



**Handelshögskolan**

VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

Juridiska institutionen

# **Sabotagerisken vid kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden**

Examensuppsats

30 poäng

Handledare: Svante O. Johansson

Författare: Ninos Aho

Sjörätt

Höstterminen 2009

## Innehåll

<b>1 Inledning</b> .....	<b>4</b>
1.1 Bakgrund och problemställning .....	4
1.2 Syfte, metod och disposition .....	6
1.3 Avgränsning .....	7
<b>2 Allmänt om kvarstad på fartyg</b> .....	<b>8</b>
2.1 Två regelsystem – Internationella förhållanden och andra förhållanden .....	8
2.2 Sjölagen – Arrestkonventionen och 15 kap RB .....	9
<b>3 Arrestkonventionen</b> .....	<b>10</b>
3.1 Bakgrund .....	10
3.2 Artikel 6 .....	11
3.3 Grounds of arrest - Krav på sabotagerisk? .....	12
3.3.1 Inledning .....	12
3.3.2 Krav på sabotagerisk även då arrestkonventionen är tillämplig? .....	15
<b>4 RB 15 Kap Om kvarstad mm</b> .....	<b>19</b>
4.1 Sannolika skäl .....	19
4.2 Sabotagerisk skall <i>skäligen antas</i> .....	20
4.3 "Får" – proportionalitetsprincipens tillämpning .....	20
<b>5 Sabotagerisken</b> .....	<b>24</b>
5.1 Inledning .....	24
5.2 Allmänt om parternas motstående intressen .....	25
5.3 Allmänt om kravet på och prövningen av sabotagerisk .....	26
<b>6 Fara i dröjsmål</b> .....	<b>27</b>
6.1 Allmänt .....	27
6.2 Graden av tidsnöd och andra faktorer .....	28
6.3 Riskreduceringsanordningar .....	30
<b>7 Konkret och abstrakt fara</b> .....	<b>31</b>
<b>8 Sabotageåtgärd och särpräglingskravet</b> .....	<b>32</b>
8.1 Allmänt .....	32
8.2 Skadlig effekt som ett nödvändigt villkor för kvarstad på fartyg? .....	33
8.3 Sabotagegrundande egenskaper i situationsomgivande omständigheter .....	34
8.3.1 Verkställighetssvårigheter utomlands .....	34

8.3.2 Art och omfattning av svarandens tillgångar .....	41
8.3.3 Svarandeföretagets stabilitet, storlek, marknadsrykte och organisation .....	42
8.3.4 Svarandes koppling till utlandet .....	43
8.3.5 Faran i att svensk rätt då skulle skilja sig åt från andra jämförbara jurisdiktioner .....	46
<b>9 Analys och slutsats .....</b>	<b>48</b>
<b>Källor och litteratur .....</b>	<b>52</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund och problemställning

Enligt svensk rätt är en förutsättning för att ansökan om kvarstad på ett utländskt fartyg skall beviljas, att det *skäligen kan befaras att motparten genom att avvika, skaffa undan egendom eller förfara på annat sätt undandrar sig att betala skulden*. Denna så kallade *sabotagerisk* är ett villkor för att kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden skall beviljas, vilket framgår av att 4 kap SjöL hänvisar till de allmänna reglerna om kvarstad i 15 kap RB, där sabotagerisken uppställs som villkor. Termen sabotagerisk anses inte vara ett adekvat uttryck för nämnda rekvisit, men det anses ha ett pedagogiskt värde, och har därför använts inom doktrin och praxis.<sup>1</sup> Det är i ordets allmänspråkliga betydelse som begreppet sabotagerisk skall uppfattas.<sup>2</sup> Med begreppet avses inte några anonyma skadegörelser utan bara sådana handlingar som svaranden står för eller misstänks stå för. Begreppet tar inte heller enbart sikte på handlingar där svaranden vidtar åtgärder för att avsiktligen orsaka skada utan även de fall av handlingar som på grund av sin karaktär ändå kan anses rättfärdiga ett tvångsingrepp.<sup>3</sup>

En vanlig uppfattning är att institutet civilprocessuella säkerhetsåtgärder har sin grund i framförallt två verkliga förhållanden; dels en tidsmässigt långvarig tvistemålsrättegång dels sabotagebenägenheten hos vissa svarande. Det kan gå avsevärd tid från det att en tvist uppstår tills det att den når sin slutliga lösning genom en dom. Det är fråga om ett tidsglapp som lämnar ett stort utrymme för svaranden att obstruera mot sökandens rätt, genom att sabotera verkställigheten av en kommande dom.<sup>4</sup> I syfte att säkerställa käreandepartens rätt under processens gång finns därför regler om kvarstad och andra civilprocessuella säkerhetsåtgärder i rättegångsbalkens kapitel 15.

Kvarstad är *en* form av civilprocessuell säkerhetsåtgärd. En annan säkerhetsåtgärd är ett provisoriskt förbud för svaranden att vidta en viss handling eller att bedriva viss verksamhet. Ytterligare ett exempel är ett provisoriskt *åläggande* om att svaranden skall positivt vidta en

---

<sup>1</sup> Karl Axel Vinge, s 9.

<sup>2</sup> Ekelöf *m fl*, Rättegång III, s. 28.

<sup>3</sup> Westberg, Bok 3, s. 15.

<sup>4</sup> Westberg, Bok 3, s. 15.

viss åtgärd, t ex leverera viss produkt. I den här uppsatsen är det främst den så kallade sabotagerisken inom kvarstadsinstitutet som skall behandlas, och då särskilt vid fordringsanspråk (15 kap 1 § RB).

Det har inom den sjörättsliga doktrinen varit en allmän uppfattning att det inte skall krävas någon utförligare utredning om sabotagerisk i det enskilda fallet för att utverka kvarstad på fartyg i internationell trafik.<sup>5</sup> Det förhållandet att kvarstaden avser ett utländskt fartyg som förväntas lämna landet har ansetts tillräckligt, i vart fall om svaranden inte har andra tillgångar i Sverige. Den uppfattningen kommer även till uttryck i prop. 1992/93:5 s. 25 där departementschefen anför, när det gäller kvarstad på utländska fartyg, att det ofta i praktiken anses föreligga sabotagerisk redan genom att det främmande fartyget förväntas lämna landet, såvida inte ägaren har annan egendom i Sverige.<sup>6</sup>

Trots att det kan anses vara en etablerad uppfattning har underrätterna i flera avgöranden beslutat i strid mot den.<sup>7</sup> Ett flertal underrättsdomar har inneburit att kvarstad inte beviljats trots att de omständigheter förelegat som tidigare varit tillräckligt för kvarstad. I ett överklagat avgörande från Svea hovrätt den 31 oktober 2008 (Ö 8434-08) valde HD dessutom att inte meddela prövningstillstånd i ett ärende som gått kvarstadssökanden emot. Genom HD:s beslut är rättsläget för närvarande något oklart.

Frågan som uppkommer i samband med HD:s beslut att inte meddela prövningstillstånd är, om den tidigare uppfattningen inom sjörätten är baserad på en förlegad syn. Utgör det förhållandet att kvarstaden avser ett utländskt fartyg som förväntas lämna landet ett tillräckligt krav på fara för sabotage för att kvarstad skall beviljas eller krävs det även att andra omständigheter skall vara för handen? Medför nuvarande verkställighetskonventioner att utländskt fartyg inte kan bedömas på annat sätt än svenska? Vilka övriga omständigheter är det i så fall som skall krävas för att uppnå kravet på sabotagerisk vid kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden?

---

<sup>5</sup> Hugo Tiberg, *Kreditsäkerhet i fartyg*, 1968, s. 265 f. och *Fartygsexekution*, Sjörättsgruppen Libra, 1996, s. 35.

<sup>6</sup> Prop 1992/93:5 s 25.

<sup>7</sup> Malmö 6 mar 2002, T-1863-02 *Nestor*, och beslut från Svea hovrätt den 31 oktober 2008 (Ö 8434-08). Se även Tiberg, [www.juridicum.su.se/transport/Forskning/Skrift/Sweden2002.doc](http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/Skrift/Sweden2002.doc), avsnitt 11.2.

## 1.2 Syfte, metod och disposition

Detta arbete syftar till att undersöka det svenska rättsläget rörande sabotagerisken vid kvarstad på fartyg i internationella förhållanden. Undersökningen skall främst klarlägga huruvida det klassiska exemplet, där ett utländskt fartyg som befinner sig i svensk hamn och som när som helst skall avsegla (i fortsättningen refererat till som paradexemplet), är godtagbart såsom en presumtion för sabotagerisk. Övriga frågor som skall besvaras är hur tillkomsten av Bryssel förordningen och Luganokonvention om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område<sup>8</sup> samt Sveriges tillträde till konventionen om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg (arrestkonventionen),<sup>9</sup> påverkar bedömningen av paradexemplet.

De ovan nämnda fallen från underrätterna väcker samtidigt frågan om kravet på sabotagerisk är tillräckligt för att tillgodose svarandens behov av skydd mot otillbörliga ingripanden. Syftet med den här uppsatsen är därför även att ta reda på vilka förutsättningar som krävs för att uppfylla kravet på sabotagerisk i 15 kap 1 § RB och besvara frågan om detta utgör en rimlig avvägning mellan svarandens intressen och kärandens behov av att skydda sitt anspråk mot en sabotagebenägen motpart.

Den principiellt viktiga knäckfrågan är alltså vilket krav på sabotagerisk som skall uppställas för att kvarstad skall beviljas på ett utländskt fartyg, vars ägare inte har någon annan egendom i landet än det fartyg på vilket kvarstad ansöks om. I denna uppsats är det inte sabotagerisken som sådan som sätts i fokus. Fokus sätts i stället på frågan om den specifika situationen med ett fartyg tillhörande en i utlandet hemmahörande svarande, utan egentlig egendom i Sverige, skall anses rättfärdiga ett förordnande om ett provisoriskt tvångsingrepp.

Uppsatsen är doktrin- och rättsfallsbaserad, och metoden för den genomförda studien är främst den traditionellt rättsdogmatiska, där lagar, förarbeten, rättspraxis och doktrin systematiskt har undersökts. Uppsatsen är till viss del av beskrivande natur då den skall ge en överskådlig bild av rättsläget beträffande arrest, dvs. såväl regler vilka måste beaktas som grunderna för dessa. Uppsatsen är genomgående analytisk men rymmer även ett separat

---

<sup>8</sup> Konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område (Luganokonventionen) undertecknad i Lugano den 16 september, 1988.

<sup>9</sup> Internationell konvention om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder (arrest) i havsgående fartyg (arrestkonventionen) undertecknad i Bryssel den 10 maj, 1952.

kapitel där de respektive analyserna knyts samman och utrymme ges till analys och avslutande kommentarer.

Förutom svensk rätt kommer att beaktas rättsläget i dansk och norsk rätt. Denna komparation motiveras av att de, förutom att vara medlemmar av arrestkonventionen även har en tillsammans med Sverige gemensamt utarbetad sjölag, vilket leder till stora likheter i de olika ländernas kvarstadsinstitut. Även om finländsk sjörätt också baseras på den gemensamt utarbetade sjölagen så har jag av främst utrymmesskäl valt att inte beakta den. Dessutom kom jag kom snabbt fram till att rättsläget i Finland inom detta område var väldigt likt det svenska. Det skulle alltså bli en upprepning av den svenska synen. Komparationen med England, och i viss mån andra europeiska länder, motiveras främst av att det rör stora sjöfartsnationer som spelar en stor roll i den internationella sjöfartsnäringen.

Uppsatsens ambition är inte att ge några fullständiga svar utan snarare att undersöka, belysa och kommentera sabotagerisken vid kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden, såväl på ett nationellt som på ett internationellt plan.

Inledningsvis skall arrestkonventionen undersökas i relevanta delar. Sedan kommer en utredning av kvarstadsreglerna i 15 kap RB för att följas av en genomgång av de olika förutsättningarna för sabotagerisken. Därefter kommer en kort allmän genomgång av kvarstadsinstitutet att göras. Slutligen skall i det avslutande avsnittet analyserna knyts samman och utrymme ges till personliga reflektioner och avslutande kommentarer.

### **1.3 Avgränsning**

Som följer av titeln på uppsatsen görs en inledande avgränsningen genom att det enbart är *sabotagerisken* inom kvarstadsinstitutet som närmare skall belysas närmare. Vidare är det den specifika situationen då ett utländskt fartyg som befinner sig i svensk hamn, men som när som helst skall lämna svensk territorium, som skall undersökas. Det har som ovan angetts sedan länge inom doktrin och i praxis varit allmänt vedertaget att ett sådant läge har uppfyllt kraven på sabotagerisk, och därmed gett upphov till ett beviljande av en kvarstadsansökan. Det skall således utredas och diskuteras om detta paradexempel är godtagbart än i dag, och jag skall

således endast översiktligt gå in på de övriga rekvisiten för att kvarstad skall beslutas. Avgränsningen av uppsatsen gäller vidare fordringar som *inte* är förenade med sjöpanträtt, eftersom det är då sabotageriskens bedömning kommer till sin spets. En sabotageriskbedömning skall ju inte ske enligt 3 kap 40 § 3 stycket SjöL. En annan avgränsning är att denna uppsats endast skall behandla kvarstad som blir aktuell i tvister rörande en penningfordran. I övrigt krävs en översiktlig genomgång av kvarstadsinstitutet för att få en bättre förståelse för kvarstadsinstitutet och för att bättre argumentera för den ena eller andra ståndpunkten.

## 2 Allmänt om kvarstad på fartyg

### 2.1 Två regelsystem – Internationella förhållanden och andra förhållanden

Inom svensk sjö rätt finns det två regelsystem för kvarstad på fartyg. Det är dels reglerna som baseras på arrestkonventionen,<sup>10</sup> dels de allmänna reglerna om kvarstad. Arrestkonventionen har för svensk del intagits 4 kap SjöL och gäller kvarstad på fartyg för anspråk som i Sverige eller ett annat land är eller kan bli föremål för rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Bestämmelserna gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter till stat eller kommun. Vidare gäller bestämmelserna för fartyg som är införda i det svenska fartygsregistrets skeppsdel eller ett motsvarande utländskt fartygsregister. Bestämmelserna gäller inte för svenska skepp om sökanden har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i Sverige.<sup>11</sup> När reglerna om kvarstad i sjölagen inte är tillämpliga gäller i stället de allmänna bestämmelserna om kvarstad, vilka finns i 15 kap RB.

Sjölagens bestämmelser avser således internationella tvister berörande registrerade fartyg, medan interna tvister, sådana som berör övriga fartyg, behandlas enligt rättegångsbalken.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> Internationell konvention om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder (arrest) i havsgående fartyg (arrestkonventionen) undertecknad i Bryssel den 10 maj, 1952.

<sup>11</sup> 4:1 SjöL.

<sup>12</sup> *Tiberg*, Fora och jurisdiktion i Sverige, s 4.



## 2.2 Sjölagen – Arrestkonventionen och 15 kap RB

I svensk rätt kompletteras arrestkonventionens regler av de bestämmelser som gäller för kvarstad i allmänhet. Så är dock inte fallet i alla länder. Nedan skall undersökas på vilket sätt denna systematisering av kvarstad kan påverka paradexemplets lämplighet?

I 4 kap 2 § SjöL anges att ”vad som i allmänhet gäller om kvarstad på fartyg gäller också för kvarstad enligt detta kapitel, om något annat inte föreskrivs i kapitlet”. De allmänna reglerna om kvarstad återfinns i 15 kap RB. Den svenska regleringen av kvarstad på fartyg i internationella förhållanden är således utformad så att de allmänna bestämmelserna om kvarstad i 15 kap RB gäller om inget annat sägs i 4 kap SjöL. Enligt Arrestkonventionen har frågor som rör kvarstadsproceduren överlåtits till *lex fori* och återfinns därför inte i den på arrestkonventionen baserade lagstiftningen i 4 kap SjöL.<sup>13</sup>

Det är de svenska underrätternas tillämpning av rättegångsbalken som komplement till de regler som finns i 4 kap SjöL som har förorsakat en del förvirring. Svenska domstolar har, vilket kommer att visas i de två fall som diskuteras nedan, varit något oklara i tillämpningen av rekvisiten för kvarstad.

I de två aktuella fallen har domstolarna använts sig av *lex fori* på ett sätt som flera sjörättsjurister anser är att gå för långt.<sup>14</sup> Det första fallet är *Nestor*.<sup>15</sup> Bogserbåten *Nestor* drog en pråm som senare ankrades på ett sådant sätt att den skadade en fiberoptisk kabel som ägdes av telekomföretaget Sonera Carrier Networks OY. Telekomföretaget ansökte om att fartyget skulle beläggas med kvarstad då det låg i Malmö hamn. Domstolen fann att yrkandet om skadestånd för den skadade kabeln rörde en sjöfordran, och att 4 kap SjöL därför var tillämplig. Domstolen hänvisade också till bestämmelserna i 15 kap RB i sin bedömning. Vid bedömningen av de krav som måste vara uppfyllda för kvarstadsbeviljande, fann domstolen att trots att ansökan uppfyllde det första kriteriet, vilket är *sannolika skäl för en fordran som är eller kan antas bli föremål för rättegång*, så var det andra kriteriet inte uppfyllt. Det andra kriteriet innebär att det *skäligen kan befaras att motparten genom att avvika, skaffa undan egendom eller förfara på annat sätt undandrar sig att betala skulden*, dvs. att det måste

---

<sup>13</sup> Art 6 Arrestkonventionen.

<sup>14</sup> Se ”HD har satt ned foten och därmed förvånat den svenska sjöfartsnäringen”.

<sup>15</sup> T 1863-02 Malmö tingsrätt.

föreligga en sabotagerisk. Att fartyget var redo att lämna hamn motsvarade enligt domstolen inte en sådan sabotagerisk. Av den anledningen belades fartyget inte med kvarstad.

Det andra fallet av intresse, *Mindaugas*,<sup>16</sup> gällde ett yrkande om skadestånd på grund av en kollision. Fartyget *Mindaugas*, hade kolliderat med ett förtöjt fartyg i hamnen i Tallinn. Medan fartyget var i Gävle, ansöktes om kvarstad i Stockholms tingsrätt. Domstolen ansåg att sannolika skäl visats för en fordran och att den var förenad med sjöpanträtt i ett fartyg. Men som i tidigare fall, ansåg domstolen inte att det andra kriteriumet var uppfyllt, varmed kvarstadsansökningen avslogs.

Sammanfattningsvis består den svenska rätten, gällande kvarstad av fartyg, av en kombination av bestämmelserna i sjölagen och i rättegångsbalken. Frågan som uppstår är dock om tillämpningen av detta kombinerade regelsystem är godtagbart för att Sverige skall uppfylla de åtaganden som följer av 1952 års konvention om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg. Konventionen innehåller inte något krav på sabotagerisk för att kvarstad skall meddelas. För att utreda denna fråga måste en granskning av arrestkonventionen göras. Detta görs lämpligen genom att undersöka huruvida det är konventionsenligt att stater ställer ytterligare krav på beviljandet av kvarstad än de krav som ställs enligt konventionen?

## 3 Arrestkonventionen

### 3.1 Bakgrund

Arrestkonventionen antogs vid en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel år 1952 och trädde i kraft år 1956. Vid Sveriges tillträde år 1993 hade ett sextiotal stater tillträtt konventionen, däribland samtliga EG-stater.<sup>17</sup>

Sverige deltog i 1952 års diplomatkonferens i Bryssel. Arrestkonventionen remissbehandlades år 1955 men fick då ett övervägande negativt mottagande. 1958 års sjölagskommitté övervägde sedan frågan om ett svenskt tillträde till konventionen och redovisade sina överväganden i betänkandet (SOU 1965:18) ”Fartygs befälhavare. Gemensamt haveri och

---

<sup>16</sup> T 11513-02 Stockholm tingsrätt.

<sup>17</sup> Ds 1991:70 s 11.

dispasch. Ansvarsbestämmelser m.m.”. Kommittén delade de negativa synpunkter som hade lagts fram under remissbehandlingen och avstyrkte därför Sveriges tillträde till konventionen. Utredningsarbetet genomfördes i samråd med de övriga nordiska sjölagsutredningarna, vilka intog samma ståndpunkt för sina respektive länders del.<sup>18</sup>

Frågan om ett svenskt tillträde till arrestkonventionen fick förnyad aktualitet i och med antagandet av konventionen den 16 september 1988 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område, den s.k. Luganokonventionen. Ett svenskt tillträde till Luganokonventionen skulle medföra att svenska domstolar förlorade delar av sin behörighet att pröva sjörättsliga mål med internationell anknytning, såvida inte arrestkonventionen tillträdde.<sup>19</sup> Sverige tillträdde konventionen 1993, varefter den införlivades genom transformering i den särskilda lagen (1993:103) om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden infördes. Genom införandet av den nya sjölagen ersattes lagen sedermera med sjölagens 4 kapitel. Reglerna i kapitlet utgör särregler i förhållande till de allmänna reglerna om kvarstad i 15 kap rättegångsbalken.

### 3.2 Artikel 6

Enligt konventionen är en kvarstadsansökan en fråga som skall avgöras av domstolen i den fördragsslutande stat där kvarstaden sker (artikel 4). I andra avseenden är konventionen förvånansvärt tyst vad gäller på vilket sätt ett kvarstadsfall skall bedömas. Väsentligast i detta sammanhang är att konventionen inte reglerar på vilka grunder kvarstaden bör beviljas. Det kan hävdas att det enligt konventionen därmed förutsätts att inga ytterligare krav skall införas i den nationella lagstiftningen, dvs. att ha en sjöfordran är i sig tillräckligt för att erhålla kvarstad.<sup>20</sup>

Å andra sidan, anges i artikel 6 att förfarandereglerna skall regleras av lagen i den konventionsstat där kvarstaden verkställts eller sökts. Man kan fråga sig om utredande av kvarstadsgrunden är en fråga av processuell eller av materiell art.<sup>21</sup> Det faktum att konventionen i art 9 anger att ”inget i konventionen skall anses grunda en rätt till talan, med

---

<sup>18</sup> Ds 1991:70 s 11.

<sup>19</sup> Prop 1992/93:5 s 25 f.

<sup>20</sup> *Falkanger*, s 220.

<sup>21</sup> Marlus 211, s 72.

undantag för bestämmelserna i denna konvention, inte skulle föreligga enligt den lag som tillämpas av den domstol där tvisten är anhängig” har ansetts vara ett argument för att nationell reglering skall kunna införa ett krav på en kvarstadsgrund, en sabotagerisk. Detta skulle innebära att länder som tidigare i sin lagstiftning har haft ett krav på sabotagerisk för att bevilja en kvarstadsansökan, även efter tillträddandet av konventionen skulle ha rätt att uppställa ett sådant krav.<sup>22</sup>

Ett krav på sabotagerisk skulle vara i linje med den ståndpunkt som Sverige, Norge och Danmark har följt som innebär att man begränsar rätten till kvarstad för fartyg i vilken ägaren ansvarar för skulden. Enligt arrestkonventionen är det möjligt att belägga ett fartyg som sjöfordringen är kopplad till med kvarstad oavsett vem som är ägaren till fartyget. Men de nordiska länderna ansåg att en sådan tillämpning skulle leda till oönskade konsekvenser. I stället uppställdes ett krav på att ägaren av fartyget också skulle ansvara för skulden för att kvarstad skall beviljas. Argumentet för detta ställningstagande, var att konventionens syfte var att minska antalet kvarstadsbeslutet. Ett krav på att fartygsägaren skulle vara kopplad till fordringen skulle inte strida mot detta konventionssyfte, utan tvärtom vara i linje med det, eftersom det i enlighet med konventionen begränsar statens möjligheter att utverka kvarstad.<sup>23</sup>

### **3.3 Grounds of arrest - Krav på sabotagerisk?**

#### **3.3.1 Inledning**

Enligt artikel 6 andra stycket i arrestkonventionen skall förfarandefrågor helt styras av nationell lagstiftning. I promemorian angående Sveriges tillträde till arrestkonventionen<sup>24</sup> uttrycktes en viss tveksamhet om det var förenligt med grunderna för konventionen att en konventionsstat uppställde ytterligare förutsättningar för arrest utöver det grundläggande kravet att borgenären skall visa att han har en sjöfordran som hänför sig till fartyget. I propositionen konstaterades att en allmän förutsättning för kvarstad i tvistemål enligt svensk rätt var att det skäligen kunde befaras att motparten genom att avvika, skaffa undan egendom eller förfara på annat sätt undandrog sig att betala sin skuld.<sup>25</sup> Departementschefen anförde vidare att det var angeläget att Sverige så långt möjligt behöll de skyddsmekanismer som kringgärdar ett kvarstadsförfarande. Han menade att artikel 6 gav konventionsstaterna frihet

---

<sup>22</sup> *Falkanger*, s 220.

<sup>23</sup> *Marlus* 165, s 8 f.

<sup>24</sup> *Ds* 1991:70 s 19 f.

<sup>25</sup> *Prop* 1992/93:5 s 25 f.

att uppställa krav på flykt- eller sabotagerisk. Så hade konventionen också uppfattas bl.a. i Tyskland.<sup>26</sup>

Frågan rörande konventionsenligheten i att uppställa ytterligare förutsättningar för arrest, utöver det grundläggande kravet att borgenären vid första anblicken, *prima facie*, skall visa att han har en sjöfordran som hänför sig till fartyget, diskuterades även under tillkomsten av Arrestkonventionen.<sup>27</sup>

Under arbetet med att ta fram arrestkonventionen ställdes frågan om artikel 1 och 3 i konventionen innebar att en rätt till arrest uppkom utan att en domstol skulle bedöma om existensen av de förutsättningar som krävdes för kvarstad enligt inhemska regler skulle vara uppfyllda.<sup>28</sup> Frågan som ställdes lød: Är det möjligt, med hänsyn till ett anspråk enligt artikel 1, att erhålla kvarstad på ett fartyg utan att domstolen bedömde *behovet* av en sådan åtgärd? Det angavs vidare, att den inhemska italienska regleringen av kvarstad faktiskt angav att det, för att bevilja en kvarstadsansökan, principiellt krävdes att den sökande var tvungen att bevisa att den svarandes beteende eller situationen som denne befinner sig i ger anledning att tro att den sökandes anspråk annars skulle gå förlorat. En följd av arrestkonventionens införande skulle kunna bli att den sökande inte skulle behöva vare sig påstå eller bevisa existensen av sådana övriga förutsättningar.<sup>29</sup>

Sammanfattningsvis gällde frågan huruvida konventionen tillät kvarstad för samtliga i artikel 1 angivna anspråk eller om det skulle krävas att även andra förutsättningarna för kvarstad också måste vara uppfyllda.

En ledamot av konferensen besvarade frågan med att säga att problemet hade sin lösning i artikel 4, enligt vilken ett fartyg får beläggas med kvarstad endast enligt beslut av en domstol eller annan behörig judiciell myndighet i den fördragsslutande stat där arresten sker. Detta skulle, enligt delegaten, innebära att en sådan behörig judiciell myndighet hade rätten att överväga kvarstadsansökan och att besluta därefter.<sup>30</sup>

Berlingieri anser att, även om detta uttalande verkar ha godtagits av konferensdeltagarna, det är tveksamt om det från artikel 4 kan dras slutsatsen att nationella regler om förutsättningar

---

<sup>26</sup> Prop 1992/93:5 s 25.

<sup>27</sup> Se *Berlingieri*, som sammanfattar diskussionen om kravet på arrestgrund, s 261.

<sup>28</sup> *Berlingieri*, s 261.

<sup>29</sup> *Berlingieri*, s 261 not 1.

<sup>30</sup> *Berlingieri*, s 262.

för att bevilja kvarstad skall fortsätta att vara tillämpliga även efter konventionens tillkomst.<sup>31</sup> Berlingieri anger att syftet med artikel 4 rör enbart kravet på att inget fartyg skall beläggas med kvarstad utan en domstols medgivande. Bestämmelsen innebär varken direkt eller implicit att domstolar, hos vilken arrest har ansökts om, får tillämpa nationella regler. Enligt Berlingieri måste en skillnad göras mellan *förutsättningarna* för att medge kvarstad och de *processuella reglerna* rörande kvarstad. Medan de processuella reglerna om arrest av fartyg, enligt artikel 6, bestäms av lagen i den stat där arresten har verkställts eller sökts (*lex fori*), är förutsättningarna för att erhålla arrest angivna i konventionen, närmare bestämt artikel 1(2), som anger definitionen av arrest och artikel 2 som anger att ett fartyg som för en fördragsslutande stats flagg får i sådan stat beläggas med arrest endast för en sjöfordran som anges i konventionen. Berlingieri definierar därmed sabotagerisken som en materiell regel vilken det inte bör tas hänsyn till vid bedömningen av om en ansökan om arrest skall beviljas. Sabotagerisken anser han alltså inte vara fråga en processuell regel, vilken staterna har frihet att bestämma själva.

I länder där konventionen har antagits som lag, såsom i Nederländerna, Italien och Portugal, har domstolarna inte tagit hänsyn till sådana nationella regler, som innebär ett krav på sabotagerisk, när de bedömt en kvarstadsansökan enligt arrestkonventionen. Domstolarna har alltså ansett att när arrestkonventionen är tillämplig så skall en sådan inhemsk regel inte gälla.<sup>32</sup> I Nederländerna har domstolar, trots att en sabotagerisk uppställts som krav för att bevilja kvarstad, ansett att en sådan risk kan presumeras för de fall det handlar om ett fartyg. Det är fartygens lättförflyttbarhet som motiverar denna presumtion för sabotagefara.<sup>33</sup> Likaså har man i Italien presumerat att en fara för sabotage föreligger då fartyget är den enda egendom som svaranden har inom landet. I Belgien, där samma regel gäller, är frågan om krav på sabotagerisk skall tillämpas vid arrest enligt konventionen inte besvarad.

I andra länder där konventionen inte har trätt i kraft som lag, utan där man har infört delar av eller hela konventionen i inhemsk lag, kan en annorlunda utgång urskönjas. Medan man i länder, där konventionen har antagits som lag, ansett att de inhemska reglerna om sabotagerisk fått stå tillbaka när konventionen varit tillämplig, har man alltså i andra stater valt att innefatta sabotagerisken som en förutsättning för att belägga ett fartyg med arrest.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Berlingieri, s 262.

<sup>32</sup> Berlingieri, s 262.

<sup>33</sup> Berlingieri, s 262.

<sup>34</sup> Berlingieri, s 263.

Närmast skall undersökas hur Danmark, Norge, England och Sverige hanterar frågan om kvarstad kan beviljas på internationella fartyg då förutsättningar för kvarstad enligt de nationella allmänna rättegångsreglerna om kvarstad inte är uppfyllda, eftersom det inte föreligger sabotagerisk.

### **3.3.2 Krav på sabotagerisk även då arrestkonventionen är tillämplig?**

#### ***Danmark***

Vid kvarstad på fartyg tillämpades i Danmark fram till 1986, då Danmark tillträdde 1968 års konvention om domstols behörighet och om verkställighet av domar, endast de allmänna reglerna om kvarstad i retsplejeloven. Regleringen av arrest av fartyg ändrades i och med införandet av, de på arrestkonventionen baserade, reglerna om kvarstad i den danska sjölagen. Dessa bestämmelser om kvarstad på fartyg finns numera i den danska sjölagens kapitel 4, men de allmänna reglerna i den danska rättegångsbalken (retsplejeloven) tillämpas fortsatt som komplement till de särskilda reglerna.<sup>35</sup>

I den danska rättegångsbalkens § 627 (2) anges som förutsättning för att kvarstad skall beviljas att möjligheterna till ersättning i ett senare skede annars kommer att försvåras avsevärt. Bestämmelsen skall uppfattas som så, att det är en förutsättning, för att kvarstad skall beviljas, att det av den sökande utvisas en åtgärd, som innebär att det försvårar eller förhindrar den sökandes möjligheter att komma till sin rätt. I Danmark kallas denna risk för ”undandragelserisiko”<sup>36</sup>, härefter kallad sabotagerisk. Det är dock inte klarlagt huruvida denna bestämmelse skall tillämpas vid kvarstad på fartyg enligt sjölagens 4 kapitel, trots att 96 § sjölagen hänvisar till kapitel 56 retsplejeloven, där § 627 ingår.

Det föreligger motstridiga beslut från de danska Östre och Vestre Landsret (motsvarande svenska hovrätter) om huruvida sabotagerisk skall krävas för att fartyg skall beläggas med kvarstad. Vestre Landsret har i två beslut av den 21 juni 1996 och 23 september 1996 tagit ställning till denna problemställning men kommit fram till två olika avgörande. I det första fallet<sup>37</sup> ansåg Vestre Landsret att § 627 i retsplejeloven skulle tillämpas på kvarstad av fartyg, varvid målet återförvisades till den lägre rätten, fogderetten (motsvarande svenska tingsrätter). Fogderettens beslut överklagades och hamnade åter i Vestre Landsret varvid domstolen ansåg

---

<sup>35</sup> Marlus nr 165, s 3.

<sup>36</sup> Ugeskrift for rettsvaesen 2005B, s 259.

<sup>37</sup> UfR 1996.1244 V.

att kraven i retsplejelovens § 627 (2) rörande sabotagerisk, inte behövde vara uppfyllda då kvarstad söktes enligt sjölagens kapitel 4.<sup>38</sup> Samma domstol har i ett senare beslut av den 19 februari 2004, i likhet med det förstnämnda avgörandet, ansett att denna bestämmelse, med ett krav på sabotagerisk, skall tillämpas. Ett beslut med motsatt utgång utfärdades av den Östre Landsret 6 maj 2004, som i sitt avgörande hänvisade till UfR 1996.1500.<sup>39</sup>

Allan Philip har riktat kritik mot Vestre Landsrets avgörande i UfR 1996.1500 V med hänvisning till att syftet med arrestkonventionen var att försöka begränsa möjligheterna att belägga fartyg med kvarstad. Den tidigare situationen som innebar att kvarstad på fartyg kunde beviljas för alla sorters fordringar, oavsett om dessa fordringar hade någon anknytning till fartygets drift eller inte, ansågs inte längre lämplig. Eftersom syftet med konventionen, enligt Philip, varit att begränsa tillgången till kvarstad<sup>40</sup>, och inte att medföra en skyldighet för domstolar att bevilja kvarstad, så kan en ytterligare begränsning i rätten till kvarstad inte strida mot konventionen. De ytterligare förutsättningarna för kvarstad, som uppställs genom retsplejelovens § 627, är enligt Philip, därför i linje med konventionens syfte.<sup>41</sup> Det var också inställning hos de danska lagstiftarna vid arrestkonventionens tillträde, att konventionen inte hindrade de tillträdande staterna att uppställa ytterligare villkor för att bevilja en kvarstadsansökan. I förarbetena angavs, som ett motargument till att ytterligare begränsa möjligheterna till kvarstad genom ett krav på sabotagerisk, att ett annat syfte med konventionen var naturligtvis att även tillgodose borgenärernas rättigheter. I annat fall hade konventionen aldrig antagits. Men i avvägning mellan fartygsägarens och borgenärens intressen kom man fram till att det var lämpligt med ett krav på fara för sabotage.<sup>42</sup>

Även om det är tveksamt om en sabotagerisk skall vara för handen för att en kvarstadsansökan skall beviljas, lär det inte vara av större problem för den sökande att uppfylla detta krav. I dansk praxis har sabotagerisken ansetts vara uppfylld då fartyget i de flesta fall är den svarandes enda egendom i Danmark, och därför anses fartygets befarade avfärd vara till förfång för den sökande.<sup>43</sup> Så bör domstolarna bedöma sabotagerisken i vart fall när svarandens enda egendom är ett fartyg registrerat i ett land där den framtida domen inte kan verkställas, varken enligt EU-verkställighetskonventioner eller, i de fall avgörandet är

---

<sup>38</sup> UfR 1996.1500 V.

<sup>39</sup> *Berlingieri*, s 96 f.

<sup>40</sup> Så var dock inte utgången i alla länder. I England innebar konventionen att fler möjligheter gavs att belägga fartyg med kvarstad som t ex att tillåta kvarstad på systerfartyg.

<sup>41</sup> Marius 251 s 5.

<sup>42</sup> UfR 2005B s 260.

<sup>43</sup> *Berlingieri*, s 97.



en skiljedom, enligt New York-konventionen. Att anse att kravet på sabotagerisk är uppfyllt, *enbart* på grund av att fartyget är utländskt, anses däremot inte längre vara en korrekt tolkning av sabotagerisken i dansk sjörätt.<sup>44</sup>

### **Norge**

Även i Norge har det diskuterats huruvida det är möjligt att uppställa ytterligare krav än de som anges i arrestkonventionen för att kvarstad skall beviljas. Artikel 9 har framförts som argument för att nationella regler skall kunna uppställa ett krav på sabotagerisk. Artikeln har dock en omstridd innebörd.<sup>45</sup>

I vilket fall som helst så har man i Norge uppställt ett sådant krav. Det följer av § 97 sjölagen, som hänvisar till Tvangsfullbyrdelsesloven § 14-2, att en förutsättning för kvarstad är att det föreligger en sabotagerisk.<sup>46</sup>

Likt dansk rätt, torde det inte heller i norsk rätt vara särskilt svårt att utverka kvarstad i det fall ansökan riktas mot ett utländskt fartyg. I norsk rätt finns dessutom en särskild regel som anger att kvarstad får meddelas om verkställighet kommer att ske i utlandet (Tvangsfullbyrdelsesloven § 14-2). Det kan nog utgå ifrån att även denna regel, likt den tyska § 917 (2) ZPO, skulle behandlas som stridande mot diskrimineringsförbudet om regeln tillämpades gentemot verkställighet av domar inom det europeiska ekonomiska samarbetsområdet (se avsnitt 8.3.1 för diskussionen om § 917 ZPO).<sup>47</sup>

### **England**

England är medlemmar av arrestkonvention men de har inte antagit någon särskild lag för att införa hela eller delar av konventionen. Inom engelsk rätt är kvarstad på fartyg, då det gäller sjöfordringar som upptas i arrestkonventionen, i de flesta fall en fråga som behandlas i Admiralty Court. Sökanden är inte skyldig att framställa *prima facie* bevisning för sitt påstående om att han har en fordran gentemot svaranden, eftersom de inte finns någon formell förhandling där sådana uppgifter beaktas. Ansökningsprocessen för kvarstad är till stor del en administrativ process, snarare än en rättslig prövning. Enligt 6.1 Admiralty Practice Direction

---

<sup>44</sup> UfR 2005B, s 260.

<sup>45</sup> Ds 1991:70, s 22.

<sup>46</sup> *Falkanger*, s 220 f. Se även Marlus 211 s 72.

<sup>47</sup> *Falkanger*, s 221.

49F, ges en rätt till kvarstad under förutsättning att sökanden följer ett förfarande där sökandens ombud försäkrar att vissa uppgifter är sanna. Enligt punkt 6,2 (3) Admiralty Practice Direction 49F, har domstolen befogenhet att ge tillstånd att belägga ett fartyg med kvarstad, även om alla de uppgifter som anges inte föreligger. Enligt punkt 6.3 Admiralty Practice Direction 49F, måste sökanden bland annat uppge vilket slag av fordran kvarstaden rör, att betalningen inte har skett, namn och hemmahamn för fartyget samt storleken på fordringen.<sup>48</sup>

Ansökan måste vidare innehålla information om att ombudet anser att en viss person skulle ansvara personligen för denna skuld och att ange skälen till denna uppfattning. Det måste också framgå att gäldenären har en relevant anknytning till fartyget, t.ex. som redare eller befraktare, och skälen för detta antagande.<sup>49</sup> I övrigt ställs det inga krav på att det ska föreligga någon sabotagerisk.

Det kan alltså konstateras att det i England inte uppställs något krav på att det ska föreligga en fara för sabotage, i de fall där arrestkonventionen är tillämplig.<sup>50</sup>

### **Sverige**

För svensk rätts del har man, enligt Westberg, i ytterst begränsad utsträckning varit beredd att göra avsteg från principen, att ingen får utsättas för tvångsverkställighet av ett civilrättsligt anspråk före det att domstol slutligen har dömt i själva tvistemålet. Denna restriktiva hållning förstärks genom att HD, i vart fall beträffande kvarstad i fordringsmål, har *ställt sig avvisande till att en domstol utan lagstöd får förordna om säkerhetsåtgärder på annan grund än att det föreligger en risk för svarandesabotage*.<sup>51</sup> Det är således klarlagt inom svensk rätt att man vid kvarstad skall kräva att det föreligger en sabotagerisk. Utan lagstöd får en domstol inte vidga tillämpningsområdet för säkerhetsåtgärdsregleringen i takt med samhällsutvecklingen. Varje utvidgning som innebär avsteg från kravet på sabotagerisk skulle alltså förutsätta lagstiftningsåtgärd.<sup>52</sup> Slutsatsen är att man i Sverige inte valt att bortse från sabotagerisken vid kvarstad på fartyg då arrestkonventionen är tillämplig.

---

<sup>48</sup> Berlingieri, s 348.

<sup>49</sup> Berlingieri, s 348.

<sup>50</sup> Ds 1991:70 s 20.

<sup>51</sup> NJA 1986 s 450. Se även Westberg, Bok 3 s 29.

<sup>52</sup> Westberg, Bok 3 s 29.

Sammanfattningsvis kan konstateras att medlemsstaterna inte har rätt att utforma materiella regler för arrest utöver de regler som anges i arrestkonventionen. Även om kravet på fara för sabotage anses vara en materiell regel, har likväl ett flertal länder valt att upprätthålla kravet på sabotagerisk efter tillträddandet av konventionen. Dessa länder har dock ansett ett sådant krav motsvara en processuell regel, vilken länderna enligt konventionen är fria att besluta om (se art 6 i arrestkonventionen). Det kan nog även sägas vara en internationellt godtagbar tolkning av arrestkonvention eftersom flertalet länder har tolkat den på detta vis.<sup>53</sup>

## 4 RB 15 Kap Om kvarstad mm

### 4.1 Sannolika skäl

Ett villkor för att få en säkerhetsåtgärd utverkad är att parten visar *sannolika skäl* för sitt anspråk. Vid kvarstad enligt 15 kap 1 § RB är det ett penninganspråk som skall bevisas. Handlar det i stället om kvarstad enligt 2 § ska sökande visa sannolika skäl för att denne har bättre rätt till viss egendom. Vid andra åtgärder enligt 3 § är det anspråket i sig som skall bevisas. Uttrycket ”sannolika skäl” visar på att en lägre bevisstyrka krävs än vad som generellt sett behövs för en slutgiltig dom. Parten ska helt enkelt göra sannolikt att denne kommer att vinna målet. Domstolen gör härvid en prognos över utgången i målet baserat på de fakta den har vid tidpunkten för beslutet.<sup>54</sup> Westberg redovisar att det i de lägre domstolarna finns många fall där det har gjorts en översiktlig *prima facie*-prövning av frågan om vem av parterna som har störst utsikt att vinna själva målet. Westberg anser att det finns goda skäl för att denna prövning bör präglas av relativt låga krav och av en summarisk prövning av det civilrättsliga anspråket, och att domstolen i första hand bör undersöka om det brister i någon annan förutsättning för att undvika att en part utsätts för tvångsverkställighet innan domen slutligen har fallit.<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> Marlus 211 s 72.

<sup>54</sup> Ekelöf m fl, s 27.

<sup>55</sup> Westberg, Bok 4, s 98-103.

## 4.2 Sabotagerisk skall *skäligen antas*

Att en part visar sannolika skäl för sitt anspråk ger ingen ovillkorlig rätt till ett beslut om säkerhetsåtgärd. En ytterligare förutsättning för bifall till ansökan om säkerhetsåtgärd är att den sökande visar att det kan *skäligen befaras* att motparten genom att avvika, skaffa undan egendom eller förfara på annat sätt undandrar sig att betala skulden. Ett beslut om säkerhetsåtgärd förutsätter således att det föreligger en så kallad *sabotagerisk*. Denna sabotagerisk kan t.ex. bestå i att motparten misstänks planera att gömma undan sina tillgångar eller kanske sälja den egendom som den sökande hävdar bättre rätt till.<sup>56</sup> En part kan även misstänka att motparten planerar att ställa in vissa arbeten, vars fullgörande kan vara av yttersta vikt för att en part ska undvika omfattande skador. Beviskravet för denna sabotagerisk är lägre än för ”sannolika skäl” kriteriet och kan betecknas som att parten måste göra risken antaglig.<sup>57</sup>

## 4.3 ”Får”– proportionalitetsprincipens tillämpning

Även om rätten finner att ovan nämnda förutsättningarna är uppfyllda är det inte i alla fall säkert att ett beslut om kvarstad bör meddelas. Rätten skall därutöver göra en proportionalitetsbedömning. Det skall inledningsvis nämnas att det inte finns ett allmängiltigt och uttryckligt lagstöd för att proportionalitetsprincipen skall tillämpas vid civilprocessuella säkerhetsåtgärder.<sup>58</sup> Ekelöf m fl anser att även om denna så kallade *proportionalitetsprincip* inte framgår av lagtexten så skall den gälla bl a till följd av att reglerna i 15 kap 1-3 §§ har en fakultativ utformning (”får”). Stöd för denna tillämpning anges också finnas i praxis, övrig doktrin och förarbeten.<sup>59</sup> Exempelvis anser Fitger att det inte är i sig tillräckligt att de inledande angivna förutsättningarna för kvarstad är uppfyllda. Han menar att paragrafen är fakultativ, dvs. domstolen får besluta om kvarstad, och med detta anser han menas att säkerhetsåtgärden skall behövas och vara ändamålsenlig för att domstolen skall bevilja den.<sup>60</sup>

---

<sup>56</sup> Ekelöf m fl, s 28.

<sup>57</sup> Ekelöf m fl, s 28.

<sup>58</sup> Westberg, Bok 4, s 249.

<sup>59</sup> Ekelöf m fl, s 31.

<sup>60</sup> Fitger, s 15:4, supplement 52, aug 2006.

Framställningen nedan riktas in på att beskriva hur proportionalitetsprövningen skall utföras vid en kvarstadsprocess. Senare kommer frågan om en eventuell proportionalitetsprövning inom tillämpningen av 3 kap 40 § 3 st. SjöL att diskuteras.

I rättsfallet NJA 1993 s 182 uttalade HD att, även om den sökande visat sannolika skäl för sitt anspråk och att det skäligen kan befaras att motparten hindrar eller försvårar utövningen av sökandens rätt eller väsentligt förringar dess värde, så kan en domstol avslå ett yrkande om en sådan säkerhetsåtgärd med hänvisning till att åtgärden skulle få oproportionerliga skadeverkningar i förhållande till de skäl som talar för ett förordnande om säkerhetsåtgärd, trots att det inte finns något uttryckligt lagstöd för en sådan proportionalitetsprövning. Domstolen ansågs sig ha befogenhet att göra en sådan proportionalitetsbedömning med hänvisning till Peter Westberg i SvJT 1990 s 173 ff.<sup>61</sup> Westberg anger i artikeln att en proportionalitetsbedömning förekommer inom andra svenska rättsområden där det kan bli aktuellt med tvångsåtgärder mot en part. Han nämner bland annat reglerna i de straffprocessuella tvångsmedlen, där det anges att domstol bara skall förordna om en tvångsåtgärd om skälen för denna uppväger det intrång i den enskildes frihet som åtgärden innebär. Detsamma anses också gälla i fråga om förvaltningsrättsliga tvångsmedel. Där talar man om den så kallade lindrigaste ingreppets princip. Trots att svenska domstolar saknar lagstöd för denna prövning ansåg Westberg att det var angeläget att liknande prövning företogs vid prövning av frågan om civilprocessuella säkerhetsåtgärder. Westberg hänvisade vidare till Ekelöf och Gärde som ansåg att domstolarna hade befogenhet till att göra en sådan prövning med anledning av regelns fakultativa utformning. Hjälpverbet får skulle alltså uttrycka en rätt för domstol att utöva proportionalitetsprövning. Vidare fann Westberg stöd för sin slutsats i lagmotiven där det vid prövning av frågor enligt 15 kap 3 § RB medgavs en proportionalitetsprövning, i de fall förtida verkställighet kom i fråga.<sup>62</sup>

I RH 2001:10 ansåg Svea Hovrätt det var rimligt att bestämmelserna i 15 kap 1 § samma balk gavs en motsvarande tillämpning. Det är alltså möjligt att göra en intresseavvägning även vid avgöranden beträffande kvarstad enligt 1 §.

Men detta utrymme för fakultativ bedömning, anser Fitger, har sin stora betydelse när det gäller att provisoriskt skydda andra anspråk än fordringar och krav på bättre rätt till viss

---

<sup>61</sup> Se NJA 1993 s 182 (s 186).

<sup>62</sup> Westberg, SvJT 1990 s 173 ff.

egendom (15 kap 1-2 §§ RB). Den fakultativa bedömning är således av vikt när 15 kap 3 § skall tillämpas. Fitger menar att denna prövning är särskilt viktig när en enligt 6 § ställd säkerhet inte kan fylla funktionen av att utgöra ett fullgott skydd för motparten. Detta medför, enligt Fitger, att det kan få stor betydelse om en skada är reparabel eller irreparabel för frågan om proportionalitetsbedömning skall göras.<sup>63</sup> Vid skador av det förra slaget är det, enligt Westberg, naturligt att domstolen först vid en klar och betydande obalans till svarandes nackdel får anledningen att överväga ett ogillande, helt eller delvis av sökandes begäran.<sup>64</sup>

Även i norsk rätt är paragrafen fakultativ när det gäller kvarstad. Även om det föreligger en sabotagerisk är ett beslut om att belägga ett fartyg med kvarstad inte ett måste till följd av att kvarstad har begärts, vilket framgår av ordet ”kan” inledningsvis i paragraf 14:2 i Tvangsfullbyrdelsesloven. Behovet av en sådan reservation anses dock inte vara av så stor betydelse. Möjligheten för domstolen att neka kvarstad trots att de övriga förutsättningarna är uppfyllta anses komma ifråga då kvarstad, om efter att den sökande ställt säkerhet för eventuellt skada som kan åsamkas den svarande, kommer att vara särskilt betungande för den svarande *eller* då det anses orimligt att den svarande skall behöva ställa säkerhet för att avvärja sig mot kvarstaden. I en sådan avvägning skall hänsyn även tas till den kärandes behov av kvarstad för att säkerställa verkställigheten av en kommande dom, och parternas förhållande i övrigt, inte minst karaktären av den åtgärd och det beteende från den svarandes sida som har utlöst farhågan om sabotage och kravet på kvarstad.<sup>65</sup>

I Rt 1995 s 396 nekades kvarstad efter en sådan avvägning. Domstolen angav att det ”bare sjelden vil vare aktuelt å nekte arrets når de øvrige vilkår er til stede, og at det i så fall må foretas en avveining av de motstående intresser og en bred vurdering av partenes forhold”

I norsk rätt anses det alltså sällan vara lämpligt att inte bevilja kvarstad när de andra kraven har uppfyllts. I de fall proportionalitetsbedömning skall göras bör den innebära en avvägning mellan de motstående intressena och en bred bedömning av parternas relation till varandra.<sup>66</sup>

Liknande frågeställning återfinns i svensk rätt. Westberg ställer frågan om vilket syfte proportionalitetsprövningens bör ha. Han nämner att den vanligaste uppfattningen är att proportionalitetsprövningen främst bör ha syftet att kontrollera så att inte svaranden drabbas

---

<sup>63</sup> Fitger, s. 15:9.

<sup>64</sup> Westberg, Bok 4 s 270.

<sup>65</sup> Falkanger *m fl*, s 818.

<sup>66</sup> Falkanger *m fl*, s 818.

av ett *opåkallat hårt tvångsingrepp*. Mot detta syfte kan enligt Westberg ställas att domstolen genom proportionalitetsprövningen skall åstadkomma ett allmänt *jämviktsläge* mellan alla berörda och motstående intressen.<sup>67</sup>

Disproportionsskyddet för svarande innebär att proportionalitetsprövningens skall syfta till att kontrollera att ett bifall till ansökan om säkerhetsåtgärd *inte sammantaget får ett disproportionellt utfall* till svarandens nackdel. Den rimliga föreställningen är då att domstolen skall beakta det som blir allvarligt disproportionellt, även om detta inte behöver innebära uppenbara missförhållanden. Det innebär att domstolen först vid iögonfallande slagsida skulle ogilla en ansökan om säkerhetsåtgärd.<sup>68</sup>

Med detta syfte skulle proportionalitetsprövningen reduceras till att ha en begränsad kontroll- och stabiliseringsfunktion. Särskilt skulle så vara fallet om den sökande begärde en säkerhetsåtgärd som fyllde huvudsyftet med det provisoriska rättskyddet, nämligen att trygga verkställigheten av en kommande dom. I tysk rätt tycks rättsläget vara sådant att det inte skall göras en proportionalitetsprövning i dessa fall. Utgångspunkten är antagandet att sökandens skyddsintressen relativt är högre än svarandens i de fall då säkerhetsåtgärd söks i syfte att trygga domstolsverkställighet.<sup>69</sup>

Det mesta talar för att man inom svensk rätt borde ha detta syfte som utgångspunkt vid bedömningen av ansökan om kvarstad på fartyg som syftar till att trygga verkställigheten av en kommande dom. Så resonerar man i Norge och Tyskland och så tycks uppfattningen vara i Sverige enligt Westberg.

Westbergs undersökning av underrättsavgöranden visar dock att den praktiska användningen av proportionalitetstanken än i dag präglas av påtaglig ovana och osäkerhet.<sup>70</sup> Det gick så långt i målet *Mindaugas*<sup>71</sup> att kvarstad inte beviljades trots att rätten hade funnit att borgenären hade en fordran baserad på *sjöpanträtt*. Det har senare påståtts att rättens bedömning var baserad på den fakultativa bestämmelsen i 3 kap 40 § sjölagen ("får"). En sådan slutsats skulle dock inte ha stöd i vare sig lag, förarbeten, praxis eller doktrin. Vad ordet "får" innebär i det sammanhanget är att det ger rätten en möjlighet att tillämpa

---

<sup>67</sup> Westberg, Bok 4 s 205 ff.

<sup>68</sup> Westberg, Bok 4 s 205 ff.

<sup>69</sup> Westberg, Bok 4 s 205 ff.

<sup>70</sup> Westberg, Bok 4 s 248.

<sup>71</sup> T 11513-02 Stockholms tingsrätt.

proportionalitetsprincipen. Ordet får ger däremot *inte* rätten rätt att välja om den ska ta hänsyn till en sabotagerisk eller inte. Vid proportionalitetsprövningen skall då andra omständigheter tas i beaktande såsom vem av parterna som kommer att lida de största eller allvarligaste skadorna, om beslutet går honom emot. Det är således en helt annan bedömning än den om en sabotagerisk skall beaktas eller inte. Om man anser att sannolika skäl för fordran har visats så skall rätten ta hänsyn till om ett beviljande av kvarstad skulle innebära att svaranden drabbas av ett opåkallat hårt tvångsingrepp. Det bör då inte bli fråga om att beakta de båda parternas eventuella skador eftersom någon sabotagerisk ju inte krävs. Det ska alltså inte ske en sorts inbördes viktning av skadorna. Här blir det snarare fråga om att beakta andra slags faktorer. Som exempel kan nämnas att man beaktar hur stark prognosen är för att sökanden respektive svaranden slutligen vinner målet.<sup>72</sup> Andra exempel är att domstolen beaktar sådant som parternas förmåga att betala skadestånd eller partens illojala agerande.

## 5 Sabotagerisken

### 5.1 Inledning

Ovan har undersökts hur arrestkonventionens regler har tillämpats när det gäller frågan om ett krav på sabotagerisk för att en kvarstadsansökan skall beviljas. Vidare har utretts vilken effekt detta krav har på bedömningen av kvarstad på utländska fartyg i Sverige. Nedan skall närmare undersökas vilka förutsättningarna är för att kravet på sabotagerisk skall vara uppfyllt. Vilka handlingar det är som accepteras som sabotageåtgärder. Vilka handlingar är det som rättfärdigar ett förordnande om kvarstad?

Det anses finnas ett stort utrymme för domstolens godtycke beträffande kravet på sabotagerisk eftersom reglerna om sabotagerisk är begränsade till obestämda riktlinjer för behovsprövningen eller allmänt hållna uppräknings av vilka slags effekter som säkerhetsåtgärderna är avsedda att förhindra. För svensk rätts del har jämförelsevis få och försiktiga, klagörande steg tagits i rättspraxis. Det anses därför vara svårt att få en klar uppfattning om, dels vilka egenskaper som svarandens beteende skall ha för att grunda

---

<sup>72</sup> Figer, s 15:8, supplement 58, februari 2008.



sabotagerisk dels vilka omständigheter som tillåter slutsatsen att det i ett enskilt fall föreligger fara för ett sådant beteende.<sup>73</sup>

Det har på senare år tillkommit rättsfall om tolkningen av sabotagerisken och det näraliggande rekvisitet fara i dröjsmål (se NJA 2007 s 690 respektive NJA 2005 s 29), men kvarstår gör frånvaron av ett klargörande från HD om när en sabotagerisk kan anses vara för handen, i det fall det handlar om åtgärder mot ett utländskt rederi som äger ett i svensk hamn liggande fartyget vilket när som helst kan avgå. Ett klarläggande från HD är av stor vikt då de ovan nämnda besluten från underrätterna klart strider mot den tidigare befästa uppfattningen om sabotagerisken i dylika fall.

## 5.2 Allmänt om parternas motstående intressen

Eftersom kvarstadsåtgärdsfallen präglas av ett tvåpartsperspektiv får det också normalt antas finnas partsintressen som står mot varandra. Bedömningen av vilka av de parternas intressen som skall väga tyngst avgör slutligen om kvarstad skall meddelas eller ej.

Den grundläggande utgångspunkten för det provisoriska rättskyddet är *förbudet mot förtida verkställighet*. Det betyder att en svarande inte skall behöva utsättas för verkställighet före det att saken slutligen har avgjorts genom dom.<sup>74</sup> Bestämmelserna om kvarstad utgör undantag från denna regel och ger för vissa situationer domstolen möjlighet att besluta på ett tidigare stadium.<sup>75</sup>

Sökandens huvudsakliga intresse är att utfå skydd mot alla händelser som mer eller mindre kan omöjliggöra förverkligandet av hans anspråk mot svaranden. Det primära behovet för sökanden är att sätta stopp för själva effekten av en befarad händelse. Det spelar därför mindre roll vilken sorts åtgärd det är, vem som utför den samt när i förhållande till rättegången den vidtas.<sup>76</sup> Det är också en fördel för sökanden om kravet för sabotagerisk bestäms i grova drag. Alltför klara villkor kan skapa svårigheter för sökanden att konkretisera och bevisa sina misstankar. Detta är särskilt betydelsefullt eftersom misstankarna ofta rör

---

<sup>73</sup> Westberg, Bok 3, s 18.

<sup>74</sup> Westberg, Bok 1, s 51.

<sup>75</sup> Fitger, s 15:3, supplement 52, aug 2006.

<sup>76</sup> Westberg, Bok 3 s. 20.

händelser som antas inträffa inom en väldigt snar tidsperiod, varför det inte finns utrymme för att tillräckligt bevisa den befarade händelsen.<sup>77</sup>

För svaranden är däremot väl avgränsade och klara krav på sabotagerisk en förutsättning för att förutse vad som utgör sabotagegrundande beteende. Det är också för svaranden angeläget att inte utsättas för kvarstad på grund av omständigheter han saknar kontroll över. Kravet på klandervärdhet i agerandet är därför av stor betydelse för svaranden. Denne vill inte utsättas för ett tvångsingrepp om han inte genom ett klandervärdt beteende kan antas vilja sabotera verkställigheten av en kommande dom.<sup>78</sup>

### 5.3 Allmänt om kravet på och prövningen av sabotagerisk

15 kap 1 § RB anger att sökanden måste visa att det skäligen kan befaras att motparten ”genom att avvika, skaffa undan egendom eller förfara på annat sätt undandrar sig att betala skulden”. Enligt förarbetena behöver denna aktivitet eller åtgärd inte nödvändigtvis vara fråga om ett direkt illojalt förfarande, men agerandet bör däremot vara av klandervärd karaktär, t ex genom att den kan vara föremål för återvinning i konkurs.<sup>79</sup>

Westberg anger fyra grundläggande moment i kravet på sabotagerisk. Det kan, enligt honom, rent allmänt slås fast för säkerhetsåtgärder enligt 15 kap 1-3 §§ RB att det är svaranden som skall vara den potentielle sabotören, att det skall röra sig om ett förestående sabotage från dennes sida, att svarandens beteende skall ha en sådan särprägel att det markerar sökandens påtagliga behov av provisoriskt rättskydd och att svarandens agerande skall orsaka skada i vid mening.<sup>80</sup>

Vid prövningen av de ovan angivna momenten handlar det om att förutspå svarandens framtida beteende.<sup>81</sup> Tillämpningen av reglerna om sabotagerisk kan, i fall med utländska fartyg, även påverkas på grund av tvistens internationella karaktär. Pålsson menar att man kan tänka sig att den sabotagerisk som är en förutsättning för säkerhetsåtgärder enligt 15 kap 1 § bedöms vara större om sökandens motpart saknar anknytning till Sverige än om han är bosatt

---

<sup>77</sup> Westberg, Bok 3, s. 21.

<sup>78</sup> Westberg, Bok 3, s. 21.

<sup>79</sup> Se prop 1980/81:84 s. 427.

<sup>80</sup> Westberg, Bok 3, s 31.

<sup>81</sup> Westberg, Bok 3, s. 35.

och har hemvist här. Eftersom delgivningen av ansöknings i sådana fall regelmässigt tar längre tid än normalt, kan det hända att domstolen blir mera benägen än annars att interimistiskt bifalla en ansökan om säkerhetsåtgärder utan motpartens hörande, jfr 15 kap 5 § 3 st. RB.<sup>82</sup>

Westbergs undersökning visar att domstolarna, vid bedömningen av om sabotagerisk föreligger, i praktiken fokuserar på två frågor: a) Föreligger det en faktisk hotsituation i målet och, i så fall, hur ser den ut; b) Är denna hotsituation sådan att den motiverar en kvarstadsåtgärd? Prövningen av den första frågan handlar i stort sett om att utreda det faktiska läget medan prövningen av den andra frågan innefattar en normativ bedömning av den faktiska hotsituationen.<sup>83</sup> I fartygsexemplet skulle denna bedömning således gå till på så sätt att a) domstolen inledningsvis prövar om fartyget *de facto* är utländskt, med säte i ett land utanför EU, att det är svarandebolagets enda egendom i landet samt att dess avfärd är nära förestående. Den andra delen av bedömning skulle vara att pröva huruvida påståendet om att fartygets avfärd skulle innebära en svårighet för sökanden att få verkställighet av en kommande dom. Den huvudsakliga frågan för denna uppsats rör själva sabotageåtgärdens (hotsituationens) beskaffenhet, det som Westberg kallar *särpräglingskravet*.<sup>84</sup> Det är i denna andra del av bedömningen av sabotagerisken som svårigheterna för sökanden har uppkommit genom senare underrättsavgörande. Det är också denna rättsfrågeprövning som skall undersökas närmast i avsnitt 8.

## 6 Fara i dröjsmål

### 6.1 Allmänt

Enligt tredje stycket i 15 kap 5 § RB skall ett yrkande ”ej bifallas utan att motparten beretts tillfälle att yttra sig. Är det fara i dröjsmål får dock rätten omedelbart bevilja åtgärden att gälla till dess annat förordnas”. Det är vanligt att sökanden, enligt denna regel, begär att kvarstad skall meddelas, utan att motparten före beslutet underrättas om sökandens ansökan eller gets

---

<sup>82</sup> Pålsson, s. 389.

<sup>83</sup> Westberg, Bok 3, s. 35 f.

<sup>84</sup> Westberg, Bok 3, s. 36.

tillfälle att yttra sig över ansökan.<sup>85</sup> Domstolens beslut i sådant fall kallas i svensk rätt vanligtvis för interimistiskt beslut. Detta begrepp används dock som synonymt med beslut om säkerhetsåtgärd i allmänhet. Westberg väljer därför att benämna dessa beslut *ex parte*-förordnande för att undvika begreppsförvirringen.<sup>86</sup>

Det är överraskningsmomentet, som ligger i ett *ex parte*-förordnande, som anses vara en av förordnandets främsta poänger. Behovet av ett sådant oannonserat angrepp torde vara störst när sökanden riskerar att drabbas av omfattande eller bestående skador. I sådana fall är det därför betydelsefullt för sökanden att domstolen inte ställer alltför höga krav på att denne skall konkretisera sina påståenden eller att säkerställa bevisning för dessa påståenden. Den sökande har i dessa brådskande fall sällan tid att skaffa tillräcklig information om svarandens misstänkt stundande åtgärder.<sup>87</sup>

Sett ur svarandens synvinkel innebär denna typ av förordnande att han berövas en viktig möjlighet att argumentationsmässigt förhindra ett för honom skadligt beslut. Vidare kommer domstolen naturligen att ta ställning till sökandens ansökan på ett ensidigt och ofullständigt material. Westberg anser att *ex parte*-förordnande, med hänsyn till de allvarliga risker som svaranden utsätts för, skall ges endast när sökanden har ett exceptionellt behov av det.<sup>88</sup>

## 6.2 Graden av tidsnöd och andra faktorer

HD konstaterar i NJA 2005 s 29 att fara i dröjsmål kan betraktas som en *kvalificerad sabotagerisk* där framförallt *graden av tidsnöd* är av grundläggande betydelse. HD anför vidare att, för att rätten skall få meddela ett interimistiskt beslut, vilket med nödvändighet fattas på ett ofullständigt processmaterial, måste det finnas en *beaktansvärd anledning* till att motparten inte skall beredas tillfälle att yttra sig. Som Westberg påpekar tog Högsta domstolen inte på sig uppgiften att undersöka vilka olika slags anledningar som skulle kunna vara relevanta och vilka som skulle vara irrelevanta.<sup>89</sup> I prejudikatet gavs bara exemplet på en sådan beaktansvärd anledning, det att *en kommunikering blir den utlösande faktorn för svarande att omedelbart planlägga och genomföra ett sabotage eller tidigarelägga en redan*

---

<sup>85</sup> Westberg, Bok 3, s 53.

<sup>86</sup> Westberg, Bok 1, s 52 not 3.

<sup>87</sup> Westberg, Bok 3, s 54.

<sup>88</sup> Westberg, Bok 3, s 55.

<sup>89</sup> Westberg i JT nr 4 2004/2005.

*planerad sabotageåtgärd*.<sup>90</sup> Enligt Fitger kan den omständighet att svaranden inte går att få tag på eller i denne vart fall inte hinner höras innan sabotageåtgärden befaras bli vidtagen utgöra ett annat exempel på när det kan tänkas att rätten fattar ett *ex parte*-beslut.<sup>91</sup>

Endast påståendet om att en sådan risk finns är inte tillräckligt. Inte heller är det tillräckligt att motparten har faktiska möjligheter att utföra åtgärden, t ex genom att han har egendom som är lätt att förflytta. Det fordras, enligt vad HD angav i NJA 2005 s 29, också omständigheter som talar för att motparten *snabbt kan komma att utnyttja sig av de faktiska möjligheterna för att obstruera mot sökandens rätt*. Bevisningen i detta hänseende kan hänföra sig till svarandens person eller den situation som han befinner sig i. Med hänsyn till proportionalitetsprincipen måste slutligen också en avvägning ske mot de olägenheter för motparten som en omedelbar kvarstad kan tänkas innebära.<sup>92</sup>

Fara i dröjsmål skall således avgöras efter en samlad bedömning av flera faktorer, där tidsfrågan är av grundläggande betydelse men inte ensamt eller exklusivt avgörande. Eftersom det rör sig om en ”samlad bedömning”, dvs. en avvägning mellan motstående intressen, går rekvisitet (uttrycket) ”fara i dröjsmål” inte att översättas till en enkel regel med klara och tydliga rekvisit som skall tillämpas för samtliga fall. Westberg menar att det är en (relativt) öppen fråga vilka omständigheter som skall beaktas vid avvägningen och vilken grad av övervikt som skall råda till sökandens fördel för att interimistisk kvarstad skall meddelas.<sup>93</sup>

HD nämner dock specifikt i det berörda rättsfallet att det klassiska exemplet på fara i dröjsmål utgörs av ett fall där svaranden äger ett fartyg vilket när som helst kan lätta ankar.<sup>94</sup> Ett utländskt fartyg, som när som helst skall lämna svensk hamn, som sällan eller endast någon per år besöker svensk hamn har alltså tidigare ansetts befinna sig i en sådan situation att de berättigar ett kvarstadsbeslut utan hörande av motparten.<sup>95</sup>

---

<sup>90</sup> NJA 2005 s 29 (s 32).

<sup>91</sup> Fitger, s 15:29 Supplement 52, aug 2006. Se även Westberg, Bok 3, s 64.

<sup>92</sup> Ekelöf m fl, Rättegång III, 7 uppl, s 21 f.

<sup>93</sup> Westberg i JT nr 4 2004/2005.

<sup>94</sup> NJA 2005 s 29 (s 32).

<sup>95</sup> Se även Westberg, Bok 3, s 61 och Fitger s 15:28 Supplement 52, aug 2006.

### 6.3 Riskreduceringsanordningar

Som nämndes inledningsvis i uppsatsen, är utgångspunkten i det provisoriska rättsskyddet att det är bara i *undantagsfall* som svaranden före dom skall behöva vidkännas ett ingrepp i den rättsliga och faktiska position som han åtnjuter.<sup>96</sup> För dessa undantagsfall riktas det emellertid förhållandevis låga krav mot sökanden såvitt gäller hans påstående om *att* han har en fordran mot svaranden och *att* denna fordran riskerar att gå förlorad på grund av sabotage från svarandens sida. Det är tillräckligt att anspråket görs *sannolikt* och att han övertygar rätten att sabotagerisken *skäligen kan befaras*. De låga beviskraven, i kombination med att frågor om kvarstad ofta fattas på ett ofullständigt material, ökar risken för att svaranden felaktigt utsätts för ett tvångsingrepp. För att motverka denna obalans har därför skydd för svaranden uppställts genom ett krav på att sökanden *ställer säkerhet* som skall tillförsäkra att svaranden utfår den ersättning som, som svarande kan drabbas av. Sökandens ansvar för sådana skador är ett *strikt ansvar*<sup>97</sup> och gäller *all förlust*, dvs. även allmän förmögenhetsskada.<sup>98</sup>

Frågan är om inte dessa *riskreduceringsanordningar* är tillräckliga för att ge svaranden ett fullgott reparativt skydd. Det förutsätter dock att de skador som svaranden kan utsättas för till övervägande del är reparabla.<sup>99</sup> Varje irreparabel skada bör dock inte tillmätas ett särskilt värde och alltid väga tyngre än en rent ekonomisk skada. Däremot kan i en proportionalitetsprövning, enligt Westberg, dessa riskreduceringsanordningar vara otillräckliga om en irreparabel skada drabbar fundamentala värden eller specifikt skyddsvärda intressen.<sup>100</sup>

---

<sup>96</sup> Se Westberg, Bok 1, s 61.

<sup>97</sup> 3 kap 22§ 3 st UB

<sup>98</sup> Westberg, Bok 1, s 61.

<sup>99</sup> Fitger, s 15:28 Supplement 52, aug 2006.

<sup>100</sup> Westberg, Bok 4, s 281.

## 7 Konkret och abstrakt fara

Det har i den juridiska litteraturen diskuterats huruvida det skall krävas att det finns en *konkret fara* för sabotageåtgärder från gäldenärens sida eller om det kan vara tillräckligt med en *abstrakt fara* för sabotageåtgärder.<sup>101</sup>

Enligt Ekelöf m fl har en part i princip två olika möjligheter att övertyga rätten om att det föreligger en fara för sabotage. Det ena är att argumentera utifrån att det föreligger *konkret fara*, dvs. att det finns objektivt fastställbara tecken på att motparten i just det aktuella fallet tänker vidta en specifik åtgärd till skada för sökanden. Här anses utsikterna till framgång för sökanden störst. Det andra sättet är att argumentera utifrån att det föreligger en *abstrakt fara*. Sökanden försöker då bevisa att motparten befinner sig i eller kommer att hamna i en situation som typiskt sett innefattar en generell farenöjlighet. Som exempel på abstrakt fara nämner Ekelöf m fl NJA 1992 s 154, där sökanden som grund för flera skadeståndsfördringar hade åberopat att två personer stulit egendom för vissa belopp från sin dåvarande arbetsgivare. För denna brottslighet hade de båda personerna, visserligen genom en icke lagkraftvunnen dom, dömts till långvariga fängelsestraff. De fordrade beloppen var mycket stora. I ett sådant läge ansåg HD att det i allmänhet måste anses föreligga en påtaglig risk att gäldenären på ena eller andra sättet söker undkomma att betala skulden. Några särskilda omständigheter som motsäger detta för motpartens skull hade inte framkommit i målet. Det kunde därför skäligen befaras att de skulle undandra sig betalning.<sup>102</sup>

Enligt Westberg har den sökande störst utsikt till framgång om denne kan göra det antagligt att det föreligger konkret fara för sabotage. Westberg menar att det kan diskuteras om abstrakt fara över huvud taget har något berättigande i sammanhanget. Enligt HD i NJA 2007 s 690 kan det dock många gånger vara berättigat att tillmäta en abstrakt fara betydelse vid riskbedömningen och en särskilt påtaglig sådan fara kan i vissa fall vara tillräcklig. Inte minst för att svaren på ett meningsfullt sätt ska kunna försvara sig mot ett påstående om sabotagerisk bör det dock enligt HD i allmänhet krävas att den befarade sabotagehandlingen åtminstone till någon del konkretiseras för att kvarstad skall komma ifråga.<sup>103</sup>

---

<sup>101</sup> Westberg, Bok 3, s 99.

<sup>102</sup> Ekelöf m fl, s 29 f.

<sup>103</sup> Westberg, Bok 1, s 99 och 102. Se även Fitger, s 15:12, Supplement 57, nov 2007.

Denna diskussion är av betydelse då paradexemplet i mångt och mycket handlar om en abstrakt fara för sabotage. Den abstrakta faran ligger i att man, för utländska svarandebolag vars fartyg befinner sig i svensk hamn, antar att verkställighetssvårigheter kommer att uppkomma om domen måste verkställas i svarandens land. Frågan är om den abstrakta faran för sabotage godtas i liknande fall (se avsnitt 8.1).

Genom att tillåta abstrakt fara kommer den sökande att befrias från kravet på att konkretisera genom sin bevisning att sabotagerisk föreligger. Den sökande skulle dock behöva åberopa konkreta bevis som gör det antagligt att svaranden faktiskt befinner sig i eller kommer att befinna sig i en sådan situation som implicerar en generell farenöjlighet.<sup>104</sup>

Enligt Westberg kan konceptet abstrakt fara ifrågasättas ur många olika synvinklar, något som dock inte behöver betyda att det utrangeras som rationellt sett obrukbart i säkerhetsåtgärdsprocessen. Han menar att konceptet öppnar dörrarna för en bevisvärdering som är nära nog uteslutande består i ett ställningstagande till riktigheten i en påstådd erfarenhetssats. Erfarenhetssatsen blir alltså i realiteten det dominerande bevistemat och inte bara ett hjälpmedel för att analysera vad en viss uppsättning verkliga fakta säger om ett konkret bevistema. Med en sådan inriktning på bevisvärderingen kan svaranden bli utsatt för en säkerhetsåtgärd, trots att han i just det föreliggande fallet inte direkt kan beslås med ett förväntat agerande till skada för sökande. Tillspetsat uttryckt menar Westberg att svaranden i sådana fall kan bli ett offer för tillfälligheternas spel. Omständigheter som han saknar kontroll över, kan göra att han ”råkar” att hamna i en abstrakt faresituation.<sup>105</sup>

## 8 Sabotageåtgärd och särpräglingskravet

### 8.1 Allmänt

Det råder inom svensk rätt en osäkerhet om vad det egentligen är som gör att ett svarandeagerande har en sådan beskaffenhet att det motiverar ett provisoriskt tvångsingrepp. Inom praxis och doktrin brukar den *sabotagegrundande egenskapen* sökas i det utpekade agerandets beståndsdelar och i den svarandes personliga karaktär. Den sabotagegrundande

---

<sup>104</sup> Westberg, Bok 3, s 103.

<sup>105</sup> Westberg, Bok 3, s 107 f.



åtgärden karaktäriseras då som illojal, otillbörlig, klandervärd, oredlig, oriktig och onormal.<sup>106</sup> När det gäller paradexemplet, där en borgenär vill säkra sin fordran genom att omedelbart få kvarstad på svarandes fartyg om fartyget är svarandes enda (kända) tillgång i landet och om det finns indikationer på att fartyget när som helst skall lämna hamn, är det inte den *sabotagegrundande egenskapen* i åtgärden i sig som framhävs, utan i stället den *situation* som svarande befinner sig i. Den sökande beskriver i sin kvarstadsansökan egentligen ett i och för sig normalt beteende, men framhåller samtidigt att detta agerande, att lämna svensk hamn, i den förevarande situationen är förenat med *särskilt stor risk för verkställighetssvårigheter*.<sup>107</sup> Ett problem som uppkommer i samband med denna argumentation avser *vilken betydelse effekten av ett svarandeagerande har för konstituerande av en sabotageåtgärd*.<sup>108</sup> Frågan som ställs är huruvida den sabotagegrundande egenskapen ligger i arten eller omfattningen av de skador som svarandes agerande för med sig. Ett annat problem som den ovan beskrivna argumentationen ger upphov till är vilka situationsomgivande omständigheter det är som kan göra att det misstänkt stundande agerandet betraktas som en sabotageåtgärd.<sup>109</sup>

## 8.2 Skadlig effekt som ett nödvändigt villkor för kvarstad på fartyg?

Ska det räcka med att den sökande kommer att få utstå *svårigheter* med verkställigheten av en kommande dom för att kvarstad skall beviljas, eller ska det krävas att verkställighet av den svenska domen *omöjliggörs* genom fartygets avsegling, till exempel på grund av frånvaron av en verkställighetskonvention med det land i vilket fartyget har sitt säte?

Den centrala tanken med att ansöka om kvarstad på ett utländskt fartyg är, att man vill motverka att svarandes agerande kommer att *omöjliggöra* eller *försvåra* en framtida domsverkställighet. En annan sak är att det i det senare fallet uppstår problem i att bestämma hur stora verkställighetsproblem som skall vara för handen för att kvarstad skall beviljas.<sup>110</sup>

Det huvudsakliga syftet med det provisoriska rättskyddet, att trygga en framtida domsverkställighet, talar mot tanken att åtgärden från svarandes sida måste orsaka en ekonomisk skada. Den enda effekt av svarandes agerande som är relevant, med hänsyn tagen

---

<sup>106</sup> Westberg, Bok 3 s 149.

<sup>107</sup> Westberg, Bok 3 s 153.

<sup>108</sup> Westberg, Bok 3, s 153 f.

<sup>109</sup> Westberg, Bok 3, s 154.

<sup>110</sup> Se Westberg, Bok 3, s 178 ff.

till detta syfte, är att svarandeagerandet omöjliggör eller försvårar själva verkställigheten. Det avgörande blir således att den misstänkta sabotageåtgärden helt omöjliggör eller i hög grad försämrar förutsättningarna för en framtida verkställighet.<sup>111</sup> Denna syftesbestämda effekt har fått ett visst men inte fullt genomslag i lagregleringen av det provisoriska rättskyddet. När det gäller kvarstad för att trygga en penningfordran enligt 15 kap 1 § RB ställs det inte upp något krav på att svarandeagerandet skall medföra någon särskild effekt utöver det att en framtida verkställighet hotas att gå omintet eller försvåras. Det räcker således med att den sökande kan visa att den hotade verkställigheten skulle leda till att han inte får betalning för sin fordran.<sup>112</sup>

### 8.3 Sabotagegrundande egenskaper i situationsomgivande omständigheter

#### 8.3.1 Verkställighetssvårigheter utomlands<sup>113</sup>

En viktig aspekt, när man diskuterar vilka omständigheter som skall konstituera en sabotagerisk vid kvarstad på utländska fartyg, är det faktum att kvarstaden även skapar en behörighet för rätten att ta upp frågan om vilken huvudtvisten rör. Det var också denna anledning som var den största orsaken till varför Sverige tillträdde arrestkonventionen 1993.<sup>114</sup> Ett tillträde till Luganokonventionen skulle innebära att Sveriges domsrätt över vissa sjörättsliga tvister skulle begränsas eftersom Luganokonventionen inte tillåter andra behörighetsregler än de som anges i konventionen. Särskilt de exorbitanta forumreglerna utmönstrades genom artikel 3. Enligt Luganokonventionens artikel 24 är stater emellertid behöriga att förordna om kvarstad och andra säkerhetsåtgärder. I arrestkonventionens artikel 7 ges bestämmelser om behörighet för domstolarna, i den stat där kvarstaden meddelats, att pröva målet i sak också. Denna behörighet accepteras i Luganokonventionen, eftersom särskilda konventioner har företrädde framför Luganokonventionen (art 57). Skulle kvarstadsansökan inte beviljas kan detta komma att innebära att den sökandes enda möjlighet att få igenom sitt anspråk är att söka gäldenären i dennes hemvists domstolar.

---

<sup>111</sup> Westberg, Bok 3 s 164.

<sup>112</sup> Westberg, Bok 3 s 165.

<sup>113</sup> Den förevarande diskussionen kommer att utgå från Westbergs utomordentliga genomgång av sabotagerisken i sin tredje bok. Det beror främst på att Westbergs arbete är väldigt välgjort men även på att ämnet inte är behandlat i någon större grad av andra författare i Sverige.

<sup>114</sup> Ds 1991:70 s 41 och Prop 1992/93:5.

Det ovan sagda rör rederier hörande i stater som är anslutna till verkställighetskonventionerna inom EU. Gentemot övriga stater finns inget förbud mot att Sverige tillämpar exorbitanta forumregler. I dessa fall skulle domstolar i Sverige mycket väl kunna anse sig behöriga att pröva målet i sak trots att någon kvarstad inte kan förordnas. Exorbitanta forumregler, såsom exempelvis behörighetsregler som tillåter att talan får väckas i en stat endast på grund av att svarande har tillgångar där, får alltså tillämpas gentemot svarande som inte har hemvist i en stat som omfattas av verkställighetskonventionerna.<sup>115</sup> Svensk domsrätt i sjörättsmål med internationell anknytning grundas, förutom i de fall Bryssel- och Luganokonventionen eller Bryssel I förordningen är tillämplig, på att det fartyg till vilket tvisten hänför sig finns här i riket eller här har varit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd.<sup>116</sup>

Som ovan nämnts, är den centrala tanken i kravet på sabotagerisk att svarandes agerande kommer att omöjliggöra eller försvåra en framtida domsverkställighet.<sup>117</sup> Det är också det centrala argumentet för att det skall anses föreligga en sabotagerisk, i de situationer där ansökan gäller kvarstad gentemot ett utländskt rederi vars fartyg när som helst skall lämna svensk hamn. Den svårighet som annars skulle uppstå för sökande, om denne tvingades söka verkställighet utomlands, kan undvikas genom att man säkerställer att verkställigheten kan ske i det egna landet. Den sökande påstår sig ha behov av att skyddas mot förfoganden över den enda egendomen som svarande har i Sverige. Argumentet kopplas i praktiken till situationer där det dels handlar om ett fartyg som svarande kommer att flytta utanför Sveriges gränser dels om att den svarandes övriga tillgångar i Sverige inte är tillräckliga för att täcka sökandes anspråk vid en framtida verkställighet. Om den svarande inte har några andra tillgångar i Sverige när fordringsanspråket skall verkställas måste verkställigheten ske i utlandet.

Argumenten för verkställighetssvårigheterna är att en svensk dom saknar värde som exekutionstitel i det främmande landet. Att den svenska domen saknar värde som exekutionstitel beror i sin tur antingen på det främmande landets inhemska lagstiftning eller på att det saknas en relevant verkställighetskonvention med den aktuella staten. De påstådda verkställighetssvårigheterna kan också kopplas till brister i det främmande exekutionsförfarandet. I engelsk rätt, till exempel, har frågan om långsamheten i det främmande landets verkställighetsförfarande tillmätts betydelse vid bedömningen av frågan

---

<sup>115</sup> Ds 1991:70 s 40.

<sup>116</sup> 21:2 SjöL.

<sup>117</sup> Westberg, Bok 3, s 246.

om sabotagerisk, i de fall det varit fråga om en freezing injunction (tidigare benämnt Mareva Injunction).<sup>118</sup> Enligt Westberg borde denna princip tillämpas även i Sverige, om verkställighetsförfarandet i det aktuella landet har sådana brister att det avsevärt kan komma att fördröja sökandens möjligheter att få sitt anspråk tillgodosett.<sup>119</sup> Detta skulle vara så även om det fanns en verkställighetskonvention mellan Sverige och det aktuella landet. Detta argument skulle kunna utnyttjas i de fall det handlar om verkställighet i en annan EU-stat, om domstolen i det konkreta fallet, genom en bedömning av hur det i realiteten fungerar med verkställighetsförfarandet, kom fram till att förfarandet är bristfälligt.

Enligt Westberg utgör däremot inte enbart det faktum, att sökanden kan komma att möta verkställighetssvårigheter utomlands, i sig en sabotageåtgärd. En sådan svårighet anser han inte generellt, med nuvarande avfattningen av de svenska reglerna om sabotagerisk, ensamt konstituera sabotagerisk.<sup>120</sup>

Enbart det faktum att en dom kan komma att behöva verkställas utomlands skall alltså inte räcka för att meddela kvarstad. Därtill måste det enligt Westberg krävas, att den egendom, vilken kvarstaden skall syfta till att bevara, är av en sådan art att den lätt kan realiseras eller lätt kan gömmas undan eller att egendomen är lätt att flytta omkring mellan olika stater. I vissa fall kan dessutom den svarandes tidigare misskötsamhet spela in.<sup>121</sup>

När dessa omständigheter skall appliceras på det undersökta paradexemplet så kan det sägas att det ligger i fartygets natur att det lätt kan, och ska, flyttas omkring mellan olika stater. Det är just på grund av fartygets stundande avresa som borgenären ansöker om kvarstad i dessa fall. Vidare är fartyg väldigt lätta att realisera, eller har i vart fall lätt att byta ägarbolag. Den sökande vill helt enkelt förhindra att fartyget skall lämna svenskt territorium, eftersom detta skulle äventyra verkställigheten av den kommande domen.

I Tyskland och Norge har man som ett specialfall av sabotagerisk brutit ut situationen, att domen kan komma att verkställas i ett främmande land. Faktum är att den norska regeln ”lånades” in från Tyskland.<sup>122</sup> Den specifika risken för sabotage skulle enligt norsk och tysk rätt ligga i det att en kommande verkställighet av domen i huvudmålet får förmodas ske i utlandet. I Norge verkar det dessutom inte vara av någon betydelse om det kommer att uppstå

---

<sup>118</sup> Se *Westberg*, Bok 3, s 246 som hänvisar till *Gee Mareva Injunction & Anton Pillar Relief* s 120.

<sup>119</sup> *Westberg*, Bok 3, s 249.

<sup>120</sup> *Westberg*, Bok 3, s 247.

<sup>121</sup> *Westberg*, Bok 3, s 247.

<sup>122</sup> *Falkanger m fl*, 14:2 och *Zivilprozessordnung* 917 st (2).

små eller stora verkställighetssvårigheter. Det är tillräckligt att verkställighet kan ske utanför Norges gränser.<sup>123</sup> Det innebär också att kvarstad kan beviljas även om den sökande har hemvist i det land som det antas att verkställigheten kommer att ske i, om de övriga villkoren föreligger. Det väsentliga är att svarandens egendom i Norge kan befaras komma att förflyttas till utlandet. Vid tillämpningen av dessa regler tycks det vara likgiltigt om det finns någon faktisk fara för verkställighetsproblem. Rätten skall i de fallen endast bedöma om och till vilken grad fruktan för att dessa tillgångar skall flyttas ut ur landet är befogad.<sup>124</sup>

En fara för verkställighetssvårigheter presumeras föreligga i dessa fall. I svensk rätt verkar man, i vart fall inom den sjörättsliga doktrinen, ha ansett att en liknande presumption utvecklats som motsvarar dessa utländska särregler. Denna presumption innebär en förenkling i prövningen och främjar en skyndsam handläggning av högakuta ansökningar om säkerhetsåtgärder. Denna presumption har särskilt gällt när ansökan gällt ett *ex parte*-förordnande av kvarstad (fara i dröjsmål). I dessa brådskande fall har presumption för sabotage ansett gälla i de fall det handlat om kvarstad riktat mot ett utländskt rederi vars enda tillgång i landet är ett utländskt fartyg som när som helst skall lämna svensk hamn.<sup>125</sup>

Westberg menar att det i en presumption av detta slag kan ligga en förtäckt diskriminering av en persons nationalitet. Huruvida en sådan diskriminering skulle strida mot grundlag eller konventioner om mänskliga rättigheter kan enligt Westberg diskuteras. En sådan diskriminering av medborgarskap är däremot klart förbjuden inom EU, och det oavsett om diskrimineringen sker genom en uttrycklig lagregel eller genom att en domstol vid rättstillämpningen antar en rättssats av sådant innehåll.<sup>126</sup> Enligt detta synsätt skulle de svenska sjörättsdomstolarnas tillämpning av en sådan presumption också vara förbjuden, förutsatt att tillämpning innebär att enbart den omständigheten att fartyget var utländskt skall räcka för att därmed anse det finnas en sabotagerisk, i form av verkställighetssvårigheter utomlands.

Frågan om kvarstad kan meddelas endast av den anledningen, att det finns risk för att ett avgörande måste verkställas i utlandet, var föremål för prövning av EG-domstolen i fallet *Mund & Fester v. Hatrex Internationaal Transport*.<sup>127</sup> EG-domstolen har i det fallet tagit ställning till frågan om den tyska regeln i § 917 Abs 2 ZPO kom i konflikt med förbudet av ett

---

<sup>123</sup> *Falkanger m fl*, s 817.

<sup>124</sup> *Falkanger m fl*, s 817.

<sup>125</sup> Se bland annat *Fartygsexekution*, s 35, *Om kvarstad i civila mål*, s 9 och prop 1992/93:5 s 25.

<sup>126</sup> *Westberg*, Bok 3, s 248.

<sup>127</sup> Case C398/92 *Mund & Fester v. Hartrex* [1994] ECR I-467.

missgynnande av medborgarskap, det så kallade diskrimineringsförbudet. I stadgandet presumeras risk för sabotage föreligga så snart verkställigheten skall ske utomlands.

Bakgrunden till fallet var att Hatrex, som var ett holländskt bolag, hade transporterat varor från Turkiet till Tyskland på uppdrag av Mund & Fester, ett tyskt företag. Varorna hade blivit skadade under transporten och det tyska bolaget Mund & Fester krävde därför skadestånd av Hatrex. Mund & Fester ansökte dessutom om kvarstad på Hatrex lastbil som fanns i Tyskland. Som grund för kvarstadsyrkandet angavs att det fanns risk för att verkställigheten av domen i skadeståndsmålet måste ske utomlands om inte gäldenären förhindrades att förfoga över tillgångarna i Tyskland. Enligt § 917 Abs 2 ZPO i den tyska lagstiftningen kunde kvarstad meddelas om det fanns en risk att verkställigheten av avgörandet annars skulle omöjliggöras eller väsentligt försvåras. Det förhållande att avgörandet måste verkställas utomlands utgjorde enligt lagen en tillräcklig förutsättning för att kvarstad skulle beviljas. Om domen måste verkställas i utlandet var det alltså inte nödvändigt att visa på någon annan konkret omständighet som tydde på sabotagerisk.<sup>128</sup>

Den tyska domstolen vände sig till EG-domstolen för ett förhandsbesked om huruvida den tyska lagstiftningen stred mot gemenskapsrätten. EG-domstolen ansåg inte att en sådan presumptionsregel i sig var oriktig eller orättfärdig på objektiva grunder. Tvärtom betecknades presumptionen som rättfärdig i förhållande till en stat som inte är medlem i EU.<sup>129</sup>

EG-domstolen konstaterade inledningsvis att medlemsstaterna enligt Art 220 i Romfördraget skall inleda förhandlingar med varandra i syfte att till förmån för sina rättssubjekt säkerställa förenkling av formaliteter för ömsesidigt erkännande och verkställighet av rättsliga avgöranden och skiljedomar. EG-domstolen fortsatte med att förtydliga att även om den bestämmelsen inte syftar till att skapa en direkt tillämplig rättsregel, utan endast anger ramen för en förhandling mellan medlemsstaterna, syftar den till att underlätta den gemensamma marknadens funktion genom att det införs behörighetsregler för därmed sammanhängande tvister och genom att de svårigheter som har samband med erkännande och verkställighet av domar inom de avtalsslutande staternas territorium i möjligaste mån undanröjs. Det var på grundval av denna artikel som den s.k. Bryssel-konventionen om verkställighet av domar på privaträttens område ingicks av medlemsstaterna. EG-domstolen konstaterar vidare att Art 7 i Romfördraget stadgar ett förbud mot diskriminering på grund av nationalitet. Denna

---

<sup>128</sup> § 917 st 2 ZPO.

<sup>129</sup> *Westberg*, Bok 3, s 248.

bestämmelse innebär förbud mot all diskriminering på grund av nationalitet inom fördragets tillämpningsområde. Bestämmelsen förbjuder inte enbart öppen diskriminering, grundad på nationalitet, utan även all form av dold diskriminering som, genom tillämpning av andra urskiljningskriterier, i själva verket leder till samma resultat.<sup>130</sup> EG-domstolen ansåg inte den tyska regeln innebära någon öppen diskriminering grundad på nationalitet, eftersom bestämmelsen är tillämplig i alla de fall då en dom skall verkställas i utlandet och detta även för det fall den egendom som skall beläggas med kvarstad tillhör en tysk medborgare. Detta föranledde dock inte till slutsatsen att regeln var nationsneutral och fördragsenlig. EG-domstolen konstaterade nämligen att fallet med en svarande som medborgare i domstolslandet var sällsynt, eftersom verkställighet i utlandet i de flesta fall avser personer som inte är tyska medborgare, eller juridiska personer som inte har sitt säte i Förbundsrepubliken Tyskland. På grund härav ansåg domstolen det följa att ifrågakvarstad nationella bestämmelse i själva verket ledde till samma resultat som diskriminering på grund av nationalitet, och därmed jämställd med en öppen diskriminering på grund av nationalitet.<sup>131</sup>

Detta konstaterande var emellertid inte tillräckligt för att man skall kunna dra slutsatsen att en bestämmelse som den som var i fråga i målet vid den nationella domstolen är oförenlig med artikel 7 i fördraget. Därutöver krävdes att bestämmelsen i fråga inte kunde motiveras av objektiva skäl. För att besvara frågan om regeln på objektiva grunder kunde rättfärdigas undersöktes inte huruvida det faktiskt fanns sådana verkställighetssvårigheter i de skilda medlemsstaterna, dvs. om det verkligen var så att verkställighet i annan medlemsstat regelmässigt skapade sådana verkställighetssvårigheter som kunde motivera slutsatsen att sabotagerisk föreligger. EG-domstolen anlade i stället ett helhetsperspektiv, vilket är typiskt för EG-rätten.

Domstolen menade att den tyska regeln mycket väl kan vara motiverad om verkställighet måste ske i ett land utanför gemenskapen, men eftersom Brysselkonventionen gäller i samtliga medlemsstater finns det ingen anledning att meddela kvarstad enbart på grund av att ett avgörande måste verkställas i någon annan medlemsstat. En presumtion, som utgår från att risken för verkställighetssvårigheter i annan medlemsstat än domstolslandet var säker och

---

<sup>130</sup> Case C-22/80 Boussac [1980] ECR 3427.

<sup>131</sup> Case C398/92 Mund & Fester v. Hartrex [1994] ECR I-467, st 16.

bestämd, medan risken för verkställighetssvårigheter i domstolslandet inte var säker och bestämd, ansågs vara oförenlig med EG-fördraget.<sup>132</sup>

EG-domstolen konstaterade sammanfattningsvis att artikel 7 i fördraget jämförd med artikel 220 i samma fördrag och Brysselkonventionen utgjorde hinder mot en nationell civilprocessrättslig bestämmelse enligt vilken kvarstad, då det gäller en dom som skall verkställas på inhemskt territorium, endast får beviljas om det finns sannolika skäl för att verkställigheten annars omöjliggörs eller väsentligen försvåras, medan den, då det gäller en dom som skall verkställas i en annan medlemsstat, får beviljas redan på den grunden att verkställighet skall ske i utlandet. Den åtskillnad som görs i en sådan bestämmelse ansågs nämligen inte motiverad av objektiva skäl, eftersom alla medlemsstaterna är avtalslutande parter i Brysselkonventionen och eftersom villkoren för verkställighet av avgöranden samt de risker som är förknippade med de svårigheter som kan uppstå vid verkställigheten är desamma i alla medlemsstaterna.<sup>133</sup>

Westberg anser att, även om det kan diskuteras vilken räckvidd som EG-domstolens beslut i *Mund & Fester* har när det gäller ”verkställighetssvårigheter”, så står det klart att en domstol, då verkställighet förmodas komma att ske i annan EU-stat, inte får lov att anse sabotagerisk föreligga *enbart* på den grunden att sökanden presumeras bli utsatt för verkställighetssvårigheter. Däremot anser Westberg inte att EG-domstolens beslut innebär något påbud om att betrakta EU-staternas verkställighetsförfarande som likvärdiga ur svårighetssynvinkel.<sup>134</sup> Det innebär att en domstol i ett konkret fall kan besluta om kvarstad, om det mot bakgrund av omständigheterna i det särskilda fallet rimligen kan befaras att verkställighetsförfarandet i annan EU-stat är bristfällig i visst avseende.

Det ovanstående förbudet mot en presumtionsregel, lik den tyska, gäller som sagt endast i förhållandet mellan två medlemsstater och hindrar inte att en svensk domstol meddelar kvarstad på grund av att en dom måste verkställas i ett land utanför EU. Det har emellertid i en del underrättspraxis i ett sådant fall krävts någon ytterligare omständighet som ger anledning att befara sabotagerisk.<sup>135</sup>

Westberg anser att det i sådana fall dock ska räcka att kvarstadssökanden kan visa var fartyget/svarandeparten har sitt säte/sin hemvist och att Sverige saknar

---

<sup>132</sup> *Westberg*, Bok 3, s 249.

<sup>133</sup> Case C398/92 *Mund & Fester v. Hartrex* [1994] ECR I-467

<sup>134</sup> *Westberg*, Bok 3, s 249 f.

<sup>135</sup> Se beslut fattat i Malmö 6 mars 2002, mål T 1863-02 *Nestor*.



verkställighetskonvention med det aktuella landet, för att det skall kunna antas föreligga verkställighetssvårigheter, och därmed en presumtion för sabotagerisk.

### 8.3.2 Art och omfattning av svarandens tillgångar

En aspekt av argumenteringen i det undersökta paradexemplet är att sökande grundar sin misstanke om fara för sabotage på att svarande har *lätt realiserbar egendom* eller att svarande bara har *en enda tillgång*. Frågan är huruvida detta ensamt kan anses vara tillräckligt för att anta att det finns fara för sabotage. Westberg menar emellertid att det faktum att egendom är lätt att realisera bara ger information om den *faktiska möjligheten för svaranden att agera* på det sätt som sökanden påstår. Enbart denna omständighet räcker inte som bevis för att svaranden verkligen kan tänkas använda sig av denna möjlighet. Inte ens om svarande kan antagliggöra att svaranden avser att sälja egendomen skall det räcka för att sabotagerisk föreligger, menar Westberg. Det skulle däremot föreligga en sabotagerisk om försäljningen sker till underpris. Också omfattningen varmed svaranden har avhänt sig egendom är av betydelse.<sup>136</sup>

För paradexemplet är omfattningen varmed svaranden avhänt sig egendomen av betydelse då det gäller single-ship-companies. Om ett sådant svarandeföretag avhänder sig sin enda egendom, fartyget, kan företaget inte bedriva någon verksamhet då den egentliga rederiverksamheten vanligtvis bedrivs i ett annat bolag. Det skulle då inge farhåga om att företaget försöker undandra sig betalning.<sup>137</sup> I sådana fall skulle det dock krävas någon sorts konkret bevisning för att företaget, vars fartyg befinner sig i Sverige, har för avsikt att sälja fartyget. Därmed skulle denna omständighet, att fartyget är dess enda egendom eller att den är lätt att undanskaffa svårligen accepteras som en sabotagerisk.<sup>138</sup>

---

<sup>136</sup> Westberg, Bok 3, s 243.

<sup>137</sup> Westberg, Bok 3, s 245.

<sup>138</sup> Jfr NJA 1986 s. 450 där det åberopades att den egendom som det ansöktes om kvarstad på, ett fartyg var lätt att undanskaffa. Denna omständighet föranledde inte HD till slutsatsen att det förelåg sabotagerisk.

### 8.3.3 Svarandeföretagets stabilitet, storlek, marknadsrykte och organisation

Som nedan kommer att beskrivas bör kvarstad inte beviljas endast av den anledningen att bolaget har sitt säte utomlands. I det engelska rättsfallet *Third Chandris Shipping Corporation v. Unimarine SA*<sup>139</sup> framgår emellertid även att bedömningen kan bli en annan om bolaget är registrerat i ett land där lagarna är sådana att det inte är möjligt att ta reda på någonting om bolaget, varken ägarförhållanden eller vad det har för tillgångar. Lord Denning anförde i det rättsfallet följande:

”The mere fact that the defendant is abroad is not by itself sufficient... But there are some foreign companies whose structure invites comment. We often see in this court a corporation which is registered in a country where the company law is so loose that nothing is known about it – where it does no work and has no officers and no assets. Judgments can not be enforced against it. There is no reciprocal enforcement of judgments... In such cases the very fact of incorporation there gives some ground for believing there is a risk that, if judgment or an award is obtained it may go unsatisfied.”

Enbart den omständigheten att bolaget är registrerat i ett sådant land kan alltså i England i vissa fall utgöra grund för ett antagande om att ett framtida domslut kommer att bli utan verkan. Den omständigheten att domen inte kan verkställas i det aktuella landet eller att bolaget är registrerat i ett s.k. skatteparadis har inte prövats i Sverige. Westberg anger att han i sin undersökning av kvarstadsmål inte kunde spåra något tydlig mönster i hur domstolarna värderar ett svarandeföretags organisation och koppling till andra företag. Han konstaterar dock att det rent rättsligt inte råder något tvivel om att det skulle föreligga en sabotagerisk i en fordringstvist, om förutsättningarna för ett ansvarsgenombrott var uppfyllda.<sup>140</sup>

I detta sammanhang kan tilläggas att en stor del av fartygen som går i internationell trafik ägs av s.k. ”single ship companies”. Ett ”single ship company” är ett ägarbolag för ett specifikt fartyg, vilket vanligen har sitt hemvist i den aktuella, och inte sällan ”exotiska”, flaggstaten. Ägarbolaget har vanligen ingen annan tillgång än det specifika fartyget och har sällan något aktiekapital av betydelse. Den reella rederiverksamheten bedrivs i ett annat bolag. Att söka verkställighet mot ett ”single ship company” är i allmänhet inte praktiskt möjligt. Borgenären måste söka exekution i fartyget för att få betalt för sin fordran. Under tiden som det rättsliga

---

<sup>139</sup> *Third Chandris Shipping Corporation v. Unimarine SA* [1979] QB 645, s 669.

<sup>140</sup> *Westberg*, Bok 3, s 242.

förfarandet för att utverka en exekutionstitel pågår kan fartygets ägare komma att förfoga över fartyget till men för borgenären. Det är inte ovanligt att fartyget byter ägarbolag, om betydande krav framställs mot ägarbolaget. Därför är det sällan lönt att inleda en rättegång eller ett skiljeförfarande mot ett "single ship company" om borgenärer inte dessförinnan utverkat kvarstad mot fartyget och erhållit säkerhet för sitt krav.<sup>141</sup>

Om bolaget är registrerat i ett sådant land talar möjligtvis redan detta för att bolaget skulle försöka undandra sig verkställighet av ett svenskt domslut.

#### **8.3.4 Svarandes koppling till utlandet**

I viss mån kan det i den här uppsatsen undersökta paradexemplet motiveras av den sökande med att den svarandes koppling till utlandet innebär starkare skäl och möjligheter för svarande att med sina enda kvarvarande tillgångar i landet effektivt fly landet undan fordringsägarnas betalningskrav. Även om betoningen på den svarandes koppling till utlandet har tonats ned på senare år, till följd av att det blivit lättare att flytta tillgångar världen över, så är det emellertid fortfarande vanligt i dag att sökanden framhäver svarandes koppling till utlandet.<sup>142</sup>

Det som skiljer denna sorts argumentation från den som ovan beskrivits om verkställighetssvårigheter är att det egentligen inte är kopplingen till svårigheter att utomlands verkställa en svensk dom som är anledningen till varför den sökande åberopar utlandskopplingen. Westberg menar att den sökande i stället bara är ute efter att slippa den omgång som normalt är förenad med att utomlands utverka en dom mot svarande eller att i annat land söka verkställighet av svensk dom.<sup>143</sup> Dessa behov är dock inte skyddsvärda eftersom syftet med kvarstadsinstitutet är att möjliggöra verkställandet av en kommande dom. Westberg konstaterar vidare att en sådan sabotageriskregel inom EU skulle stå i strid mot det etablerade förbudet mot diskriminering av medborgarskap, likt det ovan beskrivna fallet *Mund & Fester*. Regeln skulle nämligen innefatta en presumtion för sabotagerisk som bara

---

<sup>141</sup> Se kärandens överklagande i Svea Hovrätts beslut den 31 oktober 2008 i mål nr Ö 8434-08 (advokat Jonas Rosengren).

<sup>142</sup> *Westberg*, Bok 3, s 250.

<sup>143</sup> *Westberg*, Bok 3, s 250.

grundades på svarandes nationalitet. Vidare anser Westberg att en sådan diskriminering osannolikt skulle anses rättfärdig på objektiva grunder.<sup>144</sup>

Slutsatsen som Westberg drar är att man bör utgå från att ”svarandens utlandskoppling” inte ensamt räcker för att antagliggöra sabotagerisk. På sin höjd skall i stället svarandes koppling till utlandet utgöra ett bevis, som tillsammans i en sammanställning med andra bevis kan ha en betydelse vid bedömningen av om det föreligger en fara för sabotage. Frågan som kan ställas är vilka omständigheter som tillsammans är tillräckliga som bevis för obstruktion, för att därmed berättiga till slutsatsen att svaranden ämnar undandra sig betalning av en skuld. Vanligast är att den sökande i sabotageriskfrågan framhäver följande omständigheter; *att* svaranden har egendom i Sverige, *att* egendomen för svarande är lätt att förflytta och *att* svaranden befinner sig utomlands.<sup>145</sup> På samma sätt går man tillväga i England. Det ska tilläggas att England har två olika system för kvarstad på fartyg, dels kvarstad (arrest) enligt arrestkonventionen, dels kvarstadsformen Mareva Injunction (numera freezing injunction) (se avsnitt 3.3.2 ). Eftersom domstolarna vid kvarstad på fartyg i Sverige även i arrestfall skall tillämpa de allmänna reglerna om kvarstad, så kan den engelska tillämpningen av mareva injunction vara av värde att utreda.

I England kan gäldenärens vistelseort eller hemvist utgöra en relevant omständighet vid sabotageriskbedömningen. Tidigare var den omständigheten en tungt vägande omständighet för antagande om sabotagerisk. Numera har beviskravet skärpts genom att faktakonstellationen, som krävs för att utgöra tillräckliga bevis för obstruktion, utökats.<sup>146</sup> I rättsfallet *Third Chandris Shipping Corporation v. Unimarine SA* [1979] QB 645 sida 669 gjorde Lord Denning följande uttalande angående gäldenärer med anknytning till utlandet:

”The plaintiff should give some grounds for believing that there is a risk of assets being removed before the judgment or award is satisfied. The mere fact that the defendant is abroad is not by itself sufficient. No one would wish any reputable foreign company to be plagued with a Mareva injunction simply because it has agreed to London arbitration.”

---

<sup>144</sup> Westberg, Bok 3, s 250.

<sup>145</sup> Westberg, Bok 3, s 252.

<sup>146</sup> Westberg, Bok 3, s 252.

Det är endast tillsammans med andra relevanta omständigheter som utlandskopplingen kan ha ett sådant bevisvärde att risk för sabotage kan presumeras. Av de faktorer som enligt engelsk rätt har varit av betydelse vid bedömningen av sabotagerisk kan följande nämnas<sup>147</sup>:

- a) huruvida svaranden är bosatt eller har sitt säte i ett skatteparadis eller i ett land med ”svag” bolagsrätt
- b) huruvida engelska domar är verkställbara i det land där svaranden har egendom (Monecchi v Shimco (UK) Ltd [1979] 1 WLR 1180)
- c) huruvida de omständigheter som stöder ett antagande om sabotagerisk innehåller ett inslag av oärlighet eller en misstanke om oärlighet från svarandes sida
- d) huruvida det tidigare har förekommit ett svarandeagerande som skulle skapa en berättigad fruktan för framtida dispositioner till skada för sökanden
- e) huruvida det finns bevis på att svaranden har vidtagit åtgärder för att förflytta eller göra sig av med sin egendom.

Sammanfattningsvis skulle denna i England tillämpade uppräknning av relevanta faktorer kunna användas av en sökande i Sverige, vars motpart har sitt säte i ett land där verkställighetskonventioner trots allt finns mellan Sverige och det aktuella landet. I ett sådant fall skulle inte verkställighetssvårigheterna föranleda behovet av kvarstad, utan snarare de andra omständigheterna, såsom att motparten har sitt säte i ett ”exotiskt” land, där ägarkonstellationer är svårutredda.

Liknande omständigheter bör en svensk domstol enligt min mening ta hänsyn till vid bedömningen av om det finns tillräckliga omständigheter för att avgöra om det föreligger en fara för sabotage. Westberg anger att det inte saknas försök hos sökande och domstolar att närmare utbilda kriterier för att avgöra när utlandskopplingen bör ges avgörande bevisbetydelse. Omständigheter som har lett till att utlandskoppling har givits avgörande bevisbetydelse i svenska domstolar är exempelvis a) *att* det i utlandskopplingens konkreta karaktär finns omständigheter som utgör tecken på att svarande undandrar sig betalning. Det kan enligt Westberg handla om att svaranden ständigt och planlöst byter vistelseort, att det inte går att nå svarande på uppgiven adress eller vägrar att svara, b) *att* det i svarandens

---

<sup>147</sup> *Stuart Sime*, s 463.

tidigare agerande eller i dennes ekonomiska situation finns omständigheter som talar för att svaranden avser att göra egendom oåtkomlig för sökanden.<sup>148</sup>

### 8.3.5 Faran i att svensk rätt då skulle skilja sig åt från andra jämförbara jurisdiktioner

Frågan om svensk jurisdiktion och om svenska domstolars behörighet att uppta mål rörande kvarstad på fartyg regleras i 21 kap SjöL. Enligt 21 kap 1 § SjöL är det särskilt inrättade sjörättsdomstolar som är laga domstol i tvistemål rörande ett förhållande som avses i sjölagen. Talan skall väckas vid sjörättsdomstolen i den ort där fartyget finns enligt 2 kap 2 § SjöL. En sjörättsdomstol har behörighet att ta upp både frågan om kvarstad och huvudfrågan. Huvudfrågan får dock enbart prövas om kvarstad medgetts eller om säkerhet för en fordran ställts hos en myndighet till befrielse från kvarstad.<sup>149</sup> Därför är domstolen, om fartyget befinner sig utanför svenskt territorium, endast behörig om den har behörighet på andra grunder.

Enligt 21 kap 2 § SjöL anges att, i fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp tvistemål som avses i 1 § första stycket, skall bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet tillämpas. Behörighet för domstolar anges i 10 kap RB. Allmänt sett krävs för behörighet att svaranden har en relevant koppling till Sverige. Huvudregeln är att gäldenären skall sökas i den domstol där han har sitt hemvist. Om gäldenären inte har sitt hemvist i Sverige skall han sökas där han har egendom i Sverige. I dessa fall måste det vara fråga om egendom av ett större värde.<sup>150</sup>

Om sökande till följd av den restriktiva tillämpningen av sabotagerisken nekas kvarstad kommer detta således att leda till att sökanden får svårigheter med att ta upp frågan i huvudmålet. I propositionen angavs att möjligheten att föra talan om en fordran inför en domstol i det egna landet var en betydelsefull rättighet, och en av anledningarna till varför Sverige tillträdde arrestkonventionen. Förberedandet och utförandet av talan blir enklare och billigare samtidigt som möjligheterna till verkställighet ökar.<sup>151</sup>

---

<sup>148</sup> Westberg Bok 3 s 354.

<sup>149</sup> 21 kap 2 § SjöL.

<sup>150</sup> Berlingieri, s 403 f.

<sup>151</sup> Prop 1992/93:5 s 19.

Ett annat problem i att svensk rätt skiljer sig från utländsk är att det i så fall uppstår en risk att borgenärer söker sig till utlandet för att där utverka ett beslut om säkerhetsåtgärd. Som ovan har visats ställs inget krav på sabotagerisk i flertalet andra länder i Europa. Ett sådant beslut skulle erkännas och verkställas i Sverige enligt verkställighetskonventionerna som finns inom EU. I propositionen om Sveriges tillträde till Luganokonventionen behandlades frågan om Luganokonventionen tillåter att svenska krav på flykt och sabotagerisk skall vara uppfyllda för att ett utländskt kvarstadsbeslut skall kunna verkställas i Sverige. Frågan har där besvarats nekande. En regel om att en utomlands beslutad säkerhetsåtgärd inte skulle få verkställas här om inte svenska krav på flykt eller sabotagerisk är uppfyllda skulle stå i strid mot konventionens förbud mot att ompröva det utländska avgörandet i sak (artikel 34 tredje stycket).<sup>152</sup>

---

<sup>152</sup> Prop 1991/92:128 s 144 f.

## 9 Analys och slutsats

Inledningsvis skall det poängteras att det finns få avgöranden från de sjörättsliga domstolarna på detta område. I exempelvis Stockholms tingsrätt har man de senaste tio åren endast haft fyra fall som rör kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden, dvs. då 4 kap SjöL och 15 kap RB har tillämpats. Vidare innehåller de beslut som finns på området, delvis på grund av kvarstadsprocessens brådskande karaktär, väldigt kortfattade motiveringar.

Som Westberg anger kan det vid en närmare analys av kravet på sabotagerisk inrymmas betydligt fler bedömningsmoment än vad som vanligen tycks bli föremål för prövningen i praktiken. Det har skett en ”primitivisering” av prövningen vilken möjligen beror på behovet av skyndsamhet i kvarstadsförfaranden.<sup>153</sup> Primitiviseringen är säkerligen också en orsak till de kortfattade motiveringarna i kvarstadsbesluten. Detta skapar i sin tur problem för båda parterna i en kvarstadsprocess, eftersom de därigenom får svårt att någorlunda avgöra hur en domstol skall döma i de berörda fallen. Utförligare motivering av kvarstadsbeslut alternativt ett klagande från HD är därför av stort värde för alla inblandade i denna del av sjörätten.

Med hänsyn till parternas motstående intressen i kvarstadsfall, bör svenska domstolars bedömning av sabotagerisken inte leda till att kärandens intressen får vika för svarandens genom att sökandens möjligheter att utverka kvarstad helt omöjliggörs. Käranden har allmänt sett svårt att, på den korta tid som kvarstadsprocessen måste genomföras, skaffa fram tillräcklig bevisning om kravet ställs för högt. De befintliga riskreduceringsanordningarna bör i kvarstadsfallen på fartyg vara tillräckliga för att motverka omotiverade kvarstadsansökningar. Som konstateras i ovan skall som huvudregel säkerhet ställas av sökanden och denne är dessutom strikt ansvarig för all skada som den svarande kan komma att utstå till följd av kvarstaden, dvs. även allmän förmögenhetsskada.

Även beviskravet, *skäligen kan befaras*, som är ett lågt beviskrav, för sabotagerisken talar för att domstolarna inte skall uppställa alltför höga krav på kärandens prestation av bevisning. Det räcker med att den kärande kan *antagliggöra* fara för sabotage.

Som har konstaterats i uppsatsen saknar arrestkonventionen krav på att sabotagerisk skall föreligga för att kvarstad skall meddelas. Det faktum att flertalet länder (exempelvis Italien,

---

<sup>153</sup> Westberg, Bok 3, s 18.



Nederländerna och Portugal), när det rör kvarstadsfrågor där arrestkonventionen är tillämplig, bortser från ett sådant krav, trots att de i sin inhemska lagstiftning uppställer ett sådant krav för att bevilja kvarstad, talar för att det bör lättas på bedömningen av sabotagerisken i Sverige. Därmed inte sagt att Sverige bör slopa kravet på sabotagerisk helt. En sådan rättstillämpning hade tvärtom stridigt mot svensk rättsuppfattning vad gäller ett krav på sabotagerisk för att provisoriska säkerhetsåtgärder skall förordnas, och det hade säkert orsakat fler svårigheter än nuvarande ordning.

Även i de länder där domstolarna företar en sabotageriskbedömning vid kvarstad enligt arrestkonventionen presumeras en fara för sabotage föreligga i de fall där kvarstaden riktas mot ett utländskt fartyg som är den enda egendomen i landet och som när som helst skall lämna landet. Det finns ingen anledning för Sverige att väsentligen skilja sig från dessa rättsordningar. Även dessa länders rättsregler är baserade på arrestkonventionen.

I de nordiska länderna har man dessutom en gemensamt utarbetad sjölag. De grundläggande reglerna för sabotagerisken är alltså desamma. En annorlunda tillämpning av dessa regler i Sverige skulle strida mot syftet att ha en gemensam sjölag i Norden. Det ansågs vara av stor betydelse för det omfattande samarbetet mellan de nordiska länderna på sjöfartsområdet att de sjörättsliga reglerna i Norden var så enhetliga som möjligt. Mot bakgrund av värdet av likhet mellan de nordiska ländernas lagstiftning på ifrågavarande område måste det enligt lagstiftarna *finnas starka skäl* om man i Sverige skulle välja lösningar som i sak skiljer sig från de regler som kom att gälla i de andra nordiska länderna.<sup>154</sup>

Att svensk sjö rätt skiljer sig från övrig europeisk sjö rätt kan skapa problem i de fall länder som inte uppställer ett lika högt krav på sabotagerisk fattar beslut om kvarstad. Dessa beslut är verkställbara inom EU och de får inte heller omprövas, även om landet i vilket de utdömdes inte uppställer något krav på sabotagerisk. Det skulle i ett sådant fall möjliggöras för, eller tvinga, borgenärer att söka sig utomlands för att där få ett kvarstadsbeslut som man söker verkställa i Sverige, med tillämpning av verkställighetskonventionerna som finns inom EU.

Ett viktigt skäl för tillträde till arrestkonventionen var, som ovan har nämnts (se avsnitt 3.1), att se till att Sverige behöll behörigheten för svenska domstolar att pröva sjörättsmål i sak sedan kvarstad har meddelats. Möjligheten att föra talan om en fordran inför en domstol i det

---

<sup>154</sup> Prop 1993/94:195 s 132.

egna landet ansågs vara en betydelsefull rättighet eftersom förberedandet och utförandet av talan blir enklare och billigare. Samtidigt som möjligheterna till verkställighet ökar.<sup>155</sup>

Att borgenärer behandlas hårdare i detta hänseende i Sverige kan dessutom i förlängningen påverka deras vilja att ge krediter eller agera i de fall där risk kan uppkomma för att fordringar, som grundar sig på omständigheter som enligt 4 kap 3 § sjölagen är att hänföra till sjöfordringar, såsom exempelvis fordringar förknippade med byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg. Den hårdare bedömningen av borgenärer i Sverige skulle även kunna påverka långgivares inställning i de fall fordringen grundar sig på panträtt.

Man måste däremot dra slutsatsen att det tidigare paradexemplet måste modifieras i vissa hänseenden, bland annat till följd av Sveriges inträde i EU och EG-domstolens avgörande i *Mund & Fester v. Hartrex*. Ett fartyg skall inte enbart vara utlandsägt utan också ägas av någon med hemvist utanför EU för att svensk rättstillämpning på detta område inte skall strida mot diskrimineringsförbudet.

Vidare bör ingen omständighet ensam föranleda domstolen att besluta om kvarstad. Det skall inte ensamt räcka att fartyget är utländskt, att det är den enda egendomen som svarande har inom Sverige eller att det tillhör ett bolag som har hemvist i ett ”exotiskt” land, där det är allmänt känt att bolagsrätten är tämligen svagt utformad. I samtliga fall kan det finnas minst lika tungt vägande argument som talar för att svaranden inte befinner sig i en sådan typisk situation för vilken man kan presumera att fara för sabotage föreligger.

Det modifierade paradexemplet är dock inte baserat på enbart en omständighet ensam, utan snarare tre eller flera faktorer som tillsammans bör anses motivera att en presumtion för sabotagerisk är för handen.

Som diskuterats ovan (se avsnitt 8.3.4) lär det vara svårt att rent objektivt slå fast hur många eller vilka faktorer som måste vara för handen för att sabotagerisk skall presumeras. En sådan bedömning måste utgå från förutsättningarna i det enskilda fallet. Men liksom i engelsk rätt (*Mareva Injunction*) bör svenska domstolar beakta och anse ett antal bestämda faktorer vara i högre grad betydelsefulla för bevisfrågan. Dessa faktorer bör då tillsammans anses vara tillräckliga för att utgöra sabotagerisk. I ett sådant fall kan faktorer såsom att fartyget är ägt av ett bolag registrerat i ett land med allmänt känd svag bolagsrätt, öka möjligheterna för kvarstad om bevisningen i övrigt är svag.

---

<sup>155</sup> Prop 1992/93:5 s 18.

Ett HD-avgörande som klarlade hur många, eller vilka faktorer som är relevanta vid kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden hade varit av stor betydelse. Det skulle underlätta underrätternas hantering av liknande kvarstadsansökningar samtidigt som det skulle öka förutsebarheten för de berörda parterna.

Jag anser det vara en rimlig utgångspunkt att det i de flesta fall skall räcka med att käranden kan visa var svarande har sin hemvist och att Sverige saknar verkställighetskonvention med det aktuella landet, för att det skall kunna antas föreligga verkställighetssvårigheter. Förutsättningarna att fartygets avgång är nära förestående samt att det är den enda egendomen i Sverige skall naturligtvis även de föreligga.

## Källor och litteratur

### Offentligt tryck

Prop 1980/81:84 med förslag till lag om införande av utsökningsbalken m.m

Prop 1991/92:128 om Sveriges tillträde till Luganokonventionen

Prop. 1992/93:5 om Sveriges tillträde till arrestkonventionen

Prop 1993/94:195 Ny sjölag

Prop. 2008/09:205 En ny Luganokonvention

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

### Litteratur

Vinge, K. A., Om kvarstad i civila mål, Handelshögskolan i Göteborgs skriftserie nr 1951

Ekelöf m fl, Rättegång, tredje häftet, 7 uppl, Stockholm 2006

Westberg, Peter, Det provisoriska rättskyddet i tvistemål, Bok 1, Lund 2004

Westberg, Peter, Det provisoriska rättskyddet i tvistemål, Bok 2, Lund 2004

Westberg, Peter, Det provisoriska rättskyddet i tvistemål, Bok 3, Lund 2004

Westberg, Peter, Det provisoriska rättskyddet i tvistemål, Bok 4, Lund 2004

Tiberg, Hugo, Kreditsäkerhet i fartyg, Stockholm 1968

Sjörättsgruppen Libra, Fartygsexekution, Göteborg 1996

Berlingieri, Francesco, Berlingieri on arrest of ships – A commentary o the 1952 and 1999 arrest conventions, 4th edition, London 2006

Fitger, Peter, Rättegångsbalken, Stockholm 1997

Sime, Stuart, A Practical Approach to Civil Procedure, 10e upplagan, Oxford 2007

Falkanger m fl, Tvangsfullbyrdelsesloven, Bind II, 2 utg., Oslo 1995 (*Falkanger m fl*)

## Artiklar

Falkanger, Thor, *Arrest of vessels- the Norwegian rules based upon the arrest convention of 1952*, i Wetterstein, Peter - Beijer, Anders, *Essays in honour of Hugo Tiberg, professor of maritime law*, Stockholm 1996 (*Falkanger*)

Rui, Siv, Aida, Arrest i skip, MarIus nr 211

Martens, Jesper, Nye regler om arrest i skib, MarIus nr 165

Allan, Philip, Arrest i skib, MarIus nr 251

Scandinavian Institute of Maritime Law, Yearbook 200, MarIus 258

Pålsson, Lennart, Säkerhetsåtgärder och andra interimistiska åtgärder i internationella tvister, SvJT 1996 s 385

Westberg, Peter, Bråttom att få kvarstad - inte bara en fråga om brådska JT nr 4, 2004/2005

Westberg, Peter, Civilprocessuella säkerhetsåtgärder - ett instrument för konfliktlösning?, SvJT 1990 s 173.

Tiberg, Hugo, Swedish Maritime Law- Developments 2002,  
[www.juridicum.su.se/transport/Forskning/Skrift/Sweden2002.doc](http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/Skrift/Sweden2002.doc)

Tiberg, Hugo, Fora och jurisdiktion i Sverige, 2003,  
<http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/ForaJur%20I.pdf>

“HD har satt ned foten och därmed förvånat den svenska sjöfartsnäringen”  
<http://www.infotorgjuridik.se/premium/mittjuridiken/opinion/article139187.ece>

## Internationella konventioner

Konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område (Luganokonventionen) undertecknad i Lugano den 16 september, 1988

Internationell konvention om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder (arrest) i havsgående fartyg (arrestkonventionen) undertecknad i Bryssel den 10 maj, 1952

## Rättsfall

*Högsta domstolen*

NJA 1993 s 182

NJA 2005 s 29

NJA 1986 s. 450

*Hovrätterna*

RH 2001:10

Svea Hovrätts beslut den 31 oktober i mål nr Ö 8434-08

*Tingsrätterna*

Malmö 6 mars 2002, T-1863-02

Stockholm 15 juli 2002, T 11513-02

*Utländska domar*

Ugeskrift for rettsvaesen (UfR) 2005B, s 259

UfR 1996.1244 V

UfR 1996.1500 V

Case C-22/80 Boussac [1980] ECR 3427

Case C398/92 Mund & Fester v. Hartrex [1994] ECR I-467

Third Chandris Shipping Corporation v Unimarine SA [1979] QB 645