kvarstad i internationella rättsförhållanden är utgångspunkten att de fartyg som sjöfordran hänför sig till kan arresteras.<sup>134</sup> I vissa fall har emellertid borgenären möjlighet att i stället arrestera ett systerskepp. Innebörden av detta är alltså att kvarstad läggs på ett annat fartyg som tillhör den som vid tiden för sjöfordrans uppkomst var ägare av det fartyg som sjöfordran hänför sig till.<sup>135</sup> För att få belägga ett systerfartyg i kvarstad krävs att vissa förutsättningar är uppfyllda. Dels är det bara vissa sjöfordringar som följer av uppräknningen i 4 kap. 3 § som ger borgenären rätt att belägga ett systerfartyg i kvarstad, dels måste fartyget vara utmätningsbart i Sverige för den aktuella fordringen.<sup>136</sup>

Ett fartyg anses tillhöra samma ägare när samtliga andelar i fartyget ägs av samma person eller personer. Skulle äganderätten till systerfartyget övergå till någon annan, upphör därmed detta fartygs ansvar för sjöfordringen. I ett sådant fall skall alltså kvarstadsyrkandet lämnas utan bifall, såvida fordringen inte är förenad med panträtt i egendomen.<sup>137</sup> I detta hänseende vill vi belysa att alla sjöfordringar inte per automatik berättigar till sjöpant enligt 3 kap. 36 § SjöL. Möjligheten att belägga ett systerfartyg i kvarstad begränsas även i de fall då det finns flera ägare till fartyget. När flera personer är ägare till ett fartyg motsvarar varje persons

---

<sup>131</sup> Håstad, *Sakrätt avseende lös egendom*, s. 378

<sup>132</sup> Falkanger m.fl. s. 40

<sup>133</sup> Enligt muntliga uppgifter från advokat Max Slotte, Setterwalls advokatbyrå, 2009-05-10

<sup>134</sup> 4 kap. 4 § 1 st. SjöL

<sup>135</sup> 4 kap. 4 § 2 st. SjöL samt Karnovkommentar till 4 kap. SjöL, not 133

<sup>136</sup> 4 kap. 5 § SjöL samt prop. 1992/93:5 s. 36 f.

<sup>137</sup> Prop. 1992/93:5 om Sveriges tillträde till arrestkonventionen, s. 38

äganderätt en ideell andel i fartyget. Enligt Rune torde huvudregeln vara att det är den ideella andelen och inte fartyget som sådant som är föremål för exekution.<sup>138</sup>

Av förarbeten framgår att ”... i andra fall än då sjöpanträtt eller annan begränsad sakrätt föreligger torde kvarstad på det fartyg som sjöfordringen avser inte alltid vara möjlig om fartyget har flera ägare. Detsamma gäller när fartyget med flera ägare är ett s.k. systerfartyg”.<sup>139</sup>

Propositionen antyder att rätten att belägga ett systerfartyg med flera ägare i kvarstad är beroende av huruvida fordran är behäftad med sjöpant eller inte. Lagstöd för rätten att begära kvarstad av systerfartyg framgår av 4 kap. sjölagen samt av 15 kap. RB. I rättegångsbalken uttrycks möjligheten genom att kapitlet möjliggör ett kvarstadsbeläggande av all egendom tillhörande gäldenären, oavsett vilken typ av fordran det är fråga om.

#### 7.2.5 Kvarstad av fartyg vars ägare inte är ansvarig för sjöfordran

I det fall någon annan än fartygets ägare är ansvarig för en sjöfordran, kan borgenären ha rätt att belägga det fartyg som fordran hänför sig till med kvarstad alternativt ett annat fartyg som tillhör gäldenären.<sup>140</sup> När sjöfordringens gäldenär inte är ägare till fartyget krävs att fordringen är förenad med sjöpanträtt eller annan begränsad sakrätt i fartyget; annars kan ju fartyget inte utmätas. Är sjöfordringen dessutom underkastad ett prorogationsavtal som utpekar en utländsk instans vars avgörande inte kan verkställas i Sverige, kan kvarstad inte beviljas.<sup>141</sup> Detta bekräftades i rättsfallet *Russ*, där kvarstad av ett fartyg nekades med hänvisning till att dess ägare inte var ansvarig för bunkerleveranser till befraktaren, eftersom fordran inte utgjorde någon sjöfordran.<sup>142</sup>

Situationen att någon annan än fartygets ägare är ansvarig, torde främst uppstå vid skeppslega där förhyraren är ansvarig för en sjöfordran. Bestämmelsens tillämpningsområde är emellertid inte begränsad till att gälla enbart dessa avtalskonstellationer, utan det är upp till rättstillämparen att avgöra vilka personer som omfattas. Detta innebär att även en borgenär som har en fordran gentemot fartygets agent, manager, rese- eller tidsbefraktare, kan använda

---

<sup>138</sup> Rune, Rätt till Skepp, s. 173 ff. Rune fokuserar främst på problematiken vid partrederi, och den rättsliga behandlingen av partrederiets tillgångar. Rune anför att skeppsegendom som ägs av flera gemensamt i ett partrederi resulterar i viss problematik eftersom fartyget eller andra rederitillgångar endast är åtkomliga för exekution via delägarnas andelar, bortsett från fordran som är förenad med pant- eller retentionsrätt i fartyget.

<sup>139</sup> Prop. 1992/93:5 s. 38

<sup>140</sup> 4 kap. 4 § 3 st. SjöL

<sup>141</sup> 4 kap. 5 § SjöL. Se även Karnovkommentar till 4 kap SjöL, not 136

<sup>142</sup> ND 1999 s.65 se även Berlingieri s. 365

sig av bestämmelsen. Det saknas ett uttryckligt stadgande i sjölagen och rättegångsbalken om rätten att belägga ett fartyg med kvarstad i nationella rättsförhållanden för det fall fartygets ägare inte ansvarar för sjöfordran. Det faktum att en sådan möjlighet ges i 4 kap. 4 § SjöL, vilken reglerar internationella rättsförhållanden, innebär inte per automatik att detsamma gäller i nationella rättsförhållanden. Till skillnad mot resonemangen som fördes ovan angående 15 kap RB tillämpning vid kvarstad av systerfartyg, blir det svårt att rättfärdiga ett kvarstadsbeläggande av fartyg, vars ägare inte är ansvarig för sjöfordran, med stöd av de allmänna kvarstadsreglerna. Det eftersom 15 kap. RB endast reglerar och omfattar ett beslagtagande av *gäldenärens* tillgångar.

### 7.2.6 Kvarstad och ansvarsgenombrott

En annan relation än den som finns mellan systemskepp, är den som på engelskan benämns “associated ships”. Denna relation uppstår i de fall fartygen i fråga inte juridiskt sett ägs eller kontrolleras av samma fysiska eller juridiska person/personer, men där fartyget genom diverse finurliga avtalskonstellationer, de facto ägs eller kontrolleras av samma personer. Frågan som reses i samband med en sådan konstellation är om domstolen så att säga kan se igenom strukturen och begära det ena fartyget i kvarstad på systemskeppskriterierna. Varken 1952 års arrestkonvention eller sjölagen lämnar några svar på frågan, men utgångspunkten i en marknadsekonomi är att aktieägare är fria från personligt betalningsansvar. I svensk rätt uttrycks principen om aktieägarnas frihet från personligt betalningsansvar i 1 kap. 3 § aktiebolagslagen (ABL), och det var i det berömda engelska rättsfallet *Salomon v. Salomon*, som principen fastslogs första gången. Domstolen konstaterade då att ett aktiebolag är ett självständigt rättssubjekt även när det endast har en ägare och att dess tillgångar därför också skall anses åtskiljda.<sup>143</sup> Likt alla friheter, förekommer det även att principen om frihet från personligt betalningsansvar missbrukas. Härav har ett undantag från principen utvecklats i praxis som benämns ansvarsgenombrott, “piercing the corporate veil” (Eng). Undantaget innebär att domstolen ser bakom den bolagsrättsliga slöjan och ålägger aktieägare ansvar för bolagets skulder.

I Sverige är institutet inte lika utvecklat som i exempelvis USA och domstolarna har endast tillämpat det i ett fåtal fall. Därav finns det endast fyra rättsfall som berör ansvarsgenombrott.<sup>144</sup> Med hänsyn till den magra praxis som uppställs på området, är det

<sup>143</sup> Dignam & Lowry, *Company law*, s. 34

<sup>144</sup> Se NJA 1947 s. 647, NJA 1975 s. 45, NJA 1982 s. 244 samt NJA 1992 s. 375

svårt att urskilja några klara riktlinjer över vilka rekvisit som skall föreligga för att ansvarsgenombrott skall bli aktuellt. Begreppet är däremot välomskrivet i svensk doktrin och tre rekvisit tycks väga särskilt tungt i bedömningen:<sup>145</sup>

1. *Det ska vara frågan om ett osjälvständigt bolag.* En typsituation är förhållandet mellan moderbolag och helägt dotterbolag.
2. *Bolaget skall vara underkapitaliserat.* Aktieägare har alltså inte försett bolaget med tillräckligt kapital för att bedriva adekvat verksamhet.
3. *Någon form av illojalt beteende och otillbörlighet skall ha förekommit*

Av praxis kan slutsatsen dras att ansvarsgenombrott främst bör aktualiseras i fall där det finns en enda ägare. En annan observation är att det är svårare att få tillstånd ett ansvarsgenombrott i ett inomkontraktuellt rättsförhållande än i ett utomkontraktuellt, eftersom medkontrahenter anses mindre skyddsvärda än utomstående.<sup>146</sup> Nedan beskrivs ett par situationer som skeppsmäklaren kan utsättas för och som enligt vår mening, kan komma att aktualisera det verkliga ansvarsgenombrottsinstitutet, det vill säga fall där undantag från den ovan nämnda principen görs med stöd av praxis. För det första avser vi situationer där ett för mäklaren välkänt rederi, uppsåtligt och med avsikt att lura mäklaren, uppträder som om att de är mäklarens motpart. Senare, när betalning av det väletablerade rederiet till mäklaren uteblir, visar det sig att mäklarens faktiska avtalspart är ett för dem okänt rederi, kanske ett helägt dotterbolag till det väletablerade rederiet eller ett fristående bolag men, som har samma ägare. Som ett exempel kan nämnas att många mäklare under de senaste åren fått erfara att rederierna skapar ett rederi för varje enskilt fartyg. Hur som helst visar det sig att den verkliga avtalsparten är ett starkt underkapitaliserat bolag och har så varit sen dess start. Det bedriver heller inte någon självständig verksamhet utan utgör mer eller mindre ett tomt skal. Trots att dessa situationer uppfyller kriterierna för ett icke-lagstadgat ansvarsgenombrott, och besvarar den ovanställda frågan jakande, vill vi återigen betona att institutet är sällan använt av svenska domstolar, och utgör inte något effektivt rättsligt skydd för borgenären. Vi råder i stället skeppsmäklarna till att erhålla och utveckla rutiner som säkerställer vilket företag som är dess uppdragsgivare. I tider av ekonomisk kris kan vi emellertid vänta oss nya rättsfall avseende denna problematik, och kanske kommer domstolarna att lätta på sitt tidigare så strikta upprätthållande av principen om personligt betalningsansvar.

---

<sup>145</sup> Johansson, *Nials svensk associationsrätt*, s. 243

<sup>146</sup> Jfr NJA 1947 s. 647 där antalet ägare var fem. Se även Johansson, *Nials svensk associationsrätt*, s. 245

### 7.2.7 Rule B

*“The frustrated creditor, much like Evangeline, the poor Arcadian girl separated from her lover, is tragically left to roam the shores awaiting the debtor’s next arrival.”<sup>147</sup>*

Förvisso är inte syftet med denna uppsats att behandla utländsk rätt, men i detta avsnitt kommer vi att, om än kortfattat, beröra en utländsk regel, närmare bestämt den amerikanska regeln” Rule B of the Supplemental Rules for Admiralty or Maritime Claims” i dagligt tal den s.k. ”Rule B”.<sup>148</sup> Den främsta anledningen till att vi behandlar regeln, är att vi anser att den är en innovativ rättslig konstruktion och ett reellt alternativ till kvarstadsreglerna. Det är inte osannolikt, med hänsyn till sjöfartens internationella karaktär, att även Sverige i framtiden kommer att anta en liknande regel. Betonas bör emellertid att svenska skeppsmäklare, som vi ser det, redan i dag kan använda sig av Rule B, förutsatt att amerikansk rätt är tillämplig, vilket den exempelvis är när fartyget är amerikansflaggat. Är exempelvis den svenska skeppsmäklarens motpart ett amerikanskt rederi med flera amerikansregistrerade fartyg, kan mäklaren åberopa Rule B. Således kan regeln, om än i sällsynta fall, utgöra ytterligare ett led i säkerställandet av den svenska skeppsmäklarens utestående fordringar. Rule B tillåter att en borgenär som har en sjöfordran, gör en ensidig (*ex parte*) ansökan i den federala domstolen om att beslagta svarandens tillgångar som är lokaliserade inom domstolens jurisdiktion. Rule B kompletterar kvarstadsreglerna på så vis att denna regel kan användas i syfte att säkerställa en fordran som ännu inte är under en domstols- eller skiljedomstols prövning, med ett efterföljande krav på att ett civilrättsligt förfarande, alternativt ett skiljedomsförfarande, inleds omedelbart efter att säkerhet har erhållits.<sup>149</sup>

#### 7.2.7.1 Syftet med och förutsättningar för Rule B’s tillämplighet

Rule B tillåter käranden att beslagta svarandens materiella såväl som immateriella personliga tillgångar, eller uttryckt enligt regelns ordalydelse: “to attach the defendant’s tangible or intangible personal property”. Syftet med regeln är trefaldigt;

---

<sup>147</sup> *Schiffahrtsgesellschaft Leonhardt & Co. v. A. Bottachi S.A. de Navegacion*, 732 F.2d 1543, 1548 (11th Cir.1984). The reference is to Henry Wadsworth Longfellow’s poem *Evangeline, A Tale of Acadie* (1843).

<sup>148</sup> Rule B of the Supplemental Rules for Admiralty or Maritime Claims. Regeln är inordnad i Federal Rules of Civil Procedure, Rule B of the Supplemental Rules for Admiralty or Maritime Claims. Colloquially known as “Rule B”.

<sup>149</sup> U.S. –*Obtaining Security for Maritime Claims – Rule B attachment*, publicerad i december 2001 i Sea Venture Volume 20, Se även [http://www.simsi.com/US\\_RuleB1201](http://www.simsi.com/US_RuleB1201) (1/9 2009) samt Quartaro Neil A, *Requirements for Attachment of Assets under Rule B*, se <http://www.avvo.com/legal-guides/ugc/requirements-for-attachment-of-assets-under-rule-b> (29/5 2009)

- 1) att erhålla jurisdiktion över en svarande som annars inte är lokaliserad inom distriktet
- 2) att erhålla säkerhet för en fordran
- 3) att verkställa en dom

Fyra förutsättningar måste vara uppfyllda för att ”Rule B´s” skall kunna bli tillämplig.

- 1) Käranden måste kunna styrka att denne har en sjöfordran gentemot svaranden
- 2) Svaranden kan inte lokaliseras till det distrikt där processen om beslagtagande förs.

Generellt sett anses en svarande vara lokaliserad i distriktet om

- a. denna har en agent eller representant för de tjänster som är föremål för processen i distriktet och/eller
- b. svaranden gör affärer inom distriktet

Därutöver måste agenten vara registrerad i distriktet och svaranden måste vara närvarande häri, d.v.s. ha ett kontor eller en telefon i området. För att käranden skall anses ha uppfyllt ”lokaliseringskriteriet”, är det vanligtvis tillräckligt att denne, genom en skriftlig vittnesförsäkran, visar att utförliga, men misslyckade försök, har gjorts i syfte att lokalisera svarande till distriktet.

- 3) Tillgångarna finns alternativt kommer att finnas i det aktuella distriktet inom en snar framtid.
- 4) Det finns inte några tvingande eller allmänna sjörättsliga regler som förbjuder beslagtagandet.<sup>150</sup>

#### 7.2.7.2 Beslagtagbara tillgångar under Rule B – EFT

Av amerikansk praxis följer att käranden, med stöd av Rule B, tillåtits att beslagta alla sorters tillgångar, främst pengar på svarandens konto eller ett systemskepp – men också löftesbrev.<sup>151</sup> Det uteslutande mest kontroversiella och för denna uppsats intressantaste beslagtagandet som accepterats på grund av denna regel, består emellertid av konfiskering av s.k. EFT.<sup>152</sup> Häri

---

<sup>150</sup> *Rule B attachment s 3*, artikel publicerad i Shipping Litigation Briefing, June 2009 av Watson, Farley och Williams, [www.wfw.com](http://www.wfw.com), [http://www.wfw.com/Publications/Publication561/\\$FILE/WFW%20Shipping%20Litigation%20Briefing%20June%202009.pdf](http://www.wfw.com/Publications/Publication561/$FILE/WFW%20Shipping%20Litigation%20Briefing%20June%202009.pdf) (19/8 2009),

<sup>151</sup> Anderson, *Rule B Attachments and Electronic Funds Transfers – A Model for the New Electronic Age or e-Commerce Nightmare*, Skuld North America, s. 2  
<http://www.skuld.com/upload/News%20and%20Publications/Publications/Beacon/Beacon%202008%20191/Rule%20B%20Attachments%20and%20Electronic%20Funds%20Transfers.pdf> (16/8 2009)

<sup>152</sup> Electronic Funds Transfers (EFTs), även s.k. “wire transfers”, är pengatransaktioner, initierade genom en



ligger också den största skillnaden mellan 15 kap. RB och Rule B. Förfarandet innebär att när elektroniska transaktioner ”passerar” ett finansinstitut, vanligtvis en bank i New York, beslagtar käranden tillgången. Även om betalningsmottagaren saknar koppling till den bakomliggande tvisten, får ett beslagtagande göras.<sup>153</sup> Området var föremål för fallet “Winter Storm”, där kärnfrågan var om EFT skall anses omfattas av frasen “ *the defendant’s tangible or intangible personal property*”.<sup>154</sup> Annorlunda uttryckt, vem skall anses vara ägare till betalningsströmmar när de är under transport mellan två parter? I korthet fann domstolen att EFT som befinner sig på en förmedlande bank och som härrör från svarandens bankkonto, i enlighet med Rule B, anses utgöra tillgångar som käranden kan beslagta. Rättsläget är emellertid fortfarande osäkert beträffande huruvida även medel som befinner sig på en förmedlande bank i väntan på att elektroniskt överföras till svaranden, är tillgångar som kan beslagtas eller inte.<sup>155</sup>

Med tanke på det rådande marknadsläget inom sjöfartsnäringen, kommer inom en snar framtid en mängd nya avgöranden beträffande tillämpningen samt omfattningen av Rule B fastställas av amerikanska domstolar. Som exempel kan nämnas frågan om huruvida även svarandens inkommande medel kan beslagtas av käranden när de befinner sig på en förmedlande bank.

## 8 ANALYS AV GÄLLANDE REGELVERK

### 8.1 Skeppsmäklarens kunskap om 3 samt 4 kap. sjölagen

Gemensamt för de skeppsmäklare som vi har varit i kontakt med är att de anser sig ha bristande kunskap beträffande möjligheten att använda de pant- samt kvarstadsrättsliga instituten i sjölagens tredje respektive fjärde kapitel vid indrivandet av sina fordringar. Huruvida detta faktum har resulterat i att det vanligaste, och ofta enda, påtryckningsmedel är

---

elektronisk terminal eller central dator som auktoriserar en bank eller annan finansiell institution, att debitera eller kreditera ett konto. Om den ursprungliga banken och den mottagande banken inte är medlemmar av samma ”wire transfer system”, som typiskt sett är fallet med internationella transaktioner, måste ”the funds” sändas genom en eller flera förmedlande banker.

<sup>153</sup> Anderson s. 2

<sup>154</sup> *Winter Storm Shipping Ltd. v. TPI*, No. 02-7078 meddelad av UNITED STATES COURT OF APPEALS 1 FOR THE SECOND CIRCUIT, 6 november 2002,

<http://www.admiraltylawguide.com/circt/2ndwinterstorm.pdf>, (1/9 2009)

<sup>155</sup> *Rule B attachment* s. 1, artikel publicerad i Shipping Litigation Briefing, June 2009 av Watson, Farley och Williams,

[http://www.wfw.com/Publications/Publication561/\\$FILE/WFW%20Shipping%20Litigation%20Briefing%20June%202009.pdf](http://www.wfw.com/Publications/Publication561/$FILE/WFW%20Shipping%20Litigation%20Briefing%20June%202009.pdf), (19/8 2009)

hot om inkasso, låter vi vara osagt, men vi kan utifrån våra intervjuresultat konstatera att ett överlämnande till indrivningsmyndigheten är den vanligaste följden vid uteblivna betalningar. Vi vill i detta sammanhang betona att endast ett mindre urval av de tillfrågade skeppsmäklarna upplever att uteblivna betalningar är ett vanligt problem.

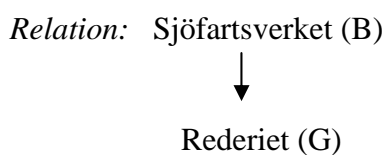
Anmärkningsvärt är att somliga av de tillfrågade, där ibland hamnagenter, ansåg sig överhuvudtaget inte ha någon som helst rätt att utnyttja kvarstadsrätten. Intervjuresultaten bekräftade således påståendet att många medlemmar saknar kunskap om hur rätten kan och bör appliceras i skeppsmäklarens vardag. Som ett hjälpmedel till medlemmarna har vi under avsnitt 7 presenterat rättsreglerna. I den följande analysen kommer vi att fokusera på kvarstads möjligheten i praktiken, eftersom kvarstaden till skillnad mot panträtten, är verktyget som mäklaren kan använda sig av vid säkerställandet av att få betalt av sina huvudmän.

## 8.2 Kvarstadsinstitutets tillämpning – en problematisering

### 8.2.1 Sjöfartsverket och kvarstadsinstitutet

Detta avsnitt syftar till att klargöra Sjöfartsverkets möjlighet, med utgångspunkt i gällande rätt, att begära ett fartyg med kvarstad i de fall som betalning uteblir för farleds- samt lotsavgifter (hamnavgifterna kommer inte att beröras eftersom Sjöfartsverket inte är ansvarig för varken dess debitering eller uppbörd).

#### **Hypotes A**



#### *Lotsavgifter - Nationella förhållanden*

Eftersom lydelsen i 6 § förordningen (1999:215) om lotsavgifter, inte stadgar något solidariskt betalningsansvar för mäklaren, är utgångspunkten ur ett rättsligt perspektiv att mäklaren inte är skyldig att erlægga dessa avgifter till Sjöfartsverket. Därav att redaren enbart, benämns gäldenär. Myndigheten kan förvisso fortfarande fakturera mäklaren, vilket ställer krav på att mäklaren måste bestrida fakturan och yrka att denne inte är rättmätig gäldenär enligt förordningen, och begära att fakturamottagaren ändras för att betalningsskyldighet inte skall anses uppkomma. Det bör innebära att för det fall lotsförordningen inte ändras, att

mäklarens ”betalningsvägran” resulterar i att Sjöfartsverket måste vända sig direkt till rederiet med betalningskrav, samt eventuellt nödgas belägga fartyget i kvarstad för det fall betalning uteblir.

*Sammanfattning:*

Fordran berättigar till sjöpant.

3 kap. 36 § 1 st. 2 p. SjöL → 3 kap. 40 § 3 st. SjöL → 15 kap. 1 § RB

Resultat: Inget farerekvisit i RB behöver vara uppfyllt

*Lotsavgifter - Internationella förhållanden*

Enligt utgångspunkten, 4 kap. 3 § 1 st. 10 p. SjöL, är lotsning en sjöfordran som berättigar till kvarstad. Vidare är det Sjöfartsverket som ansvarar för debitering samt uppbörden av lotsavgifterna, 7 § förordning (1999:215) om lotsavgifter, viket resulterar i att fordran är av offentligrättslig karaktär eftersom den utgörs av en avgift som går till en statlig myndighet. Konsekvensen därav är att fjärde kapitlet inte är tillämpligt enligt 4 kap. 1 § 2 p. I stället får Sjöfartsverket grunda rätten till kvarstad med stöd av de allmänna kvarstadsbestämmelserna i 15 kap RB. Lotsavgiften är en fordran som i svensk rätt berättigar till sjöpant enligt 3 kap. 36 § SjöL. Huvudregeln är att sådana fordringar inte behöver uppfylla farerekvisitet i 15 kap. 1 § RB, enligt 3 kap. 40 § 3 st. Berlingieri anser däremot att bestämmelsen inte är tillämplig i internationella rättsförhållanden eftersom det saknas en hänvisning till bestämmelsen i kapitlet. En tolkning i linje med Berlingieri innebär att även om fjärde kapitlet inte är tillämpligt, förringar det inte omständigheten att det rör sig om internationella rättsförhållanden och i sådant fall måste således farerekvisitet vara uppfyllt.

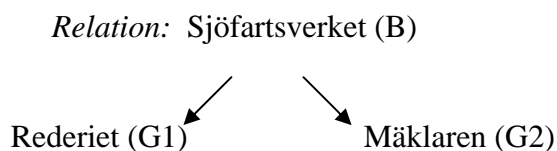
*Sammanfattning*

Lotsavgiften har offentligrättslig karaktär.

4 kap. 1 § SjöL → 4 kap. SjöL ej tillämpligt → Fortfarande internationellt rättsförhållande → 3 kap. 40 § 3 st. inte tillämplig i sådant fall → 15 kap. RB (allmänna kvarstadsbestämmelserna äger tillämplighet)

Resultat: Farerekvisitet måste vara uppfyllt

**Hypotes B**



### *Farledsavgifter - Nationella förhållanden*

Enligt 7 § förordningen (1997:1121) om farledsavgifter är mäklaren solidariskt betalningsansvarig med rederiet för dessa avgifter. Det innebär att Sjöfartsverket kan välja vem de vill kräva beloppet av, men i praktiken fakturerar Sjöfartsverket endast mäklaren.

### *Sammanfattning*

Fordran är berättigad till sjöpant.

3 kap. 36 § 1 st. 2 p. SjöL → 3 kap. 40 § 3 st. SjöL → 15 kap. 1 § RB

Resultat: Inget farerekvisit behöver vara uppfyllt

### *Farledsavgifter – Internationella förhållanden*

Oavsett om Sjöfartsverket vänder sig till mäklaren eller redaren, är fordran av offentligrättslig karaktär, vilket i sin tur innebär att 4 kap. SjöL förlorar sin tillämplighet.<sup>156</sup> Fjärde kapitlet bygger på arrestkonventionen, och i förarbetena framgår att fordringar som är av offentligrättslig karaktär kan berättiga till kvarstad enligt reglerna i rättegångsbalken.<sup>157</sup> Sjöfartsverket kan därför inte begära ett fartyg i kvarstad med stöd av 4 kap. SjöL utan har i stället att förlita sig på de allmänna kvarstadsreglerna i 15 kap. RB. Farledsavgiften är en fordran som berättigar till sjöpant enligt 3 kap. 36 § SjöL. Huvudregeln är att sådana fordringar inte behöver uppfylla farerekvisitet i 15 kap. 1 § RB, enligt 3 kap. 40 § 3 st. På samma sätt som för lotsavgifter, anser Berlingieri att 3 kap. 40 § 3 st. inte är tillämplig i internationella rättsförhållanden eftersom någon hänvisning till bestämmelsen saknas från kapitlet. En tolkning i linje med Berlingieri innebär att även om fjärde kapitlet inte är tillämpligt så förringar det inte omständigheten att det rör sig om internationella rättsförhållanden och i sådant fall måste således farerekvisitet vara uppfyllt.

### *Sammanfattning*

Farledsavgiften har offentligrättslig karaktär.

4 kap. 1 § SjöL → 4 kap. SjöL ej tillämpligt → Fortfarande internationellt rättsförhållande → 3 kap. 40 § 3 st. ej tillämplig i sådant fall → 15 kap RB (allmänna kvarstadsbestämmelserna äger tillämplighet)

---

<sup>156</sup> 4 kap. 1 § SjöL

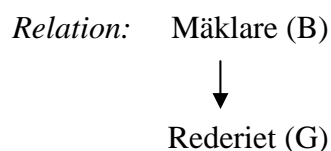
<sup>157</sup> Prop. 1992/93:5 om Sveriges tillträde till arrestkonventionen, s. 9 ff.

Resultat: Farerekvisitet i 15 kap. RB måste uppfyllas, vilket innebär att Sjöfartsverket måste visa att det finns en risk för att gäldenären undandrar sig betalning.

### 8.2.2 Skeppsmäklaren och kvarstadsinstitutet

Detta avsnitt syftar till att klargöra vilka möjligheter mäklaren har att belägga ett fartyg med kvarstad i de fall som för farleds- lots- samt hamnavgifter uteblir. I samband med att fordringarna för farleds- samt lotsavgifter övergår till mäklarna och dessa i sin tur fakturerar avgifterna till rederierna, anser vi att fordringarna, som inledningsvis var av offentligrättslig karaktär blir privaträttsliga. Vår ansats tar stöd i att faktureringen från mäklaren för sina utlägg, grundas på ett avtal eller överensstämmelse med redaren av privaträttslig karaktär och grundas inte på någon en offentligrättslig reglering.

#### Hypotes C



#### *Nationella förhållanden – farleds-, hamn- och lotsavgifter*

Inledningsvis är det av vikt att återigen poängtera att mäklaren inte har något solidariskt betalningsansvar beträffande varken lots- eller hamnavgifterna. Det innebär att om mäklaren anmärker på fakturornas utformning, (till Sjöfartsverket beträffande farledsavgifterna samt hamnen beträffande hamnavgifterna), kommer inte heller fordringsägarna att kunna kräva mäklaren på dessa belopp utan måste i stället rikta sina anspråk mot sin rättmätige avtalspart, d.v.s. den som erhållit tjänsten vilket är redaren. För det fall mäklaren betalar Sjöfartsverket respektive hamnen för rederiets utlägg, övergår enligt vår mening fakturan till mäklaren, och frågan huruvida fordran, vid överlåtelse till annat rättssubjekt, ändrar karaktär från att vara offentligrättslig till att bli privaträttslig, aktualiseras. Som vi tidigare anmärkte, anvisar vi en sådan tolkning. Stöd för vårt resonemang är förutom att rättssubjektet (fordringsägaren) har ändrat karaktär, att fordran har uppstått på grund av ett mellan parterna privaträttsligt avtal (i vissa fall sedvänja). Avtalet eller handelsbruket innebär att det åligger mäklaren att svara för vissa kostnader å redarens räkning. Konsekvensen är att när mäklaren i sin tur fakturerar redaren, motsvarar farledsavgifterna utlägg för mäklaren och inte ”avgifter” i strikt

bemärkelse.<sup>158</sup> Fordran gentemot redaren är således privaträttslig. Samtliga avgifter är fordringar som är berättigade till sjöpant enligt 3 kap. 36 § SjöL, och således är även 3 kap. 40 § 3 st. tillämplig och farerekvisitet behöver därmed inte uppfyllas.

### *Sammanfattning*

Farleds-, hamn- samt lotsfordran är förenad med sjöpant.

3 kap. 36 § 2 st. 2 p. SjöL → 3 kap. 40 § 3 st. SjöL → 15 kap. 1 § RB

Resultat: Inget farerekvisit behöver uppfyllas.

### *Internationella förhållanden – farleds-, hamn-, samt lotsavgifter*

För det fall de tidigare offentligrättsliga avgifterna i samband med betalning, övergår till mäklarna och blir privaträttsliga, är fjärde kapitlet åter tillämpligt, 4 kap. 1 § 1 st. SjöL e contrario. En förutsättning är att fordran är en sjöfordran enligt 4 kap. 3 § SjöL. Av denna paragraf följer att av lots- farleds- samt hamnavgifterna, är det endast lotsavgiften som uttryckligen uppräknas som en sjöfordran, 4 kap. 3 § 1 st. 10 p. SjöL. Övriga avgifter kan i stället utgöra sjöfordran i enlighet med paragrafens 14 p., förutsatt att avgifterna utgjort ett utlägg för mäklaren för ägarens räkning. Detta innebär att ett utlägg av en mäklare, för exempelvis en befraktares räkning, inte kan åberopas för kvarstad med stöd av denna paragraf.

Vi vill i detta hänseende återkomma till bestämmelsen i 4 kap. 2 § SjöL, av vilken det lyder att vad som i allmänhet gäller om kvarstad på fartyg även gäller för kvarstad enligt fjärde kapitlet såvida inte något annat föreskrivs i kapitlet. Innebörden av ”vad som i allmänhet gäller” kan som nämnts diskuteras. Att det innefattar en hänvisning till 15 kap. RB råder det inga tvivel om, men innebär det även att 3 kap. 40 § SjöL är tillämplig? Den senare bestämmelsen stadgar ju att för de fordringar som är berättigade med sjöpant, behöver inte farerekvisitet i 15 kap. RB vara uppfyllt. Som vi tidigare nämnt i avsnitt 7.2.2 kvarstadsbestämmelsernas tillämpning, hävdar Berlingieri att någon tillämpning av ovannämnda paragraf inte är möjlig i internationella rättsförhållanden.

Vad som förefaller som mindre lyckosamt med en tolkning i enlighet med Berlingieri, är att han inte tycks ta någon hänsyn till det faktum att fordringarna kan vara av sådan karaktär att de berättigar till sjöpant enligt tredje kapitlet, vilket är fallet för hamn- kanal- och

---

<sup>158</sup> I resonemanget kan även framföras att en annan tolkning i praktiken skulle innebära att mäklaren uppbär de aktuella avgifterna vilket inte är rättenligt i enlighet med farleds- samt lotsförordningen.

vattenvägsavgifterna. I sådant fall behöver inte farerekvisitet vara uppfyllt, 3 kap. 40 § 3 st. SjöL. Det finns ingen begränsning i tredje kapitlet som säger att reglerna inte skall gälla för det fall fordran uppstår i ett internationellt rättsligt hänseende.

Enligt vår mening är det inte helt klart att mäklaren, enbart med hänsyn till att fjärde kapitlet är tillämpligt, måste uppfylla farerekvisitet i 15 kap. RB, d.v.s. 3 kap. 40 § 3 st. inte skall tillämpas. Mot bakgrund av att författningskommentaren hänvisar från 4 kap. 2 § till bland annat 3 kap. 36 §, torde författaren mena att reglerna om sjöpant äger tillämplighet.<sup>159</sup> Därav menar vi att stadgandet i författningskommentaren till 4 kap. 2 § ger utrymme för att tillämpa 3 kap. 40 § 3 st. SjöL även i internationella kvarstadsförhållanden och att mäklaren således även i dessa fall, åtnjuter en lättnad ur bevisningshänseende.<sup>160</sup>

Vad som ovan nämnts gäller även beträffande hamnavgifter, förutsatt att dessa avgifter dels är av privaträttslig karaktär, dels att fordringen är att anse som en sjöfordran vilket det är för det fall det är ett utlägg i enlighet med 4 kap. 3 § 1 st. 14 p. SjöL. I sammanhanget kan anmärkas att en hamnavgift, enligt 1952 års arrestkonvention - till skillnad mot 1999 års version, inte är en legaldefinierad sjöfordran. Det får betydelse på så sätt att om hamninrättningen ansöker om kvarstad, kan en sådan inte beviljas eftersom fordran inte upptas i 4 kap. 3 § SjöL och därmed bister förutsättningarna för kvarstad. Utgången har även bekräftats i rättspraxis, *Russ* del II, där en kvarstadsansökan från Riga Passenger Port avseende hamnavgifter inte godkändes av domstolen.

För att återgå till farerekvisitets räckvidd är vi medvetna om att vår tolkning inte ligger i linje med domstolarnas samtidigt som vi finner det anmärkningsvärt att domstolen både i *Mindaugas* och *Nestor* valt att avstå från att godkänna ett kvarstadsbeläggande. Tiberg poängterar att det under hand har visat sig att domstolen fäst vikt vid att den ”får” kvarstadsbelägga i sådana rättsförhållanden som berörts ovan, men inte ”behöver” göra det.<sup>161</sup> Vi anser att en snäv tolkning av 3 kap. 40 § 3 st. SjöL resulterar i att omfattningen av bevisbördan blir beroende av om det rör sig om nationella eller internationella rättsförhållanden. Enligt vår mening saknas motiv för att göra en såpass restriktiv bedömning, eftersom fordringarna inte mister sin karaktär enbart på grund av det faktum att internationella rättsförhållanden är för handen. Vi frågar oss varför det skulle vara svårare att vara berättigad till kvarstad i internationella rättsförhållanden i jämförelse med kvarstad i nationella

---

<sup>159</sup> Karnovkommentar till 4 kap. 2 § Sjölagen, not 122

<sup>160</sup> Lagregeln är enligt vår mening oklar. Det faktum att 4:2 stadgar att de allmänna reglerna om kvarstad äger tillämplighet så länge som kapitlet inte stadgar något annat, i kombination med Lars Gorthons kommentar till 4:2 ”jmf bestämmelsen med 3:40 SjöL samt 15 kap. RB, talar sammantaget för att 3:40 är tillämplig även i internationella rättsförhållanden.

rättsförhållanden. Ett differentierat utfall beroende på rättsförhållandets karaktär, ligger enligt vår mening varken i linje med arrestkonventionens eller sjölagens intentioner. Vi skulle i detta sammanhang vilja referera till motiveringen i propositionen som föranledde bevislättanden som kommer till uttryck i 3 kap. 40 § 3 st. SjöL; *”Enligt min mening har gäldenären i nuvarande rätt ett alltför stort utrymme att på borgenärens bekostnad undandra sig att infria dennes fordran. Det räcker nog taget med att gäldenären på någon inte uppenbart obefogad grund bestrider käromålet och i övrigt förhåller sig passiv för att sjöpanträttsfordringen skall hinna preskriberas och gäldenären undgå att betala fordran med fartyget. Om kvarstad inte kan utverkas eller preskriptionen avbrytas på annat sätt, riskerar SjöL’s regler om sjöpanträtt att bli verkningslösa. Detta är självfallet inte en acceptabel ordning”*.<sup>162</sup>

I linje med motiveringen önskar vi understryka att det finns en överhängande risk för att sjöpantern förlorar sin verkan om inte kvarstad kan utverkas. Därutöver anser vi att riskerna för att gäldenären undandrar sig betalning är minst lika stora i internationella som nationella förhållanden, och därför anser vi det svårmotiverat att förespråka en differentierad utgång beroende av rättsförhållandets internationella eller nationella natur.

### *Sammanfattning*

Eftersom mäklaren är ett privaträttsligt subjekt, övergår de tidigare offentligrättsliga avgifterna från att vara offentliga till att bli privaträttsliga fordringar när mäklarna övertar dem från Sjöfartsverket, vilket resulterar i att fjärde kapitlet blir tillämpligt, 4 kap. 1 § 1 st. SjöL *é contrario*. En förutsättning är dock att fordran är en sjöfordran enligt 4 kap. 3 § 14 p.

4 kap. 3 § 1 st. 14 p. SjöL → 4 kap. SjöL tillämpligt → 4 kap. 2 § SjöL → 3 kap. 36 (3 kap 40 §) SjöL → 15 kap. 1 § RB

Resultat: Inget farerekvisit behöver uppfyllas.

## **8.3 Genomförandeproblematik**

### **8.3.1 Kvarstad i nationella förhållanden – i praktiken**

En sjörättslig tvist inleds i många fall med att sökanden ansöker om ett intermistiskt kvarstadsbeslut hos tingsrätten. Beslutet innebär att ansökan bifalls utan att svaranden har fått möjlighet att ge sin syn på saken. För att erhålla ett sådant beslut krävs att sökanden kan ställa

---

<sup>161</sup> Tiberg, *Fora och jurisdiktion i Sverige*, s. 4



säkerhet för det fall svaranden tillfogas skada på grund av det meddelade beslutet. Förfarandet innebär i stort sett att om skäl för kvarstad finns, följer ett förhandlingsscenario mellan sökanden och tingsrätten beträffande storleken på säkerheten. Denna förhandling sker utan svarandens vetskap. Säkerheten kan exempelvis motsvara en veckas charterhyra. När sökanden erhållit ett sådant beslut, skall denne omgående ansöka om verkställighet av beslutet hos Kronofogden. När Kronofogden verkställer beslutet, följer en beslagtagning av alla skeppshandlingar, loggböcker, nationalitetsbevis, samt mättningsdokument. I och med att samtliga dokument lämnar fartyget, omöjliggörs klarering i annan hamn, vilket indirekt innebär att fartyget ”tvingas” kvar i hamn.

När sökanden erhållit det interimistiska beslutet och Kronofogden beslagtagit handlingarna, ”släpps” svaranden in i processen och ytterligare förhandlingar följer. Svaranden brukar kräva att sökanden erlägger en ännu högre säkerhet samtidigt som han själv ställer en säkerhet motsvarande sökandens krav, i syfte att kunna ta fartyget ur arresten. Vanligtvis resulterar det i att fartyget kan lämna hamn, samtidigt som den civilrättsliga processen fortgår. I och med att svaranden ställer motsvarande säkerhet, är ett fartyg vanligtvis inte arresterat under någon nämnvärt lång tid, vilket kostnadsmässigt är oerhört fördelaktigt och transportererna kan således fortgå trots att tvisten fortsätter i domstol. Det bör noteras att sökanden måste väcka talan i domstol inom en månad från det att denne erhållit ett interimistiskt kvarstadsbeslut.<sup>163</sup>

### 8.3.2 Kvarstad internationella förhållanden – i praktiken

Beträffande kvarstad i internationella förhållanden är det omöjligt att ge några generella typsvar på hur processen går till eftersom den är beroende av vilket lands lag som är tillämplig, vilket i sin tur kan bero på i vilket land arresten utförs. Vanligtvis kontaktas inledningsvis ett ombud i det land där sökanden bor. För det fall fartyget befinner sig utomlands kontaktas ett ombud i det land där fartyget befinner sig, vilken i sin tur ansöker om kvarstad enligt det senare landets processuella regler. En utförlig beskrivning av tillvägagångssättet i respektive land finns det dessvärre inte något utrymme att ge i denna uppsats. Vad vi däremot kan konstatera är att en förutsättning för arrest i samtliga konventionsstater (1952 års arrestkonvention), är att fordran är en sjöfordran, vars innebörd följer av både konventionens artikel 2 samt 4 kap. 3 § SjöL.

4 kap. 1 § 1 st. 2 p. SjöL är en begränsningsregel eftersom det av den följer att

---

<sup>162</sup> Prop. 1987/88:77 s. 4 f.

<sup>163</sup> 15 kap. 7 § RB

bestämmelserna i kapitlet inte gäller för kvarstad som grundar sig på fordringar som avser skatter eller avgifter till staten. Det innebär att för det fall Sjöfartsverket kräver redaren i stället för mäklaren på avgifternas erläggande, är inte kvarstadsreglerna i fjärde kapitlet tillämpliga. Mäklaren å andra sidan, efter det att denne har infriat betalningen till Sjöfartsverket, berörs inte av begränsningsregeln såsom privaträttsligt subjekt, och kan således ansöka om kvarstad med stöd av 4 kapitlet förutsatt att det är en sjöfordan.

Vi har berört innebörden av 4 kap. 2 § samt vilken betydelse den får i förhållande till 3 kap. 40 § 3 st. samt 15 kap. RB. Eftersom en hänvisning till de båda lagrummen görs i kommentaren till 4 kap. 2 §, dessvärre utan någon utförlig motivering, är vi av den åsikten att ett samband mellan kapitlen kan skönjas.<sup>164</sup> Enligt vår mening synes denna jämförelse tyda på att tredje kapitlet skall tas i beaktande även när fjärde kapitlet är tillämpligt. En annan utgång torde resultera i att förutsättningarna för att bevilja kvarstad i nationella respektive internationella förhållanden inte är detsamma. Konsekvensen blir att ett nationellt kvarstadsärende premieras framför internationella arrestärenden eftersom farerekvisitet inte behöver uppfyllas.

Beträffande möjligheten att begära systerfartyg i kvarstad finns en sådan möjlighet i såväl internationella som nationella rättsförhållanden vilket vi tidigare berört. Däremot är det desto svårare att rättfärdiga ett kvarstadsbeläggande av fartyg, vars ägare inte är ansvarig för sjöfordran med stöd av de allmänna kvarstadsreglerna. Det eftersom 15 kap. RB endast reglerar och omfattar ett beslagtagande av *gäldenärens* tillgångar. Möjligheten att i nationella rättsförhållanden belägga ett fartyg i kvarstad, vars ägare inte är ansvarig för sjöfordran, återfinns enligt vår mening däremot i sentensen att det ligger i sjöfordrans natur att följa fartyget, oavsett vem som är ansvarig för dess uppkomst. Med andra skall denna möjlighet inte begränsas till att enbart omfatta fjärde kapitlet. En annorlunda tolkning får en märklig utgång, eftersom det i specifika fall resulterar i att en kvarstadsansökan endast kan bifallas i internationella rättsförhållanden. Det kan exemplifieras med att i sådant fall, endast är möjligt för en svensk sökanden att begära kvarstad i fartyg, i de fall fartyget bär utländsk flagg.

## 8.4 Avslutande reflektioner

Vår frågeställning inledningsvis var att utreda hur verksamma sjöpanten samt kvarstadsrätten är samt hur de kan användas för att uppnå sitt syfte. Mot bakgrund av denna frågeställning vill

---

<sup>164</sup> Karnovkommentar till 4 kap. SjöL, not 122

vi sammanfatta mäklarens rätt enligt följande.

Inledningsvis anser vi att de utestående fordringar som utgör hamn-, lots- samt farledsavgifter, ändrar karaktär när mäklarna i sin tur fakturerar rederierna. Stöd för vårt resonemang är att betalningsmottagaren såsom rättssubjekt har förändrats från att vara ett offentlighetsrättsligt subjekt till att bli ett privaträttsligt sådant. Detta konstaterande får betydelse i internationella rättsförhållanden. Eftersom fordringarna ändrar karaktär till att bli privaträttsliga får det till följd att fjärde kapitlet sjölagen är tillämpligt, 4 kap. 1 § 1 st. e contrario. En förutsättning är dock att fordringen är en sjöfordran enligt 4 kap. 3 § SjöL. Av ovannämnda avgifter, är det endast lotsavgifterna som uttryckligen grundar en sjöfordran, 4 kap. 3 § 1 st. 10 p. Samtliga avgifter kan emellertid betraktas som en sjöfordran enligt 4 kap. 3 § 1 st. 14 p., förutsatt att avgifterna utgjort ett utlägg för mäklaren för fartyget eller dess ägares räkning. Detta innebär att ett utlägg av en mäklare, för exempelvis en befraktares räkning, inte med säkerhet kan åberopas med stöd av denna paragraf. Det torde dock vara så att befraktaren vanligtvis delegerar i fartygets intresse. Likaså anser vi inget hinder föreligger mot att tillämpa 3 kap. 40 § 3 st. när fjärde kapitlet är tillämpligt.<sup>165</sup>

Således resulterar det i att fjärde kapitlet är tillämpligt för mäklaren, till skillnad från för Sjöfartsverket, och även att farerekvisitet i 15 kap. 1 § RB inte behöver vara uppfyllt för det fall sjöfordran är behäftad med en sjöpant. Vi tar således avstånd från Berlingieris tolkning och anser att en koppling från 4 kap. SjöL till 3 kap. 40 § 3 st. samma lag, kan skönjas med stöd av författningskommentaren. Berlingieris tolkning innebär att fördelarna med en sjöpant blir verkningslösa om farerekvisitet måste uppfyllas. För det fall sjöfordran *inte* berättigar till sjöpant är vi beredda att hålla med Berlingieri och att någon tillämpning av 3 kap. 40 § 3 st. inte är på sin plats i internationella rättsförhållanden. Sammanfattningsvis innebär vår tolkning att farerekvisitet, i vissa fall, inte behöver uppfyllas.

I enlighet med den branschsedvänja som utvecklats parterna emellan, har mäklaren betalat lotsavgifterna för rederiets räkning till Sjöfartsverket. Detta trots att det inte föreligger någon lagstadgad sådan skyldighet för skeppsmäklarna, eftersom det inte går att utläsa något solidariskt betalningsansvar ur lotsförordningen<sup>166</sup>, till skillnad mot farledsförordningen. Någon sådan skyldighet föreligger inte heller för hamnavgifterna. Av den anledningen vill vi återigen poängtera att konsekvensen av avsaknaden av solidariskt betalningsansvar avseende de båda nyss nämnda avgifterna blir att när mäklaren inte betalar avgifterna, efter en

<sup>165</sup> 4 kap. 2 § SjöL med hänvisning till 15 kap. RB samt 3 kap. 40 § SjöL

<sup>166</sup> Se främst 6 § förordning (1999:215) om lotsavgift

anmärkan på fakturornas utformning, saknar respektive fordringsägare författningsstöd för att kunna kräva mäklaren på dessa belopp. De tvingas i stället rikta sina anspråk mot uppdragsgivaren/redaren.

Som vi redan nämnt innebär dagens förfarande att mäklaren i vissa fall betalar lotsavgifterna innan de hunnit få tackning från redarna. Mäklarna själva anser att det faktum att de behöver ligga ute med pengar å redarens räkning på grund av att deras egen faktura inte förfallit till betalning, i praktiken innebär att de erlägger ett förskott på avgifterna till Sjöfartsverket. Sjöfartsverket intar en annan inställning, och anser att något förskott inte föreligger, troligtvis på grund av att betalningen i förhållande till tjänst, d.v.s. lotsningen, inte sker i förskott utan först efter det att tjänsten är utförd.

I detta sammanhang synes det föreligga en viss begreppsförvirring, och vi menar att något förskott i likhet med vad som mäklarna i dagligt tal definierar transaktionen, inte föreligger. Detta eftersom tjänsten redan är utförd. Den omständigheten att mäklarna ligger ute med pengar under en tidsperiod bör inte jämföras med en förskottsbetalning.

Som framkommit i analysavsnittet, består pant- och kvarstadsinstituterna utav ett antal komplexa och tämligen invecklade rättsregler, där mäklarens respektive Sjöfartsverkets rätt att använda sig av dessa institut varierar beroende på vilken slags fordran som aktualiseras och beroende på om fordran uppstår i nationella eller internationella avtalsförhållanden. När det så gällde Sjöfartsverkets rätt att begära ett fartyg med kvarstad i nationella förhållanden bör först sägas att, med tanke på att samtliga av de tillfrågade mäklarna var ovetandes om att det inte råder ett för dem solidariskt betalningsansvar för lotsavgifterna, är det av vikt att poängtera att Sjöfartsverket inte heller kan begära att mäklaren skall betala lotsavgiften. Förfarandet med betalningsvägran från mäklaren är endast att föredra så länge som nuvarande lydelse av lotsförordningen gäller. För det fall lotsförordningens bestämmelser ändras i ovannämnda hänseende, kan ett solidariskt betalningsansvar inträda för mäklaren även för dessa avgifter.

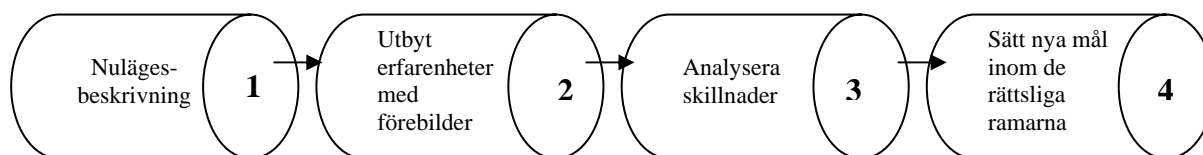
Förvisso har vi genom åren lärt oss att respektera dels doktrin dels domstolars utlåtanden. Med det sagt, vill vi även poängtera att det ligger inom ramen för en jurists arbete att våga ifrågasätta och analysera dessa rättskällor, för det fall nyanseringar behöver göras. En sådan nyansering anser vi vara berättigad när vi i motsats till vad domstolen funnit i rättsfallet Nestor, rättsfallet Mindaugas, samt Berlingieris tolkning, anser att det inte föreligger något hinder för att bortse från farerekvisitet i 15 kap. RB i internationella rättsförhållanden.

## 9 SLUTSATSER

*Med utgångspunkt i våra problemställningar har vi under arbetets gång fokuserat på skeppsmäklarens möjligheter att säkerställa sina utestående fordringar mot bakgrund av dels branschpraxis dels lagstiftningens utformning. I analysen har vi problematiserat och försökt utreda de problem som yrkeskategorin regelbundet ställts inför. Efter varje avdelning har vi sammanfattat våra åsikter i våra avslutande reflektioner. Med denna, vår avslutande del, är vår ambition att lyfta fram uppsatsens kärna och de möjligheter som vi ser för mäklaren att stärka sin roll inom ramen för den juridiska spelplanen.*

Förmågan att hämta och utvärdera information effektivt i problemlösningssyfte är en process. Processen omfattar ofta flera steg, vilka ser olika ut och kan vara olika många till antalet. Under arbetets gång har vi hämtat inspiration från en modell vilken omfattar totalt fem steg.<sup>167</sup> Modellen har inte följts till punkt och pricka, utan har snarare tjänat som en vägledning i arbetet med framställningen samt utformningen av våra slutsatser. Processen kan sammanfattas enligt följande;

Figur A



I den första respektive andra avdelningen beskrev vi nuläget, steg 1. Vi presenterade dels en bakgrund samt fallbeskrivning, dels en rättsutredning av tredje samt fjärde kapitlet sjölagen. I första avdelningen redogjorde vi även för de problem som skeppsmäklarna anser sig behöva komma tillrätta med. Närmare bestämt behandlade vi betalningsströmmar samt ansvarsfördelning för utestående fordringar, men även vikten av att erhålla förskott, vilket i vissa sammanhang har visat sig vara en praktisk omöjlighet. Steg 2 har vi delvis arbetat oss igenom när vi berört Rule B, men vi har även analyserat doktrin och utveckling av praxis. Med stöd av våra slutsatser kommer vi att försöka knyta ihop säcken med hjälp av de sista två stegen, steg 3 samt steg 4.

<sup>167</sup> SIQ Institut för kvalitetsutveckling, *Benchmarking – att lära av andra, En handbok i Benchmarking*, s. 14 f

## 9.1 Analysera skillnader och sätt nya mål

Det främsta syftet med att analysera skillnader är att finna styrkor och svagheter med olika möjligheter. Analysen är nödvändig för att utforma de alternativ som vi anser är tillräckligt verkningsfulla. Vår huvudsakliga intention med en sådan analys är att besvara vår tredje frågeställning såsom den presenterades under avsnitt 2, ”För det fall de rättsliga verktygen inte är tillräckligt effektiva, vilka övriga verktyg eller strategier kan utarbetas för att öka skeppsmäklarens möjlighet att få betalt för sina fordringar?” Således, vilka är slutsatserna vi drar beträffande skeppsmäklarens roll och dennes möjlighet att minimera sitt risktagande och underlätta ett framtida indrivningsarbete.

### 9.1.1 FONASBA

Som vi redan har nämnt, uppmanas samtliga mäklare som jobbar med klareringsarbete, d.v.s. hamnagenterna, att hänvisa till FONASBAs Standard Port Agency Conditions (hädanefter Standardavtalet) vid avtalsslutande med sina huvudmän. Standardavtalet, reglerar främst vilka rättigheter och skyldigheter agenten har, samt definierar parterna i avtalsförhållandet.

Av punkten 4 framgår följande;

*”The Owner shall pay by telegraphic transfer to the Agent’s bank account such sum as the Agent may request as an advance on port disbursements which the Agent estimates will be incurred on the Owner’s behalf. If the Owner should fail to comply with the Agent’s request, the Agent may*

*(a) at any time give immediate notice of the termination of the agency and/or*

*(b) take any necessary measures to detain the vessel in port until such funds are received by the Agent”.*<sup>168</sup>

Eftersom det stadgas i Standardavtalet att förskott skall erläggas för samtliga hamnutgifter är utgångspunkten att mäklaren alltid kan hänvisa till standardavtalet som uttryckligen ger denne rätt att erhålla förskott för de utlägg som har samband med hamnuppehållet.

---

<sup>168</sup> Artikel 4 i FONASBA Standard Port Agency Conditions, se bilaga 1, <https://sslrelay.com/fonasba.com/j56/STANDARD%20PORT%20AGENCY%20CONDITIONS%202007%20v.2.pdf>, (1/9 2009)

Efter en analys av utformningen Standardavtalets villkor, finner vi att de fyller en viktig funktion. Vi anser emellertid att delar av detta avtal bör förtydligas samt att det vore önskvärt att vissa tillägg till avtalet görs. Detta eftersom vi anser att villkoren är något ”tunna” beträffande reglering av betalningsansvaret och vi anser att delar av avtalslydelsen bör kompletteras och preciseras. Vår slutsats är att Standardavtalet minimerar riskerna men inte i den omfattning som vi anser är nödvändigt. Ett alternativ är således att ett antal tilläggs klausuler till Standardavtalet upprättas eller att skeppsmäklaren utgår från ett eget, eller av branschorganisationen, upprättat förmedlingsavtal.

### 9.1.2 Förmedlingsavtalets användande bland internationella skeppsmäklare

I vårt analysarbete har vi förutom kontaktat skeppsmäklare verksamma i Sverige, även undersökt arbetssätt hos skeppsmäklare verksamma i utlandet. Syftet har varit att skapa oss en uppfattning kring avtalskonstruktioner och hur förmedlingsavtal kan användas mellan mäklaren och redaren. Vi har bland annat kommit i kontakt med en aktör, ett mäklarföretag med säte i Sydafrika som har utformat ett förhållandevis omfattande förmedlingsavtal. Företaget agerar dels som hamnagenter men även som linjeagenter, och har varit verksamma sedan i slutet av 1800-talet.<sup>169</sup> Företaget har utverkat ett standardavtal, “*standard trading conditions*”, vilket stadgar företagets roll samt rättigheter och skyldigheter gentemot blivande avtalspartners. Avtalet inleds med en portalparagraf, vilken åsyftar att definiera de aktörer som agenten kan stå i relation till. Exempelvis stadgas agentens roll i förhållande till leverantören (*supplier*), mottagaren/lastägaren (*merchant*) samt fartygsägaren/befraktaren (*principal*). Därefter följer en beskrivning av möjliga avtalsrelationer och gällande regler vid transaktioner med de olika motparterna. Av avtalet stadgas agentens roll som tredjeman samt ansvarsfördelningen mellan de olika parterna. Ansvarsbegränsningar tillika betalningsansvar för såväl hamnutlägg som agentarvode, följer av separata paragrafer i avtalet. Nämnas kan att i avtalets artikel 4 (2) framgår vilka rättigheter som åvilar agenten för det fall motparten orsakar kontraktsbrott samt agentens rättighet att dra av upplupna kostnader från det förskott som motparten erlagt.<sup>170</sup>

Förmedlingsavtalet håller enligt vår mening en genomgående hög kvalitet på så sätt att det säkerställer innebörden av flera rättsförhållanden och villkoren förebygger framtida potentiella tvister. Av särskilt intresse är artikel 6(2) vilken stadgar “...*the Company shall*

---

<sup>169</sup> <http://www.kingandsons.co.za/>, (1/9 2009)

*have a **general lien** on all goods and documents relating to goods in its possession, custody or control for all sums due at any time from the Principal or the Merchant and/or their representatives and shall be entitled to sell or dispose of such goods or documents as agent for and at the expense of the Principal or the Merchant... ”.*

Med “Company” åsyftas mäklarföretaget och villkoret ger agenten en generell pant (general lien) i alla varor samt dokument som är i dennes medelbara kontroll. Panten gäller för samtliga utestående belopp för fartygsägarens samt lastägarens eller deras representanters räkning. Artikelnen ger således agenten en säkerhetsrätt avseende samtliga utestående fordringar, d.v.s. även de fordringar som inte medför en sjöpant enligt gällande rätt i Sydafrika. Villkoret är spännande eftersom det öppnar nya dörrar ur ett säkerhetsrättsligt perspektiv, samtidigt som det visar hur en mäklare på ett kreativt sätt ökar sina möjligheter att få sina betalningar säkerställda.

Det faktum att Sydafrika varken tillträtt sjöpantskonventionen eller arrestkonventionen begränsar möjligheterna till en arrest i Sydafrika till skillnad från i konventionsstaterna. Det är därför av extra vikt att en svensk skeppsmäklare i förhållande till en sydafrikansk redare, specificerar betalningsprocedurer etc., exempelvis genom att avtala om att standardavtalet utformat av FONASBA är tillämpligt alternativt tillställa redaren ett eget upprättat förmedlingsavtal.

På liknande sätt som det sydafrikanska mäklarföretaget har branschorganisationer, såsom Cyprus Shipping Association, upprättat ett likvärdigt agentavtal för sina medlemmar.<sup>171</sup> Förmedlingsavtalet är ett sätt att direkt förhindra att tvister av speciell natur uppstår samtidigt som det ställer krav på avtalsparterna att dels beakta varandras intressen dels faktiskt säkerställa ett ansvar för det fall avtalet inte iakttas.

Det är finurligt att genom en avtalskonstruktion införa möjligheten att belägga samtliga av mäklarens fordringar/utlägg på huvudmannen, med en generell panträtt. Från ett svenskt perspektiv skulle det innebära att mäklaren erhåller, förutom den sjöpant som hamn-, farleds- och lotsavgifter berättigar till enligt 3 kap. 36 § SjöL samt artikel 4 i sjöpantskonventionen, en förmånsrätt genom en generell panträtt i övriga utestående fordringar, exempelvis utlägg för stuvning/lassning/lotsning samt mäklararvode/kommission.

---

<sup>170</sup> <http://www.kingandsons.co.za/stc.aspx> , (1/9 2009)

<sup>171</sup> *CYPRUS SHIPPING ASSOCIATION (CSA) Standard Trading Conditions, February 1998, se* <http://www.shoham.com.cy/general/csa.pdf> , (1/9 2009)



Förvisso innebär en generell panträtt inte samma prioritet som en sjöpanträtt, men å andra sidan begränsas den inte av den korta preskriptionstid som gäller för sjöpanträtter.<sup>172</sup> Förmedlingsavtal, med skickligt utformade villkor är synnerligen ett verktyg som borde användas i mycket större utsträckning, främst av de svenska mäklariföretagen men förslagsvis även av svenska branschorganisationen.

### 9.1.3 Kortbetalning av hamn-, lots- samt farledsavgifterna i särskilda fall

Under våra samtal med berörda skeppsmäklare har ett intressant förslag rests angående hur problematiken avseende deras obetalda fordringar kan avhjälpas alternativt minimeras. Förslaget är särskilt lämpat för de mäklare som arbetar gentemot tankerfartygen, vilka kan anlöpa med mycket kort varsel vilket i vissa fall omöjliggör en begäran om förskott. I korthet går förslaget ut på att skeppsmäklarna fortsättningsvis estimerar hamn-, lots- samt farledsavgifterna (och diverse övriga avgifter) i en proforma D/A. Direkt vid ankomst skall motsvarande summa krediteras huvudmannen genom att exempelvis befälhavaren/kaptenen betalar motsvarande summa med kreditkort å fartygets räkning. I takt med att mäklaren erhåller fordringsanspråk från Sjöfartsverket m.fl., avräknas dessa mot proforman, varpå rederiet i slutändan erhåller en avstämningsfaktura (utgörande antingen ett rest- eller kreditbelopp beroende på slutbeloppets storlek i förhållande till proforman).

Det förslag som innebär betalning med kreditkort, enligt vad som ovan beskrivits, antyder att ett behov av nya tillvägagångssätt föreligger för att minska den risk som skeppsmäklaren utsätts för vid indrivandet av sina utestående fordringar, samtidigt som det pekar på brister i det befintliga tillvägagångssättet. I syfte att konkretisera kortbetalningens användningsområde, kommer vi nedan att beskriva en hypotetisk situation där det är särskilt lämpligt att skeppsmäklaren tillämpar denna betalningslösning.

#### ***Exempel:***

En tankmäklare får sent en fredag eftermiddag reda på att en tanker med 5000 ton olja ligger på redde med cirka 5 timmar till kaj. Fartyget skall in och lossa sin last över helgen. Även för det fall mäklaren estimerar de aktuella avgifterna samma dag, är sannolikheten liten för att rederiet på dagen hinner överföra aktuellt belopp, vilket i sin tur försvårar för mäklaren att

---

<sup>172</sup> Beträffande sjöpanträttens prioritet se artikel 5 i konventionen samt 3 kap. 37 § sjölagen. Beträffande sjöpanträttens preskriptionstid följer det dels av svenska sjölagen 3 kap. 40 § samt artikel 9 i konventionen, att denna är begränsad till ett år.

erhålla pengarna innan fartyget hunnit lämna hamn. Problemet skulle alltså kunna lösas genom att befälhavaren betalar summan för de uppskattade avgifterna med ett kreditkort. I samma stund som kreditkortet dras, tas pengarna från belastningskontot och är så att säga säkerställda för borgenären, givet att kreditkortet är giltigt.

En nackdel med detta betalningsförfarande är att det uppstår en viss transaktionskostnad vid användandet av kreditkortet, vilken användarna per automatik får stå för. Denna kostnad kan övervältras på mäklaren genom diverse avtalskonstruktioner för det fall betalningsansvarig så önskar. Enligt vår mening skall självklart mäklaren göra en lönsamhetskalkyl för att tillse att hon eller han i sådant fall är beredd att betala denna kostnad. Å andra sidan kan en sådan kostnad i relation till de totala fordringsbeloppen, vara försvarbar med hänsyn till den minimering av risktagande som proceduren innebär.

#### 9.1.4 BIMCO

BIMCO är en självständig organisation med medlemmar som representeras av en mängd yrkeskategorier såsom exempelvis redare och mäklare, men även övriga investerare inom sjöfartsnäringen. Syftet med organisationen är att arbeta för gemensamma sjöfartsfrågor, informera och utbilda medlemmarna i desamma samt framställa policys och standarddokument.<sup>173</sup> Medlemskapet förser medlemmen med en mängd service, bl.a. i form av hamninformation såsom ev. strejker, information beträffande förseningar, arbetstider och semestertider. Den omständigheten att medlemmen även kan erhålla information om sin blivande alternativt aktuella affärspartner, skapar ett verktyg som kan användas av mäklaren i ett preventivt syfte.

En av våra slutsatser är, dessvärre, att många mäklare *inte* är medlemmar i BIMCO. Den yttersta anledningen till att medlemskap övervägs är kostnaderna härför, mer specifikt medlemsavgifterna. Mäklarna anser inte att kostnaderna motiverar de fördelar som ett medlemskap genererar. BIMCO möjliggör för mäklaren att söka bilda sig en uppfattning om vilken ekonomisk ställning den aktuella uppdragsgivaren befinner sig i, samt ökar möjligheten att upptäcka diverse varningssignaler. Mer precist kan medlemmar utifrån detta "företagsregister" erhålla information om sin potentiella kund, exempelvis avseende utestående fordringskrav för frakt, kommission och liggandetider, men även dennes eventuella underlåtelse att följa skiljedomar eller andra åligganden enligt avtalsrättsliga

---

<sup>173</sup> [https://www.bimco.org/Corporate%20Area/About/BIMCO\\_a\\_century\\_of\\_service.aspx](https://www.bimco.org/Corporate%20Area/About/BIMCO_a_century_of_service.aspx), (16/5 2009)

förpliktelser. Dessutom kan BIMCO, i de fall någon av dess medlemmar har blivit utsatt för en kund som inte betalar sina utestående fordringar, ”varna” sina övriga medlemmar för kunden i fråga. Detta förutsätter emellertid att de aktuella beloppen inte är tvistiga.<sup>174</sup> Tack vare BIMCOs rapporteringssystem utförs, enligt vår mening, en form av kvalitetssäkring. Informationen fyller en viktig funktion eftersom mäklarna genom ett medlemskap kan minska riskerna att utsättas för huvudmän som är s.k. fula fiskar och tillkännage dem för övriga skeppsmäklare. Mäklare som inte är medlemmar undgår således mycket viktig information.

Medlemskap i BIMCO varierar kostnadsmässigt, dels beroende på vilken typ av medlemskap det rör sig om, dels huruvida medlemmen är ”broker” eller ”agent” samt hur många anställda företaget i fråga har. Detta kan i enlighet med vår redogörelse av mäklarens roll, föranleda viss förvirring, eftersom vissa rederiagenter enbart arbetar som just rederiagent gentemot ett specifikt rederi, ex. Maersk brokers, andra arbetar delvis som rederiagenter delvis som förmedlare av andra uppdrag, i egenskap av mäklare.

Mot bakgrund av att medlemsavgifterna varierar i storlek, bl.a. med hänsyn till antalet anställda, torde Skeppsmäklareföreningen upprätta en lönsamhetskalkyl och utifrån den förhandla med BIMCO om ett medlemskap där samtliga av Skeppsmäklarnas medlemmar får ta del av informationen. Ett medlemskap kan förvisso innebära att Skeppsmäklareföreningen får betala motsvarande kostnad för ett företag med 140 anställda, men kan ändå vara mer ekonomiskt för samtliga mäklare som vill vara delaktiga till skillnad mot egna medlemskap. En lämplig finansieringsmetod är exempelvis att låta medlemsavgiften till Skeppsmäklarföreningen till viss del omfatta ett medlemskap i BIMCO, alternativt att man som medlem kan välja om man vill få ta del av informationen och således årsvis betala branschorganisationen för den möjligheten.

### 9.1.5 Reflektioner kring Rule B

I andra avdelningen valde vi, för en kort stund, att lämna de nationella rättsreglerna och tog oss västerut där vi undersökte alternativ som utformats i andra länders rättssystem, närmare bestämt i USA. Rule B utgör ett mycket kraftfullt verktyg för borgenärens säkerställande av sina sjöfordringar,<sup>175</sup> och har visats bli en stor succé i USA. Rättsfallet Winter Storm ger, enligt vår mening, en förvarning om sjörättens utveckling utanför Sveriges gränser. Mot

---

<sup>174</sup> [https://www.bimco.org/Corporate%20Area/Joining/Membership\\_categories/Broker\\_Agency.aspx](https://www.bimco.org/Corporate%20Area/Joining/Membership_categories/Broker_Agency.aspx), (16/5 2009)

bakgrund av sjörättens internationella karaktär, och för det fall amerikansk rätt är tillämplig, finner vi det av vikt att upplysa om regeln, dess karaktär och frammarsch. Enligt vår mening gagnar utfallet i Winter Storm främst tanker- och närsjöfartsmäklarna, och utgör ett sätt att minska den problematik som vi tidigare behandlat. Som vi nämnde inledningsvis, är vi av den förhoppningen att även Sverige kan komma att införa en motsvarighet till Rule B. Vi anser att det är väsentligt att svenska skeppsmäklare uppmärksammas om regelns innebörd och framförallt att de redan i dag, om än i en relativt liten uträkning, faktiskt har rätt att tillämpa regeln i sitt indrivningsarbete och med hjälp av regeln säkerställa utestående fordringsbelopp i de fall förskottsbetalningar i praktiken ter sig omöjliga. Ett exempel på när så skulle kunna ske är i de fall en mäklare klarerar ett amerikanskt registrerat fartyg en fredag och inte hinner begära förskott, och där det senare visar sig att redaren undandrar sig betalning. Förutsatt att rederiet i fråga, alternativt dess agent, inte är lokaliserade till samma distrikt som processen inleds, kan den svenska mäklaren använda sig av Rule B och således på ett mycket snabbt sätt beslagta rederiets tillgångar. Detta tack vare möjligheten att beslagta elektroniska medel som härrör från rederiets konto, redan då de passerar/befinner sig på en förmedlande bank.

## 9.2 Slutord

I vår avslutande del har vi tagit fasta på och synliggjort hur bristen på effektiva rättsregler, såsom den amerikanska Rule B, skapar incitament till att på andra sätt, förhindra de fula fiskarnas överlevnad. Verktyg såsom BIMCOs rapporteringssystem, och FONASBAs standardavtal kan bland annat motverka spridning av oärliga redare och är endast en av flera möjligheter att försvåra för ohederliga verksamhetsutövare. Ett resultat av vårt arbete är att vi önskar ge uppslag och idéer på hur det rättsliga systemet kan utvecklas och peka på i vilka avseenden sjölagen kan synas vara en överlevande men forntida dinosaurier som måste anpassas till nya strukturer och internationella förhållanden.

Den mest övertygande lösningen som kan komplettera svårigheten att belägga fartyg med kvarstad är, enligt vår mening, att skapa avtalslösningar såsom förmedlingsavtal i linje med vad som redan används på kontinenten. I affärssammanhang är det likväl så viktigt som att tillförsäkra nya kunder, att försöka minimera riskerna med ohederliga kunder och fokusera på långsiktiga kundrelationer. För många mäklare är det inte alltid en reell möjlighet att enbart förlita sig på befintliga kunder, och för att överleva ”kantas” mäklarens vardag av flera inslag av risktaganden, exempelvis i samarbete med nya kunder som sporadiskt anländer. Däremot,

---

<sup>175</sup> Watson m.fl. s.4

anser vi att det råder en brist i kvalitetssäkringen av verksamma kunder/redare, och i mäklarens arbete ingår sällan någon omfattande sådan. Ett sätt att bedöma kvaliteten på sin kund är att våga ställa rimliga men rättvisa krav, med andra ord de krav som verksamheten fordrar. På så sätt ”testas” kunden och dennes förståelse för näringen. En rädsla för att potentiella kunder avböjer ett förslag, enbart på den grunden att förskott måste erläggas (i syfte att säkerställa mäklarens omkostnader), är i ärlighetens namn snarare ett tecken på att kunden har annat i sikte än att göra rätt för sig.

FONASBAs standardavtal, BIMCOs rapporteringssystem och praktiska formaliteter såsom hur förskottsbetalningen skall gå till, är stödåtgärder som tillsammans med förmedlingsavtalet kan förhindra risken att behöva driva en process mot en redare. Ej att förglömma är att utfallet av en process ofta resulterar i dyra slutnotor och energikrävande arbete med en högst osäker utgång. Alla alternativ av ”preventiv karaktär” som därutöver sätter en prägel av professionalism skapar trovärdighet, och den typen av handlingsmönster bör ses som en utmaning för såväl mäklaren som redaren.

Vår förhoppning är att de möjligheter vi valt att belysa kan vara en vägledande inspirationskälla - för skeppsmäklaren såväl som branschorganisationen - i det fortsatta arbetet med att stärka skeppsmäklarens rättsliga ställning.

*”Den mest framgångsrike affärsmannen är den som håller fast vid det gamla precis så länge som det är bra, och hugger tag i det nya så snart det är bättre.” (Robert P Vanderpoel)*

## 10. KÄLLFÖRTECKNING

### Rättsfall

#### Avgöranden från HD

NJA 1874 s. 337

NJA 1934 s. 685

NJA 1947 s. 647

NJA 1975 s. 45

NJA 1977 s. 160

NJA 1981 s 1104

NJA 1982 s. 244

NJA 1991 s. 682

NJA 1992 s. 375

NJA 2008 s. 24

#### Rättsfall från kammarrätterna

Kammarrätten i Jönköping mål nr 261-2001 meddelad 1 oktober, 2003

#### Rättsfall från länsrätterna

Länsrättens i Östergötlands län Mål nr 2652-07 E meddelad i Linköping 7 december 2007

#### Övriga svenska rättsfall

Hälsingborgs Rådhusrätts dom 9 november, 1962

#### ND (Nordiske domme i Sjöfartsanliggender)

ND 1919 s. 94

ND 1950 s. 368

ND 1979 s. 372

ND 1997 s.165

ND 1997.1

ND 1999 s. 65

#### Engelska rättsfall

[1974] 1 Lloyd's Rep. 174, *Ioannis Daskelilis*

[1980] 2 Lloyd's Rep. 325, *The Halcyon Isle*

#### **Kanadensiska rättsfall**

Orient Leasing Co v. The Kosei Maru (1979), 1F.C 670, 94 D.L.R. (3d) 658 (T.D)

#### **Amerikanska rättsfall**

Winter Storm Shipping, Ltd. v. TPI, 02-7078, meddelad av UNITED STATES COURT OF APPEALS, 6 November 2001, 310 F.3d 263 (2d Cir. 2002)

#### **Lagrumsanvisningar**

Fastighetsmäklarlag (1995:400)

Förmånsrättslag (1970:979)

Köplag (1990:931)

Lag (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m.

Lag (1915:218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område

Lag (1912:45) om kommission

Lag (1936:81) om skuldebrev

Lag (1975:88) om bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Lag (1991:351) om handelsagentur

Lag (2005:405) om försäkringsförmedling

SFS 1736:1232 Handelsbalk

SFS 1942:740 Rättegångsbalk

Sjölag (1994:1009)

Förordning (1975:931) om sjörättsdomstolar

Förordning (1993:1334) med bemyndigande för Sjöfartsverket att fastställa avgifter för viss kanaltrafik.

Förordning (1997: 1121) om farledsavgift

Förordning (1999:215) om lotsavgift

Förordning (2007: 1161) med instruktion för Sjöfartsverket

SJÖFS (2008:5) om farledsavgift

Skeppsklarerarförordning (1934:119)

Bilaga till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2008:5) om farledsavgift.

### **Internationella konventioner och förordningar**

International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, Brussels 10 May 1952

International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, Held at the Palais des Nations, Geneva, from 19 April to 6 May 1993

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område

### **Litteratur**

#### **Offentligt tryck**

Ds 1991:70 Promemoria angående Sveriges tillträde till 1952 års konvention och liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg (Arrestkonventionen)

Ds 1998:43 Myndigheternas föreskrifter – en handbok i författningsskrivning

Ds 2003:41 Nya farledsavgifter

SOU 1984:85 Handelsagentur och kommission

SOU 2007:106 Lotsa rätt

Prop. 1973:90 Ny regeringsform och ny riksdagsordning m.m.,

Prop. 1987/88:77 Om preskription av sjöpanträtt

Prop. 1990/91:5 Om Sveriges tillträde till arrestkonventionen

Prop. 1990/91:63 Om handelsagentur

Prop. 1992/93:5 Förslag till Lag om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden

#### **Övrig litteratur**

Berlingieri, Francesco, *Arrest of ships - A commentary on the 1952 and 1999 Arrest convention*, 4:e uppl., London, Informa, 2006

Bowtle, Graeme & Mc Guinness, Kevin., *The law of ship mortgages*, London, LLP, 2001

Brækhus, Sjur, *Skeppsmäklarens rättsliga ställning*, Oslo, 1946

Dignam, Alan, Lowry, John, *Company law*, 5:e uppl., Oxford, Oxford Univ. Press, 2008

Dotewall Rolf, *Mellanmannens kunskap och huvudmannens bundenhet*, Stockholm, Norstedts Juridik, 1998



Falkanger, Thor, Bull H J, Brautaset L, *Scandinavian Maritime Law The Norwegian Perspective*, 2 uppl., Oslo, Universitetsförlaget, 2008

Föreningen Sveriges Flotta, *Handbok i skeppsklarering*, 2:a uppl. Stockholm 1953

Hagberg, Lennart, Romlöf, Robert, *Arrest of vessels*, International Bar Association, Maritime Law volume 1, Deventer, Kluwer, 1976

Hellner, Jan, *Om obehörig vinst särskilt utanför kontraktsförhållanden. Ett civilrättsligt problem i komparativ belysning*. Akad. Avhandling Uppsala, Almqvist & Wiksell, 1950

Håstad, Torgny, *Sakrätt avseende lös egendom*, 6.e uppl., Stockholm, Norstedts Juridik, 1996

Ihre, Rolf, Gorton, Lars, Sandevärn, Arne, *Shipbroking and chartering practice*, 6 uppl., London, LLP, 2004

Institutet för kvalitetsutveckling, *Benchmarking: att lära av andra: en handbok i benchmarking*, Göteborg, SIQ, 2007

Johansson, Svante, *Nials svensk associationsrätt*, 9:e uppl., Stockholm, Norstedts Juridik, 2007

Johansson, O. Svante, *An outline of transport law*, Stockholm, Jure, 2008

Karlgren, Hjalmar, *Kollegium i allmän obligationsrätt II*, Lund, Utgiven av Juridiska Föreningen Lund, 1947

Kleemann, Reinhold, *Der schiffsmakler in Seeverkehr*, Hamburg, Diss, 1932  
Lloyds of London Press Ltd, London 1984

Mellqvist, Mikael, Persson Ingemar, *Fordran och Skuld*, 8:e uppl. Uppsala, Iustus, 2007

Pålsson, Lennart, *Brysselkonventionen, Luganokonventionen och Bryssel I-förordningen*, Stockholm, Norstedts Juridik, 2002

Ramberg, Christina, *Kontraktstyper*, Stockholm, Norstedts Juridik, 2005

Rune, Christer, *Rätt till Skepp*, andra uppl. Göteborg, Akademikerförlaget, 1991

Sandström, Jan, *Handelshögskolan i Göteborg skrifter 1969:1, Befälhavaravtal och sjöpanträtt*, Göteborg, 1969

Tetley, William, *International Conflicts of Laws*, Montréal, International Shipping Publications, 1994

Tiberg, Hugo, *Kreditsäkerhet i fartyg*, Stockholm, Norstedts, 1968

Tiberg, Hugo, Dotevall Rolf, *Mellanmansrätt*, 9 uppl. Stockholm, Norstedts Juridik, 1997

Wilson, F John, *Carriage of goods by sea*, 3 uppl. London, Financial Times Management, 1998

## Rapporter och citerade artiklar

Almén, *Om förmånsrätt*, SvJT 1944 s .408

Henry Wadsworth Longfellow, *Evangeline, A Tale of Acadie* (1843).

## Internet

### Artiklar och rapporter

Anderson Charles B, *Rule B Attachments and Electronic Funds Transfers – A Model for the New Electronic Age or e-Commerce Nightmare*, Skuld North America 2009

<http://www.skuld.com/upload/News%20and%20Publications/Publications/Beacon/Beacon%202008%20191/Rule%20B%20Attachments%20and%20Electronic%20Funds%20Transfers.pdf>

Quartaro Neil A, *Requirements for Attachment of Assets under Rule B*

<http://www.avvo.com/legal-guides/ugc/requirements-for-attachment-of-assets-under-rule-b>

Sjöfartsverkets delårsrapport januari-mars 2009

<http://www.sjofartsverket.se/pages/592/Delarsrapport0903.pdf>

Sjöfartsverkets årsredovisning 2008

<http://www.sjofartsverket.se/upload/Pdf-Gemensamma/%C3%85rsredovisning%202008.pdf> s 51

Steamship Mutual, U.S. – Obtaining *Security for Maritime Claims – Rule B*, publicerad i *Sea Venture* Volume 20, December 2001

[http://www.simsl.com/US\\_RuleB1201](http://www.simsl.com/US_RuleB1201)

Tiberg Hugo. *Fora och Jurisdiktion i Sverige*, Föredrag avhållet under Östersjöseminariet på Kökar den 15 augusti 2003

[www.juridicum.su.se/transport/Forskning/Artiklar/HTSam.doc](http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/Artiklar/HTSam.doc)

Watson, Farley och Williams, *Rule B attachment*, publicerad i *Shipping Litigation Briefing*, June 2009

[http://www.wfw.com/Publications/Publication561/\\$FILE/WFW%20Shipping%20Litigation%20Briefing%20June%202009.pdf](http://www.wfw.com/Publications/Publication561/$FILE/WFW%20Shipping%20Litigation%20Briefing%20June%202009.pdf)

### Övriga dokument

CYPRUS SHIPPING ASSOCIATION (CSA) STANDARD TRADING CONDITIONS  
FEBRUARY 1998

<http://www.shoham.com.cy/general/csa.pdf>

FONASBA STANDARD PORT AGENCY CONDITIONS

<https://sslrelay.com/fonasba.com/j56/STANDARD%20PORT%20AGENCY%20CONDITIONS%202007%20v.2.pdf>

## KING AND SONS TRADING CONDITIONS

<http://www.kingandsons.co.za/stc.aspx>

### Övriga Besökta websidor

<http://www.admiraltylawguide.com/circt/2ndwinterstorm.pdf>

[https://www.bimco.org/Corporate%20Area/About/BIMCO\\_a\\_century\\_of\\_service.aspx](https://www.bimco.org/Corporate%20Area/About/BIMCO_a_century_of_service.aspx)

[https://www.bimco.org/Corporate%20Area/Joining/Membership\\_categories/Broker\\_Agency.aspx](https://www.bimco.org/Corporate%20Area/Joining/Membership_categories/Broker_Agency.aspx)

[https://www.bimco.org/Corporate%20Area/Joining/Membership\\_categories/Owner.aspx](https://www.bimco.org/Corporate%20Area/Joining/Membership_categories/Owner.aspx)

<http://www.csa-cy.org/profile.htm>

<http://www.kingandsons.co.za/>

<http://www.riksbank.se/templates/stat.aspx?id=16738>,

<http://www.shiparrested.com/ship-arrest-in-south-africa.html>

[http://www.sjofartsverket.se/templates/SFVXPage\\_922.aspx](http://www.sjofartsverket.se/templates/SFVXPage_922.aspx)

[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

<http://www.swe-shipbroker.se/sv/arbetasomskeppsmaklare/hamnagent.aspx>

<https://sslrelay.com/fonasba.com/j56/STANDARD%20PORT%20AGENCY%20CONDITIONS%202007%20v.2.pdf>,



## **THE FEDERATION OF NATIONAL ASSOCIATIONS OF SHIP BROKERS AND AGENTS STANDARD PORT AGENCY CONDITIONS**

### **Definitions**

“Agent” means a port agent being a member of a national association of shipbrokers and agents which is a member of FONASBA and which has accepted an appointment to act on behalf of an owner under these conditions.

“Owner”, when used with reference to any vessel means the registered owner, manager, managing agent, master or other person in charge of the vessel.

1. The Agent shall be the agent of the Owner (whether or not nominated by the charterer in accordance with charterparty provisions) and shall exercise due care and diligence in performing services for and on behalf of the Owner
2. Unless otherwise stated in writing, the Agents acts at all times as agent for and on behalf of the Owner and has authority to place orders with suppliers as agent for the Owner. The Agent shall not be personally liable to pay any debts due to suppliers from the Owner.
3. In return for his activities, the Agent shall be remunerated with an agreed fee in respect of the customary and expected services provided to the vessel. The Agent is also entitled to reimbursement of reasonable out of pocket expenses. By mutual agreement the Agent shall also be entitled to an additional fee in the event of unexpected occurrences creating additional work or delay to the vessel.
4. The Owner shall pay by telegraphic transfer to the Agent’s bank account such sum as the Agent may request as an advance on port disbursements which the Agent estimates will be incurred on the Owner’s behalf. If the Owner should fail to comply with the Agent’s request, the Agent may:-
  - (a) at any time give immediate notice of the termination of the agency and/or
  - (b) take any necessary measures to detain the vessel in port until such funds are received by the Agent.
5. The Agent shall be entitled to deduct from the sums held by it for the owner’s account any amount due from the Owner.
6. The Agent shall take every care to ensure that the proforma disbursement account is as accurate as possible. The proforma disbursement account is, however, only an estimate and the actual disbursement account may – and often does for various reasons beyond the Agent’s control – vary from the proforma disbursement account. The Owner is required, and is liable to pay upon demand, the full amount described and shown in the actual disbursement account.
7. The liability of the Agent to the Owner in respect of any negligent act, error or omission committed by the Agent, his directors or employees shall not exceed the amount of two and a half times agency fees payable by the Owner to the Agent in respect of the vessel, which fees shall be deemed earned in any event.
8. The Owner shall indemnify the Agent against all third party claims, charges, losses, damages and expenses that the Agent may incur. This indemnity shall not extend to matters arising by reason of the negligence or willful misconduct of the Agent.

9. The Agent, with the consent of the Owner, shall have authority to appoint sub-agents to perform services on behalf of the Owner, including such services as may be subject to these conditions, remaining at all times responsible for the actions of the sub-agent.

10. If the Owner fails to make payment in full of any sums due to the Agent on demand or within any period agreed in writing, the Agent shall be entitled to recover interest on any sums outstanding at the rate of 2% above LIBOR applicable during the period when the sums are outstanding.

11. The Owner undertakes with the Agent that no claim or allegation of any kind shall be made against any of the Agent's directors, officers or employees (hereinafter collectively called "the beneficiaries") for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising directly or indirectly from any negligent act, error or omission of the beneficiaries in the performance of the services the subject of these conditions. The beneficiaries shall have the benefit of this undertaking and in entering into this contract the Agent, to the extent of this provision, does so not only on his own behalf, but also as agent or trustee for the beneficiaries, who shall to the extent of this clause only be or be deemed to be parties to this contract.

12. The primary duty of the Agent in respect of the exchange of ISPS Code compliance information between the vessel and the shore authorities is limited to correctly notifying the Owner of the information required, the date by which it is required and the address to which it must be sent. If the Agent is additionally required to pass the information on, his liability is extended to include ensuring the information provided by the vessel is correctly lodged with the relevant shore authority within the required time limit. Any failure by the Agent to undertake these duties with the utmost skill and care can render the agent liable for the loss incurred. Under no circumstances, however, is the Agent held liable for the accuracy of the information provided by the Owner, or if the Owner fails to make the information available to the Agent within the required time limit or for any other error or failure that may occur which is beyond the Agent's reasonable control. These remain at all times the responsibility of the Owner.

13. The Agent shall perform the services he undertakes to provide with due dispatch but shall not be liable for any loss or damage arising from any delay which it could not reasonably prevent.

14. Where the Agent has spent time and incurred costs in anticipation of the vessel's call which is subsequently cancelled, or for which the Agent is not appointed, then the Agent shall be reimbursed in respect of all time and costs reasonably incurred.

15. The Agent shall be discharged from all liability whatsoever to the Owner and unless suit is brought within one year of the act or default of which complaint is made.

16. These conditions shall be governed by and construed in accordance with the laws of a place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with these conditions shall be referred to arbitration at the mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

17. These conditions shall prevail unless otherwise agreed between the parties.

18. To the extent that these conditions conflict with the national law of the country in which the Agent is domiciled, then the national law shall prevail.