

Kvarstad på fartyg

- ur ett svenskt perspektiv

30 poäng

Juridiska Institutionen Göteborgs Universitet
Uppsats för tillämpande studier på jur.kand-programmet
Författare: Maria Nyström 840523-7846
Handledare: Mats Tullberg

Förkortningar

BrB	Brottsbalk.
EG	Europeiska gemenskapen.
EU	Europeiska unionen.
FRL	Förmånsrättslag.
HD	Högsta domstolen.
ND	Nordiske domme i sjöfartsanliggender.
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avd. 1.
RB	Rättegångsbalk.
UB	Utsökningsbalk.
UF	Utsökningsförordning.

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Syfte	5
1.3	Disposition	5
2	KVARSTAD ENLIGT RÄTTEGÅNGSBALKEN	6
2.1	Rättsskipningen	6
2.1.1	Rättens samhällsfunktion som handlingsdirigerande	6
2.1.2	Rättens samhällsfunktion som konfliktlösande	7
2.2	Säkerhetsåtgärder	8
2.2.1	Allmänt om kvarstad	8
2.2.2	Proportionalitetsprincipen	9
2.2.3	Kvarstad för fordran	9
2.2.4	Kvarstad som ej avser fordran	11
2.2.5	Interimistiskt förordnande av kvarstad	12
2.2.6	Säkerhet	12
2.3	Sammanfattning	13
3	KVARSTAD ENLIGT 1952 ÅRS ARRESTKONVENTION	13
3.1	Inledning	13
3.1.1	Bakgrund	14
3.2	Luganokonventionen och Brysselkonventionen	15
3.2.1	Luganokonventionens betydelse för arrestkonventionen	15
3.2.2	Brysselkonventionen	16
3.3	Kvarstad på fartyg	16
3.3.1	Svenskt fartyg	16
3.3.2	Utländskt fartyg	17
3.4	Forumfrågan	18
3.4.1	Sjörättsdomstol	18
3.5	Panträtt i fartyg	18
3.5.1	Krav	18
3.5.2	Upplåtelse av panträtt	19
3.5.3	Sjöpanträtt i fartyg	19
3.6	Vem kravet kan riktas mot	21
3.6.1	Arrestkonventionen	21
3.6.2	Svensk rätt	22
3.6.3	Systerfartyg	25
3.7	Hur har arrestkonventionen tillämpats i Sverige?	25

3.7.1	Hur har arrestkonventionen tillämpats i andra länder?.....	27
3.7.2	Norge.....	27
3.7.3	Tyskland.....	29
3.7.4	Engelsk rätt.....	30
3.8	Sammanfattning.....	31
4	VERKSTÄLLIGHET OCH RÄTTVERKNINGAR AV KVARSTAD.....	31
4.1	Efter att kvarstad beviljats	31
4.2	Verkställighet	32
4.3	Rättverknningar	32
4.4	Förmånsrätten.....	34
4.5	Samtidig ansökan.....	35
4.6	Sammanfattning.....	36
5	AVSLUTNING	37
6	KÄLL – OCH LITTERATURFÖRTECKNING.....	39

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Att skriva om kvarstad på fartyg är inte ett ämne som man i första hand kommer på när det gäller att avsluta sina studier i juridik. Idén dök emellertid upp när jag under mina juridikstudier läste om ett mål från Svea hovrätt där ett utländskt fartyg inte kunde kvarstadsbeläggas i Sverige. Målet väckte mitt intresse för det regelverk som styr säkerställande av en fordran i fartyg, eftersom det till skillnad från immobil egendom, är en mobil egendom som ständigt rör sig över olika territorier.

Ämnet var mer komplicerat än vad jag inledningsvis trott och ledde mig till nödvändig utredning av de konventioner som styr säkerställande av fordran i fartyg på ett internationellt plan, samt till vidare jämförelse av regelverk i andra länder.

1.2 Syfte

Uppsatsen syftar till att utreda hur arrestkonventionen av år 1952 har införlivats med svensk rätt, om det finns några skillnader mellan konventionen och de motsvarande svenska bestämmelserna i sjölagen samt hur rättegångsbalkens regler om kvarstad, som komplement till arrestkonventionen, tillämpats i praktiken. Eftersom arrestkonventionen lämnar ett visst utrymme för dess medlemsstater att tillämpa sin inhemska lagstiftning skapar detta olikheter i tillämpningen av konventionen. Uppsatsarbetet inriktar sig därför även på jämförelse av hur andra medlemsländer tillämpar konventionsreglerna. Slutligen skall undersökas hur kvarstad på ett fartyg verkställs exekutivt.

1.3 Disposition

Denna uppsats behandlar kvarstad på fartyg. Kvarstad på fartyg avser i de flesta fall att säkerställa ett betalningsanspråk¹. Arbetet kommer därför att koncentreras på kvarstad till skyddande av fordringsanspråk enligt RB 15 kap. 1 §. Kvarstad till säkerhet för krav på bättre rätt till fartyg och tvister om driften av eller i vissa fall intäkter från detta är däremot mindre vanliga varför kvarstad enligt RB 15 kap. 2 § behandlas kortfattat. De säkerhetsåtgärder som i övrigt kan förekomma enligt RB 15 kap. 3 § kommer kort att beröras.

¹ Fartygsexekution, s. 34.

Parterna som figurerar vid en ansökan om kvarstad kommer omväxlande att benämnas sökande, kärke och borgenär, samt motparten, svarande och gäldenär.

2 Kvarstad enligt rättegångsbalken

2.1 Rättsskipningen

Rättsskipningens funktion i ett samhälle styrs och utvecklas av sambandet mellan dess verksamheter och lagstiftningen. Enligt Ekelöf menas med rättsskipningens funktion i första hand dess betydelse för viktiga mänskliga behov.² Således menar han att lagstiftningens samband med rättsskipningen är att påverka människors beteende i samhällslivet. Enligt min mening finns dock även ett annat samband mellan rättsskipningens funktion och lagstiftningen; det rättsekonomiska. Med detta menar jag då främst den civilrättsliga lagstiftningen som syftar till att skydda de privata subjektens rättshandlande. Den svenska marknadsekonomin skulle t.ex. knappast existera utan avtalslagen, denna syftar ju som bekant till att reglera de rättshandlande subjektens förmåga att ingå avtal. Lagstiftningen har här valt att skydda de godtroende rättshandlande subjekten så att dessa vid behov kan få sin rätt tillgodosedd via rättsskipningen. Detta är viktigt i en marknadsekonomi; utan en dylik ordning skulle det nämligen bli alldeles för riskfyllt för privata subjekt att ingå ekonomiska förbindelser sig emellan. Den rättsekonomiska aspekten gör sig bland annat gällande inom transportsektorn.

2.1.1 Rättens samhällsfunktion som handlingsdirigerande

För att återgå till Ekelöfs synsätt om rättsskipningen, krävs det enligt honom sanktionsmekanismer, som är knutna till rättsreglerna, för att rättsskipningen skall få genomslag i ett samhälle. Sanktionernas uppgift är då att verka i avskräckande syfte, det vill säga människor känner fruktan för att bli träffade av en sanktion, varför de väljer att istället följa rättsreglerna. I allmänhet kan dock sägas att människor följer lagar av vana och rutin, men vid frestelse att avvika från dessa skulle det vara fruktan för att träffas av en sanktion som verkar avhållande.³

De rättsliga sanktionerna i en modern samhällsordning brukar indelas i reparativa och preventiva sanktioner. Med denna indelning hänför sig de reparativa sanktionerna till

² Ekelöf m.fl. Rättegång I, s. 1.

³ Ekelöf m.fl. Rättegång I, s. 14.

civilrätten medan de preventiva sanktionerna tillkommer straffrätten. En reparativ sanktion karakteriseras av att dess genomförande kommer den förorättade till godo.⁴ En borgenär som inte får sin fordran betald av gäldenären kan få sin fordran fastslagen genom dom och därefter utmätt i gäldenärens egendom. Samtidigt som utmättningsförfarandet kan reparera borgenärens skada utgör det även ett incitament för gäldenären att betala på förfallodagen. De civilrättsliga reglerna verkar således även handlingsdirigerande.⁵

2.1.1.1 Ett judiciellt och ett exekutivt förfarande

Även om vikten av att lagöverträdelse åtföljs av en sanktion är stor, är det även viktigt att inte sanktioner kommer att användas i några andra fall än de då en faktisk lagöverträdelse är för handen. För att en sanktion skall kunna genomföras är det därför viktigt att den föregås av en noggrann prövning i varje enskilt fall. Uppdelningen av ett judiciellt och ett exekutivt förfarande är därför av största vikt för att en rättvis bedömning skall kunna genomföras. Således prövar de judiciella myndigheterna, det vill säga domstolarna, huruvida det finns laga skäl för att en sanktion skall kunna genomföras medan de exekutiva myndigheterna genomför sanktionerna. Finns det laga skäl för ett sanktionsgenomförande bifaller domstolen domen och sökanden erhåller därmed en exekutionstitel. En sådan är en förutsättning för verkställighet, det vill säga sanktionsgenomförande.⁶

Även den ovan beskrivna uppdelningen mellan ett judiciellt och ett exekutivt förfarande medför dock vissa risker. En sådan är att svaranden kan utnyttja den tid då processen pågår till att på olika sätt sabotera en kommande verkställighet. Detta motiverar därför de säkerhetsåtgärder som lagstiftaren ställt till den berättigades förfogande.⁷

2.1.2 Rättens samhällsfunktion som konfliktlösande

Ett annat sätt att se på rättskipningens samhällsfunktion är att se den som konfliktlösande. Enligt detta betraktelsesätt är parternas intresse av konflikten viktigare än samhällets intresse. Intresset av att få konflikten avvecklad blir då det primära.⁸ Vidare kan den konfliktlösande funktionen sägas vara inriktad i första hand på käranden, det vill säga det är

⁴ Ekelöf m.fl. Rättegång I, s. 18.

⁵ Ekelöf m.fl. Rättegång I, s. 18.

⁶ UB 3 kap. 1 §.

⁷ Ekelöf m.fl. Rättegång III, s. 11 f.

⁸ Ekelöf m.fl. Rättegång I, s. 28.

käranden som skall kompenseras för svarandens beteende. Den handlingsdirigerande funktionen däremot är inriktad på svaranden, enligt detta synsätt skall ju svaranden avhållas från ett visst beteende. Även ur ett konfliktlösande perspektiv är det dock av vikt att det finns säkerhetsåtgärder till den berättigades förfogande, detta för att käranden på ett säkert sätt skall kunna kompenseras för svarandens beteende.

2.2 Säkerhetsåtgärder

2.2.1 Allmänt om kvarstad

För verkställighet av en dom krävs en exekutionstitel. Säkerhetsåtgärder utgör dock ett undantag från denna princip och ger domstolarna beslutandemöjligheter för vissa situationer på ett tidigare stadium.⁹ Den vanligaste säkerhetsåtgärden är kvarstad. Kvarstad innebär att en sökande kan få sådan egendom som motparten innehar omhändertagen eller på annat sätt undandragen motpartens förfogande.¹⁰ I mål som gäller fordran innebär kvarstaden således att det från gäldenärens förfogande undandras så mycket av hans egendom att det undandragna har lika stort värde som borgenärens fordran.¹¹ Beslut om kvarstad kan antingen avse så mycket av gäldenärens lösa egendom som svarar mot borgenärens fordran, så kallad abstrakt kvarstad eller också viss angiven egendom, så kallad konkret kvarstad. När det gäller fartyg används ofta konkret kvarstad.¹²

Under en pågående förhandling begärs kvarstad hos domstolen där rättegången pågår. Är rättegång ej anhängig gäller de allmänna processuella reglerna i tvistemål. Om en prövning i huvudsak ankommer på särskild sjörättsdomstol är det även denna som har att pröva frågan om kvarstad.¹³

Syftet med kvarstad är att säkerställa viss egendom för en senare utmätning. Kvarstad utgör således ett provisoriskt rättsskydd och kan i förlängningen sägas fungera som en slags garanti för rättstrygghet och rättsskydd.¹⁴ Ett beslut om kvarstad får inte någon rättskraft utan utgör endast ett slags provisorium. Säkerhetsåtgärden kan således ej bli bestående,

⁹ Fltger, s. 15:3.

¹⁰ Fltger, s. 15:4.

¹¹ Ekelöf m.fl. Rättegång III, s 12 och RB 15 kap. 1 §.

¹² Rune s. 176.

¹³ Fartygsexekution s. 35 och NJA 1982 s 315.

¹⁴ Westberg bok 1 s.19.

utan upphör senast i samband med att huvudanspråket har avgjorts.¹⁵ Således skall en kärande som vunnit bifall till sin kvarstadsansökan väcka talan i domstol senast en månad efter det att kvarstaden beviljats, annars skall kvarstadsåtgärden omedelbart återgå.¹⁶

Säkerhetsåtgärder har dock även en handlingsdirigerande effekt på så sätt att risken för att bli utsatt för en säkerhetsåtgärd utgör ett incitament för den förpliktade att prestera frivilligt, eller åtminstone avhålla sig från att försöka sabotera en kommande verkställighet. Enligt Ekelöf fungerar säkerhetsåtgärderna därför som en förstärkning av civilrättsskipningens handlingsdirigerande och trygghetsskapande effekt.¹⁷

2.2.2 Proportionalitetsprincipen

För alla säkerhetsåtgärder uppställs kravet på att de skall behövas och vara ändamålsenliga.¹⁸ Detta kan dock även uttryckas så att den så kallade proportionalitetsprincipen råder. Proportionalitetsprincipen är en allmänt erkänd princip inom rättsväsendet som bland annat skall säkra rättssäkerheten, det vill säga att det skall råda balans mellan mål och medel. Det kan även vägas in en intressebedömning på ett allmänt plan i principen på så sätt att den sätter gränser för den offentliga maktutövningen mot den enskilda. Den skall således göra det möjligt att kontrollera att statens agerande inte lägger orimliga bördor på en enskild person.¹⁹ Säkerhetsåtgärder utgör ett klart exempel på ett ingrepp som staten riktar mot en enskild person.

Vad gäller säkerhetsåtgärder innebär således proportionalitetsprincipen att det skall råda någon form av balans mellan det resultat som säkerhetsåtgärden skall ge och de negativa effekter som åtgärden medför.

2.2.3 Kvarstad för fordran

Kvarstad för en fordran blir aktuellt när en fordringsägare avser att säkerställa ett betalningsanspråk. Kvarstad för fordran regleras i RB 15 kap. 1 § och lyder:

¹⁵ Fltger, s. 15:3.

¹⁶ RB 15 kap 7 §.

¹⁷ Ekelöf m.fl. Rättegång III, s.12.

¹⁸ Fltger, s. 15:4.

¹⁹ Westberg bok 4 s. 202.

Om någon visar sannolika skäl för att han har en fordran, som är eller kan antas bli föremål för rättegång eller prövning i annan liknande ordning, och det skäligen kan befaras att motparten genom att avvika, skaffa undan egendom eller förfara på annat sätt undandrar sig att betala skulden, får domstol förordna om kvarstad på så mycket av motpartens egendom att fordringen kan antas bli täckt vid utmätning. Lag (1981:828).

Det är enligt bestämmelsen enbart betalningsanspråk som regleras. Anspråk som realiseras genom beslut av förvaltningsmyndighet eller förvaltningsdomstol faller dock utanför paragrafens tillämpningsområde. Så gör även anspråk på böter, värdeförverkande mm som regleras genom reglerna i RB 26 kap.²⁰ Kärandens anspråk skall avse en fullgörelsetalan, talan skall således utmynna i en verkställbar dom.²¹

Ett av rekvisiten enligt RB 15 kap. 1 § är att fordringen är eller kan antas komma att bli föremål för tvistemålsrättegång eller prövning i annan liknande ordning. Således skall en kvarstadsansökan åtföljas av att talan senare väcks om utmätning av det kvarstadsbelagda objektet. Uttrycket prövning i annan liknande ordning innebär att även en annan prövning än domstolsprövning i tvistemål kan godtas, såsom prövning av skiljemän, eller av en specialdomstol.²²

Vidare krävs för att ett kvarstadsbeslut skall beviljas att sökanden visar sannolika skäl för att han eller hon har en fordran. Detta har i doktrinen sammanfattningsvis tolkats så att käranden måste göra sannolikt att han eller hon kommer att vinna målet.²³

2.2.3.1 Sabotagerisk

Utöver nyss nämnda rekvisit skall käranden visa att det skäligen kan befaras att motparten genom att avvika, skaffa undan egendom eller förfara på annat sätt undandrar sig att betala skulden. Detta har i doktrinen uttryckts på så sätt att det skall föreligga en så kallad sabotagerisk.²⁴ I propositionen till rättegångsbalken har det uttryckts så att det ”inte nödvändigtvis behöver vara fråga om något direkt illojalt förfarande från gäldenärens sida. Det är tillräckligt att denne, t.ex. på grund av ett trängt ekonomiskt läge, kan befaras

²⁰ Fitger s. 15:10.

²¹ Ekelöf m.fl. Rättegång III, s. 25.

²² Fitger s. 15:10 och prop. 1980/81:84 s 227.

²³ Ekelöf m.fl. Rättegång III, s. 27.

²⁴ Ekelöf m.fl. Rättegång III, s. 28.

använda sina tillgångar för ett ändamål som är honom mera angeläget än att betala den aktuella skulden”.²⁵

Beviskravet för den sabotagerisk som kändanden måste uppvisa är, om det relateras till en sannolikhetskala, att det är antagligt att en sabotagerisk från svarandens sida föreligger. För att kändandens påstående skall godtas räcker det alltså med att denne gör antagligt att det finns anledning att räkna med att motparten kan komma att agera så som kändanden menar.²⁶ Att det här uppställts ett relativt lågt beviskrav för kändanden kan sägas avspegla den eftergift lagstiftaren velat ge till förmån för sökanden. Detta eftersom en kändande ofta ställs inför betydande svårigheter att i brådskande fall skaffa och säkerställa bevisning om svarandens misstänkt förestående förhåvanden. Westberg framhåller här att ”utan ett lindrigt beviskrav skulle det provisoriska rättsskyddet bli illusoriskt”.²⁷

Vidare krävs för att en sabotagerisk skall vara för handen att den fara som kändanden påstår föreligga är objektiv och således ej endast en subjektiv risk hos kändanden.²⁸ För att kändanden skall ha framgång i rätten fordras även att denne kan visa en konkret fara. I detta krav innefattas att den utpekade svarandeåtgärden antingen är nära förestående eller pågående.²⁹

Det skall slutligen påpekas att det inte är tillräckligt att nyssnämnda kriterier är uppfyllda för att kändandens ansökan om kvarstad skall bifallas, detta beror på lagrummets fakultativa karaktär. Detta innebär att domstolen *får* besluta om kvarstad.³⁰ Här finns således inget krav på att domstolen *måste* besluta på ett visst sätt.

2.2.4 Kvarstad som ej avser fordran

Kvarstad till säkerhet för krav på bättre rätt till fartyg enligt RB 15 kap. 2 § är knappast vanligt och skall därför ej ytterligare behandlas i denna uppsats. Det finns även möjlighet till säkerhetsåtgärd enligt RB 15 kap. 3 § om någon har anspråk mot fartygsägare eller redare och det kan befaras att motparten på något sätt försvårar sökandens rätt. I sådant fall

²⁵ Prop. 1980/81:84 s 228.

²⁶ Ekelöf m.fl. Rättegång III, s. 28.

²⁷ Westberg bok 3 s. 30. Med ”det provisoriska rättsskyddet” åsyftas här säkerhetsåtgärderna.

²⁸ Westberg bok 3 s.89.

²⁹ Westberg bok 3 s.39.

³⁰ Fitger s. 15:14.

får domstolen förordna om lämplig åtgärd för att säkerställa sökandens rätt enligt RB 15 kap. 3 §. Exempelvis kan det röra sig om att domstolen kan meddela förbud för viss redare att förbruka eller eljest förringa värdet av annan tillhörig bunkerolja som finns ombord på ett rederiets fartyg.³¹

2.2.5 Interimistiskt förordnande av kvarstad

Enligt RB 15 kap. 5 § skall ett beslut om kvarstad i princip föregås av ett kontradiktoriskt förfarande, det vill säga att båda parter hörs. För det fall det är fara i dröjsmål kan dock kvarstadsåtgärden beviljas omedelbart att gälla till dess att annat har beslutats, det vill säga utan hörande av motparten. Det klassiska exemplet på fara i dröjsmål som anges i kommentaren brukar nämnas det fall där svaranden äger ett fartyg vilket när som helst kan lämna ankar, men också den situationen där en svarande äger lösöre som med lätthet kan undanskaffas, anges som exempel på vad som utgör fara i dröjsmål.³²

Ett beslut i fråga om kvarstad får enligt 49 kap 5 § p. 6 överklagas särskilt.

2.2.6 Säkerhet

På grund av att svaranden riskerar att oförskyllt drabbas av skada i anledning av realiserandet av ett beslut om säkerhetsåtgärd, bär käranden ett strikt ansvar för täckandet av dessa skador.³³ Det är således i syfte att stärka detta skadeståndsskydd som käranden enligt RB 15 kap. 6 § åläggs att ställa en säkerhet i samband med kvarstadsansökan. Säkerheten skall bestå av pant eller borgen i enlighet med UB 2 kap. 25 §.

Ställandet av säkerhet har motiverats med att parterna på detta sätt formellt likabehandlas. Käranden skall ges skydd mot svarandens skadliga agerande genom säkerhetsåtgärden, medan säkerheten skall ge svaranden skydd mot kärandens skadliga agerande, det vill säga att utverka en säkerhetsåtgärd mot svaranden.³⁴

I realiteten innebär dock kravet om säkerhet vissa bekymmer för parterna, och kanske särskilt för käranden. Ett av de vanligaste bekymren för käranden är säkerhetens storlek. Detta vållar problem även för domstolarna som skall avgöra hur stor säkerheten skall vara

³¹ Fartygsexekution s. 36.

³² Zeteo lagkommentar RB 15 kap. 5 §.

³³ UB 3 kap. 22 § 3 st.

³⁴ Westberg bok 4 s. 211.

för att utgöra ett gott svarandeskydd. Någon allmän hjälpregel för beräkandet av säkerhetens storlek har ej uppställts av domstolarna, därför går inte heller att se vilka bedömningskriterier som skulle behöva användas vid beräkandet.³⁵

Käranden kan dock befrias från att ställa säkerhet om denne visar synnerliga skäl för sitt anspråk. För befrielse fordras att käranden har en bristande ekonomisk förmåga att ställa säkerhet.³⁶

2.3 Sammanfattning

Den ordning som råder inom det svenska rättssystemet med ett judiciellt och ett exekutivt förfarande skapar även behov för ett annat institut; säkerhetsåtgärderna. Dessa skall ju fungera som ett provisoriskt rättsskydd i väntan på ett ordinarie domstolsbeslut. Som Ekelöf framhåller är även säkerhetsåtgärderna en förstärkning av civilrättens handlingsdirigerande och trygghetsskapande effekt. Med detta måste förstås att de reparativa sanktioner som civilrätten skapat lätt kan gå förlorade utan säkerhetsåtgärdernas existens.

Även om man menar att rättsskipningen har en konfliktlösande funktion är det av vikt att säkerhetsåtgärderna, och inte minst kvarstadsinstitutet, fyller sin funktion. Kärandens möjligheter att kompenseras för svarandens beteende skulle annars lätt gå förlorade.

3 Kvarstad enligt 1952 års Arrestkonvention

3.1 Inledning

Den år 1952 år bildade arrestkonventionen har i likhet med andra konventioner som mål att skapa rättsenlighet mellan dess medlemsländer och på det område konventionen gäller. För att uppnå detta uppställer konventionen regler som skall genomföras i medlemsländernas interna rättssystem.

Huvudsyftet med arrestkonventionen är att begränsa de privaträttsliga typer av fordringar som kan leda till kvarstad på ett fartyg.³⁷ Detta för att skydda sjöfarten mot att fartyg hålls kvar till säkerhet för olika privaträttsliga fordringar som saknar anknytning till fartyget.

³⁵ Westberg bok 4 s. 216.

³⁶ Westberg bok 4 s.225.

³⁷ Prop 1992/93: 5 s. 9.

Enligt konventionen är det därför endast sjöfordringar som kan leda till kvarstad av ett fartyg.³⁸ Vilka fordringar som skall anses vara sjöfordringar anges i arrestkonventionen art. 1. Förteckningen omfattar de flesta krav, av såväl avtalsrättslig som av obligationsrättslig natur samt också vissa tvister om äganderätten eller besittningen till ett fartyg samt krav på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyget, som kan uppkomma i samband med driften av ett fartyg. Uppräkningen av sjöfordringar i konventionen är uttömmande.

3.1.1 Bakgrund

Arrestkonventionen antogs vid en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel år 1952 och trädde ikraft år 1956. Ett sextiotal stater tillträdde konventionen, men bland de nordiska länderna tillträdde endast Danmark. Anledningen till att Sverige och övriga nordiska länder inte tillträdde arrestkonventionen var att man ansåg det som en brist att enhetliga regler saknades i fråga om skyldighet för kvarstadssökanden att svara för skada som tillskyndas motparten och att ställa säkerhet för sådan skada.³⁹ Vidare ansågs att konventionen innehöll flera element som framstod som främmande för svensk rätt, här avsågs bland annat det att kvarstad endast kunde komma i fråga för särskilt uppräknade fordringar, och att kvarstad var möjlig även om kravet inte gällde fartygets ägare eller fordringen var förenad med panträtt i fartyget. Eftersom man från svensk synpunkt fann att de brister som konventionen företedde var så väsentliga, avstyrktes således ett tillträde till arrestkonventionen.⁴⁰

Efter att frågan om svensk anslutning till konventionen för första gången prövades kom dock vissa förhållanden att ändras varför frågan om ett tillträde återigen togs upp på 1990-talet.⁴¹ En anledning till att frågan återigen diskuterades var att flera viktiga sjöfartsnationer nu hade tillträtt konventionen och att samtliga EG-stater var anslutna. Ett svenskt tillträde till konventionen skulle även innebära att svenska fartyg i konventionsstaterna skulle komma att åtnjuta de fördelar som arrestkonventionen trots allt innebar. Detta gällde framför allt begränsningen av de fordringar för vilka kvarstad kan erhållas och rätten att få åtgärden hävd sedan säkerhet ställts. För svenska fordringsägare skulle ett tillträde även

³⁸ Arrestkonventionen art. 2.

³⁹ Prop. 1992/93:5 s.18.

⁴⁰ SOU 1965:18 s.94.

⁴¹ Prop. 1992/93:5 s.18.

vara av värde eftersom arrestkonventionen art. 8 (3) ger en konventionsstat rätt att utesluta personer som inte har sitt hemvist eller huvudsakliga driftställe i en fördragsslutande stat från konventionens förmåner, till exempel tillgången till arrestforum. En svensk anslutning till konventionen skulle således undanröja risken för att svenska borgenärer med sjöfordringar skulle komma att missgynnas.

Arrestkonventionen kom därför slutligt att tillträdas av Sverige och är numera införd i konverterad form i sjölagen 4 kap.⁴² Genom införandet av konventionen upphörde den fram till dess gällande lag om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden.⁴³ I Sverige används dock ej begreppet arrest i lagtext trots införandet av konventionen, således används även fortsättningsvis begreppet kvarstad.

3.2 Luganokonventionen och Brysselkonventionen

3.2.1 Luganokonventionens betydelse för arrestkonventionen

Det kanske viktigaste skälet för ett tillträde till arrestkonventionen var dock tillkomsten av Luganokonventionen den 16 september 1988 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område som för Sveriges del trädde i kraft den 1 januari 1993.⁴⁴ En förutsättning för ett tillträde till Luganokonventionen var att samtliga konventionsstater även tillträdde arrestkonventionen.

Tidigare grundades svensk domsrätt i sjörättsmål med internationell anknytning i stor utsträckning på att det fartyg till vilket tvisten hänförde sig fanns i riket eller där hade varit föremål för kvarstad, detta oavsett om svaranden eller tvisteföremålet, här fartyget, hade någon anknytning till landet.

Enligt Luganokonventionen kan dock ej behörighet grundas på förhållanden som inte förutsätter att vare sig svaranden eller tvisteföremålet har någon anknytning till landet i fråga.⁴⁵ De behörighetsregler som svenska domstolar tidigare tillämpat kom således i konflikt med Luganokonventionen och ett tillträde till denna konvention skulle således komma att begränsa svenska domstolars behörighet att avgöra sjörättsmål.

⁴² Tiberg, www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/HTSam.doc s. 4.

⁴³ SFS 1993:103.

⁴⁴ Tillkännagivande (1995: 155) av staters tillträde till Luganokonventionen.

⁴⁵ Pålsson s. 31.

Behörighetsproblemet kom dock att lösas genom ett svenskt tillträde av arrestkonventionen. Arrestkonventionen är en specialkonvention i förhållande till Luganokonventionen och den förra har således företräde framför Luganokonventionen.⁴⁶ Ett tillträde till arrestkonventionen skulle således innebära att Sverige skulle behålla behörigheten för svenska domstolar att pröva sjörättsmål i sak sedan kvarstad meddelats.

3.2.2 Brysselkonventionen

Brysselkonventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område från år 1968 skapades av de dåvarande EG-länderna för att underlätta verkställighet av domar på privaträttens område inom medlemsländerna. Konventionen blev ett populärt instrument vars fördelar även icke konventionsstater vill utnyttja. Eftersom det endast var EG-domstolen som kunde tolka konventionens bestämmelser blev detta ett hinder för de länder som inte var medlemmar i EU. Luganokonventionen skapades därför som en väg för icke medlemsstater att uppnå samma fördelar som under Brysselkonventionen. Tolkning av Luganokonventionen kan inte bli föremål för EG-domstolen.⁴⁷

3.2.2.1 Två regelverk

Eftersom Sverige således har tillträtt både Luganokonventionen och Brysselkonventionen skall båda regelverken tillämpas. Vid kollision mellan regelverken anges det dock i Luganokonventionen att den konventionen skall tillämpas när svaranden har hemvist i ett icke EU-medlemsland.⁴⁸

3.3 Kvarstad på fartyg

3.3.1 Svenskt fartyg

Enligt arrestkonventionen art. 8(4) har varje medlemsstat möjlighet att behålla sin nationella lagstiftning för kvarstad på fartyg som flaggar landets flagg eller har ägarintressen i landet. Sverige har således valt att enligt sjölagen art. 4 undanta från tillämpningen av arrestkonventionen fartyg under svenskt flagg, om sökanden är Sverigeboende. Således blir arrestkonventionen inte tillämplig då kvarstadsansökan görs

⁴⁶ Pålsson s. 124.

⁴⁷ Bogdan s.129.

⁴⁸ Art 54 b Luganokonventionen.

avseende ett svenskt fartyg, av en svensk medborgare eller utländsk person med driftställe i Sverige. För en sådan situation gäller därför helt och hållet rättegångsbalkens regler, såvida det inte gäller en sjöpanträtt som är speciellt reglerad i sjölagen 3 kap. Den insnävning som arrestkonventionen gör av vilka fordringar som räknas som sjöfordringar blir därför irrelevant i förhållande till svenska fartyg, och kvarstadsansökan kan göras för alla typer av fordringar knutna till fartyget.

3.3.2 Utländskt fartyg

Arrestkonventionen tillämpas vad gäller fartyg under utländskt flagg, med förutsättning att fartyget är infört i ett utländskt fartygsregister, detta oavsett om de för konventionsflagg eller ej.⁴⁹ Detta innebär att kvarstad endast omfattar de fordringar som räknas som sjöfordringar enligt sjölagen 4 kap. 3 §.

Enligt arrestkonventionen art. 6 får varje medlemsstat tillämpa sina egna regler vad gäller proceduren för kvarstad. Svenska domstolar, här sjörättsdomstolarna, skall därför enligt sjölagen 4 kap. 2 § tillämpa reglerna om kvarstad i rättegångsbalken i tillägg till arrestkonventionen. Hänvisningen har i praktiken framförallt tillämpats så att man även i fall av kvarstad på utländskt fartyg har upprätthållit rättegångsbalkens krav om sabotagerisk som förutsättning för åtgärd.⁵⁰

I detta sammanhang skall nämnas att man vid införandet av arrestkonventionen menade att det var angeläget att Sverige så långt som möjligt skulle behålla de skyddsmekanismer som kringgärdar ett kvarstadsförfarande. På denna grund skulle därför Sverige så som konventionsstat ha frihet att uppställa krav på flykt eller sabotagerisk även för fartyg under utländsk flagg. Man menade dock att när det gäller kvarstad på utländska fartyg kan det i praktiken ofta anses föreligga sabotagerisk redan genom att det främmande fartyget förväntas lämna landet, såvida inte ägaren har annan egendom i Sverige.⁵¹

Verkan av att ett fartyg kvarstadsbelagts enligt sjölagen 4 kap. 7 § är att fartyget skall hindras från att avgå.

⁴⁹ Fartygsexekution s. 36 och Arrestkonventionen art 8 (2).

⁵⁰ Se nedan avsnitt 3.7

⁵¹ Prop. 1992/93:5 s.25.

3.4 Forumfrågan

3.4.1 Sjörättsdomstol

I tvistemål gäller enligt instansordningen att första domstol är tingsrätt. Så är även fallet i sjörättsmål. Här gäller dock enligt sjölagen 21 kap. 1 § att endast särskilda tingsrätter får ta upp sjörättsmål, så kallade specialdomstolar, eller i detta fall, sjörättsdomstolar. Sjörättsdomstol är den tingsrätt som regeringen utser. Det finns fem sjörättsdomstolar i Sverige. För att en sjörättsdomstol skall vara första instans skall det röra sig om tvistemål och brottmål rörande förhållande som avses i sjölagen. Här kan som exempel nämnas kollision mellan fartyg enligt sjölagen kap. 8. Tvist som däremot rör kollision mellan ett fartyg och något annat än ett fartyg, till exempel en kaj, saknas det regler om i sjölagen och således skall inte heller en sjörättsdomstol handlägga frågan. En fråga som behandlas under utländsk sjölag medför inte i sig att en svensk sjörättsdomstol blir behörig, avgörande är fortfarande om frågan upptas i den svenska sjölagen. Den svenska sjölagen aktualiseras även genom att en domstol har att tillämpa sjölagens forumregler, även i sådant fall blir sjörättsdomstolen behörig domstol.

Eftersom kvarstad på fartyg under utländsk flagg behandlas i sjölagen är det även sjörättsdomstol som blir behörig för beslut därom. Kvarstad på fartyg under svensk flagg däremot, behandlas enligt rättegångsbalken och kommer därför att upptas av allmän domstol.⁵²

3.5 Panträtt i fartyg

3.5.1 Krav

Som ovan nämnts är det endast för en sjöfordran som ett fartyg kan kvarstadsbeläggas enligt arrestkonventionen.⁵³ En sjöfordran är en fordran som grundar sig på omständigheter som anges i arrestkonventionen art. 1. Listan är uttömmande och det saknas därför utrymme till att göra en kvarstadsansökan för ett krav som grundar sig på annan omständighet än som där anges. Det var bland annat denna begränsning som de nordiska länderna ansåg vara en brist i konventionen varför ett tillträde till en början avslogs.

⁵² Tiberg, www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/HTSam.doc s. 4.

⁵³ Se avsnitt 3.1.

Den svenska bestämmelsen i sjölagen 4 kap. 3 § motsvarar i huvudsak den uttömmande listan i ovan nämnda artikel. Här skall dock endast fokuseras på sjöfordran för panträtt.⁵⁴

3.5.2 Upplåtelse av panträtt

En fartygsägare kan enligt sjölagen 3 kap. 1 § upplåta panträtt i fartyget. Reglerna om panträttsupplåtelse i sjölagen har som förebild motsvarande regler i jordabalken.⁵⁵ En panträttsupplåtelse går till så att ägaren först ansöker om in-teckning i fartyget. Som bevis för in-teckningen utfärdas ett pantbrev av registermyndigheten.⁵⁶ Panträtten upplåts därefter genom att ägaren överlämnar pantbrevet till pantborgenären som säkerhet för fordran mot fartygets ägare eller annan.

Det är endast fartygets ägare som har rätt att utta in-teckning i fartyget. Ägare är enligt sjölagen 3 kap. 22 § den för vars förvärv in-skrivning senast är sökt. För att panträtt skall uppkomma krävs dock att ägaren har oinskränkt rätt att förfoga över egendomen genom pantsättning. Denne får alltså inte bara äga en andel i fartyget eller grunda sin rätt på ett fång som kan klandras.⁵⁷ Vidare krävs att ägaren har sökt in-skrivning för fartyget.

3.5.2.1 Panträttsborgenärer

Det är vanligt att banker har panträtter i fartyg. Det är bankerna som till stor del finansierar fartygen och som säkerhet för krediten får de en panträtt i det fartyg för vilket kredit givits. Svenska banker finansierar såväl svenska som utländska fartyg och de kan därför ha panträtter i både fartyg under svenskt och under utländskt flagg. Eftersom fartyg, till skillnad från fastigheter, är en immobil egendom är fartyg en komplicerad säkerhet och det är således av största vikt att bankerna kan förlita sig på att arrestkonventionens regler tillämpas enhetligt oberoende av i vilket land kvarstadsansökan görs.

3.5.3 Sjöpanträtt i fartyg

Vissa fordringar ger utan registrering en säkerhet i ett fartyg. Dessa är sjöpanträtterna. Sjöpanträtterna uppkommer genom fartygets användning och skall säkra besättningens eller befälhavarens löner, hamn och kanal avgifter, ersättning med anledning av personskada

⁵⁴ Sjlagen 4 kap. 3 § p. 17.

⁵⁵ Fartygsexekution s. 25.

⁵⁶ Registermyndighet är här Sjöfartsregistret.

⁵⁷ Rune, s. 96.

som uppkommer genom fartygets drift, ersättning med anledning av sakskada som uppkommit i anledning av fartygets drift eller bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak eller bidrag till gemensamt haveri. Sjöpanträtterna gäller före alla andra säkerheter i fartyget och ger därför bästa förmånsrätt enligt FRL 4 §. Sjöpanträtterna följer även med fartyget, det gör att sjöpanträtterna gäller även om det till exempel sker ett ägarbyte av fartyget.⁵⁸ En sjöpanträtt preskriberas enligt sjölagen 3 kap. 40 § ett år efter fordrans uppkomst, om inte dessförinnan kvarstad beviljats som leder till en efterkommande exekutiv försäljning av fartyget.

3.5.3.1 Ej krav på sabotagerisk

För att ansöka om kvarstad på grund av en sjöpanträtt i fartyget gäller numera enligt sjölagen 3 kap. 41 § att kvarstad kan beviljas utan påvisande av den särskilda sabotagerisken. Detta är en följd av NJA 1986 s. 450. I målet ansökte staten om att kvarstadsbelägga ett fartyg på den grunden att det förelåg en överhängande risk för preskription för sin till fartyget knutna sjöpanträtt. Staten ansåg att rekvisitet fara för undandragande var uppfyllt i och med att svarandebolaget inte vitsordat betalningsskyldighet. Staten ansåg vidare att eftersom ingen självständig betalningsskyldighet förelåg, pantobjektets beskaffenhet av fartyg, som lätt kan föras till utrikes ort, i sig innebar att det förelåg fara för undandragande. HD ansåg att det i och för sig var en otillfredsställande konsekvens om kvarstad inte kunde meddelas på den av staten anförda anledningen. Så som kvarstadsinstitutet var utformat ansåg dock ej HD att det skulle vara möjligt att bevilja kvarstad endast på den grunden att preskription riskerade inträda. Kvarstadsansökan avslogs därför.

Målet fick till följd att regeringen utkom med en proposition år 1987 med förslag om en lagändring gällande kvarstad för sjöpanträtterna. I förslaget uppmärksammades de problem som gällde för att behöva påvisa sabotagerisk vad gäller kvarstadsansökan för sjöpanträtter. Det föreslogs därför att sjöpanträtterna skulle vara undantagna kravet på sabotagerisk. Motiveringen till förslaget var bland annat att med den dåvarande lagstiftningen gäldenären

⁵⁸ Sjlagen 3 kap. 38 §.

hade ett alltför stort utrymme att på borgenärens bekostnad undandra sig att infria dennes fordran.⁵⁹

Således gäller för närvarande att kvarstad kan beviljas för sjöpanträtter även om det ej är visat att gäldenären kommer att undandra sig egendomen.⁶⁰ Detta är således ett privilegium för sjöpantsborgenären som borgenärer med annan panträtt i fartyg saknar.

3.5.3.2 Är sjöpanträtter sjöfordringar?

De fordringar som kan göras gällande som sjöpanträtter och därmed ge säkerhet i fartyget överlappar delvis de fordringar som uppräknas som sjöfordringar i sjölagen 4 kap. 3 § och som får kvarstadsbeläggas enligt arrestkonventionen. Eftersom de fordringar som kan göras gällande som sjöpanträtter inte helt överensstämmer med uppräknningen av sjöfordringar enligt sjölagen 4 kap. 3 § uppkommer dock vissa luckor. Som exempel kan nämnas fordran för hamnavgifter som kan göras gällande som sjöpanträtt men ej finns uppräknad såsom sjöfordran. Eftersom fartyg under utländsk flagg endast kan kvarstadsbeläggas för sjöfordringar kan således inte dessa kvarstadsbeläggas för fordran avseende hamnavgift.⁶¹ I den nya arrestkonventionen från 1999 har dock denna brist avhjälpats. Denna konvention har ännu inte ratificerats av Sverige.

3.6 Vem kravet kan riktas mot

3.6.1 Arrestkonventionen

En annan av anledningarna till att Sverige först inte undertecknade konventionen var att kvarstad var möjlig även om kravet inte gällde fartygets ägare.

Kritiken tog sikte på den regel som återfinns i arrestkonventionen 3 art. (4), som lyder:

When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claim.

⁵⁹ Prop. 1987/88:77 s. 4.

⁶⁰ Sjlagen 3 kap. 40 § 3 st.

⁶¹ ND 1999-65.

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Stadgandet föreskriver att ett fartyg kan kvarstadsbeläggas även för fordran mot annan än fartygets ägare. Enligt första stycket kan vid skeppslega, så kallad charter by demise, en borgenär som har en sjöfordran mot förhyraren erhålla kvarstad antingen i det förhyrda fartyget, om fordringen hänför sig till detta, eller i något annat fartyg som tillhör förhyraren. Vidare sägs i andra stycket att bestämmelserna i första stycket skall vara tillämpliga även i andra fall då någon annan person än fartygets registrerade ägare är ansvarig för fordringen.

3.6.2 Svensk rätt

Den svenska bestämmelsen som motsvarar ovan nämnda artikel finns i sjölagen 4 kap. 4 §.⁶²

Kvarstad får läggas på det fartyg som sjöfordran hänför sig till.

Om en sjöfordran grundar sig på någon omständighet som avses i 3 § andra stycket 1–14, får kvarstad i stället läggas på ett annat fartyg som tillhör den som vid tiden för sjöfordrans uppkomst var ägare av det fartyg som sjöfordran hänför sig till.

Om någon annan än fartygets ägare är ansvarig för en sjöfordran enligt andra stycket, får kvarstad i stället läggas antingen på det fartyg som sjöfordran hänför sig till eller på ett annat fartyg som tillhör gäldenären.

Enligt förarbetena skall bestämmelsen i tredje stycket inte tolkas så att den endast är tillämplig för situationer där en förhyrare vid skeppslega är ansvarig för sjöfordran. Detta eftersom en sådan inskränkning torde strida mot arrestkonventionen 3 art. (4) 2 st. Enligt förarbetena får det vidare ankomma på rättstillämpningen att precisera den krets av personer för vilka bestämmelsen skall tillämpas. Här ges som exempel på när så kan bli fallet utanför skeppslegoförhållanden den situationen då en ombordanställd har en fordran på övertidsersättning mot en tidsbefraktare.⁶³

⁶² Prop. 1992/93:5 s. 36.

⁶³ Ibid.

3.6.2.1 Sjölagen 4 kap. 5 §

Sjölagen 4 kap. 4 § skall läsas tillsammans med sjölagen 4 kap. § 5 eftersom det där finns en begränsning i förhållande till det som ovan sagts. Enligt § 5 gäller nämligen som en förutsättning för kvarstad att fartyget skall kunna utmätas eller på annat sätt slutligt tas i anspråk för sjöfordran. Således inskränks möjligheten att kvarstadsbelägga ett fartyg för en sjöfordran mot annan än ägaren till fall då fordran är förenad med sjöpanträtt i fartyget. Begränsningen i § 5 har ansetts stämma överens med arrestkonventionen art. 9 enligt vilken konventionen inte är tänkt att tolkas så att nya sjöpanträtter skapas som inte redan finns under existerande nationella regler.⁶⁴

En närmare förklaring av hur bestämmelserna i 4 och 5 § § korrelerar har givits av lagrådet i förarbetena. Enligt lagrådet torde begränsningsregeln i 5 § få betydelse och i princip komma att gälla alla fall då ett fartyg har mer än en ägare.

När ett fartyg ägs av flera ägare omfattar vars och ens äganderätt en ideell andel i fartyget. Huvudregeln i sådana fall är då att föremålet för exekutionen är den ideella andelen och inte fartyget som sådant.⁶⁵ För det fall sjöfordringen är förenad med sjöpanträtt i fartyget kan således fartyget beläggas med kvarstad enligt § 5, eftersom panträttshavaren alltid kan få fartyget utmätt. Detta gäller även innehavare av annan begränsad sakrätt i ett fartyg än sjöpanträtt.⁶⁶

Slutsatsen blir därför enligt lagrådet att i andra fall än då sjöpanträtt eller annan begränsad sakrätt föreligger torde kvarstad på det fartyg som sjöfordringen avser inte alltid vara möjlig om fartyget har flera ägare. Detta sägs vidare vara en konsekvens av den ovan angivna huvudregeln att det inte är fartyget som sådant utan den rättighet som en delägares ideella andel utgör som utmäts.⁶⁷

Det kan slutligen nämnas att bestämmelsen i sjölagen 4 kap. § 5 motsvarar innehållet i 1999 års arrestkonvention.⁶⁸

⁶⁴ Berlingieri, s. 257.

⁶⁵ Ibid s. 37-38.

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ 1999 års arrestkonvention art. 3 (1) e.

3.6.2.2 *Fartyget Russ*

Bestämmelsen i sjölagen 4 kap. 5 § prövades av Svea hovrätt i fallet Russ.⁶⁹ Det ryska företaget Far Eastern Shipping Company (FESCO) var registrerad ägare till fartyget RUSS. Fartyget var bare boat-befraktad av P.I.T.S.A Holdnings i Luxemburg. Driften var dock utlagd till det lettiska bolaget Ferrys Serviss som i sin tur träffat avtal med OVI om att, i enlighet med beställningar från Ferry Serviss, leverera bunker till fartyget RUSS. Enligt avtalet ålåg det Ferry Serviss att, inom 20 dagar efter bunkersleveransen till RUSS, erlägga betalning till OVI. Eftersom betalning inte influiterades från Ferry Serviss som det skulle enligt avtalet uppkom en fordran mot Ferry Serviss gällande obetalda bunkerleveranser.

När RUSS i september 1999 anlöpte Stockholms frihamn beslutade Stockholms tingsrätt om interimistisk kvarstad på RUSS avseende ombordanställdas löner. Under tiden fartyget befann sig i Stockholms hamn inkom ytterligare två ansökningar om kvarstad, dels avseende fordringar för bunkersleveranser, dels avseende fordringar för hamnavgifter i Riga.

OVI anförde, till stöd för sin framställning om kvarstad, att leveransen skett till fartyget för dess drift varför det var fråga om en sjöfordran. Ferry Serviss var gäldenär och därför, enligt OVI, ansvarig för sjöfordran. För den skada som Ferry Serviss kunde åsamkas ställdes säkerhet i form av en av Setterwalls Advokatbyrå utfärdad borgenförbindelse om 200.000 kr.

Tingsrätten biföll OVI:s yrkande och förordnade om interimistisk kvarstad på fartyget RUSS till täckande av OVI:s sjöfordran om USD 609.021:25. Samtidigt förordnade tingsrätten att Ferry Serviss skulle beredas tillfälle att yttra sig.

Med anledning av beslutet inkom FESCO, såsom intervenient, med ett yttrande. FESCO anförde att en fordran som hänför sig till bunkerleveranser ej ger sjöpanträtt i fartyget enligt sjölagen 3 kap. 36 §. Det vitsordades dock att fordran som hänförde sig till bunkerleveransen var en sådan sjöfordran som avses i sjölagen 4 kap. Detta, menade FESCO, innebar inte att fartygets ägare också ansvarade mot bunkerleverantören. FESCO

⁶⁹ ND 1999-65.

gjorde således gällande att bolaget ej var motpart till sökanden OVI, att fartyget ej ägdes av Ferry Serviss och att fartyget ej låg som pant för krav avseende leverans av bunkers.

Tingsrätten fastställde sedermera det interimistiskt fattade beslutet med den enda ändringen att sökanden skulle beredas tillfälle att ställa ytterligare säkerhet.

Svea hovrätt tillämpade sjölagen 4 kap. 5 § och anförde att ett fartyg får beläggas med kvarstad i Sverige endast om fartyget kan slutligt utmätas för en sjöfordran. Vidare anförde hovrätten att FESCO var registrerad ägare av RUSS men Ferry Serviss var bunkerkravets gäldenär. FESCO häftade således inte med något eget betalningsansvar varken för ifrågavarande bunkerleveranser eller i övrigt på grund av någon med bunkerkravet förenad sjöpanträtt i fartyget. En slutlig dom mot den nu påstådda gäldenären kunde därför inte verkställas i Sverige. RUSS kunde således enligt hovrätten ej kvarstadsbeläggas i Sverige varför tingsrättens kvarstadsbeslut hävdes.

3.6.3 Systerfartyg

Enligt arrestkonventionen 3 art. (1) kan vidare inte endast det fartyg till vilket sjöfordran hänförs sig beläggas med kvarstad. Borgenärerna har även en möjlighet att utverka säkerhetsåtgärd i ett systerfartyg, det vill säga i något annat fartyg som tillhör samme ägare. Ett fartyg tillhör samme ägare när hela fartyget tillhör samma person eller personer.⁷⁰ Bestämmelsen svarar mot sjölagen 4 kap. 4 §.⁷¹ Således gäller även begränsningen i § 5 för systerfartyg.

3.7 Hur har arrestkonventionen tillämpats i Sverige?

Nedan följer en redogörelse för några rättsfall från underrätterna i hur de svenska domstolarna tillämpat reglerna om kvarstad enligt sjölagen 4 kap. i praktiken. Det saknas rättsfall från Högsta domstolen på området.

*Svea hovrätt*⁷²

Ett rederi gjorde en interimistisk kvarstadsansökan för en fordran på en befälhavare som varit anställd på ett av rederiets fartyg. Befälhavaren hade i sin anställning kvitterat ut ett

⁷⁰ Arrestkonventionen art. 3 (2).

⁷¹ Prop. 1992/93:5 s. 36.

⁷² Ö 2816/88.

förskott om 50 000 kr av sin lön. Tingsrätten avslog det interimistiska yrkandet eftersom rederiet ej visat på fara i dröjsmål. Hovrätten menade att det förelåg fara i dröjsmål och beslutade om kvarstad i ett av befälhavarens banktillgodohavanden. Hovrätten menade att undandraganderisken var uppfylld i och med att befälhavaren var polsk medborgare, inte hade någon bostad i Sverige och saknade övriga tillgångar i landet samt att befälhavaren upprepade gånger inte lämnat något svar på rederiets krav mot denne.

*Malmö tingsrätt*⁷³

Isle-of-Man registrerade Nestor hade bogserat pråmen Barney och förankrat pråmen på en plats där dess ankare skadat en fiberoptisk kabel ägd av finska Sonera Carrier Networks (Sonera). Den fiberoptiska kabeln var även markerad på sjökortet. Sonera, som menade att Nestor var strikt ansvariga för skadan, krävde därför EUR 197 475 för reparationerna.

Medan Nestor låg i Malmö hamn ansökte Sonera om interimistisk kvarstad på Nestor. Domstolen fann att Sonera hade visat sannolika skäl för sin sjöfordran enligt sjölagen 4 kap. 3 §, men avslog dock ansökan med motiveringen att enbart uppgiften om att fartyget skulle komma att lämna landet inte var tillräckligt för att kravet på sabotagerisk enligt RB skulle anses vara uppfyllt. Eftersom ingen annan uppgift i målet hade åberopats från käranden avslogs talan.

*Svea hovrätt*⁷⁴

Käranden ansökte om kvarstad för en sjöfordran enligt sjölagen 4 kap. 3 § och anförde att svarandebolaget hade betalningsproblem och att det därför skäligen kunde befaras att bolaget skulle komma att överlåta fartyget till annat bolag eller på annat sätt förfoga över fartyget. Enligt Stockholms tingsrätt var inte det förhållandet att svarandebolaget hade betalningsproblem tillräckligt för att läggas till grund för ett antagande om att bolaget hade för avsikt att genom att avvika, skaffa undan egendom eller på annat sätt undandra sig att betala skulden. Käranden överklagade till Svea hovrätt som lämnade ansökan utan bifall men utan motivering till sitt beslut.

⁷³ T 1863-02.

⁷⁴ Ö 8434-08.

Eftersom prövningstillstånd ej meddelades av Högsta domstolen i det av käranden överklagade ärendet måste det därför, i brist på andra avgöranden från HD på området, tolkas så att Högsta domstolen låter underrätternas avgöranden utgöra fastslagen praxis.

Målen belyser det faktum att de svenska domstolarna har intagit en väldigt restriktiv tolkning av sabotagerisken. I de ovan citerade rättsfallen beslutades endast om kvarstad i ett fall, här skall även observeras att detta är från år 1988. I de senare rättsfallen har domstolarna varit mer restriktiva och man kan fråga sig vad anledningen till detta är.

3.7.1 Hur har arrestkonventionen tillämpats i andra länder?

Efter att reglerna om kvarstad enligt rättegångsbalken behandlats, samt arrestkonventionens tillämpning i Sverige, kan det vara av intresse att se till hur andra länder tillämpat arrestkonventionen. Vid en jämförelse är det av intresse att se till grannlandet Norge eftersom de skandinaviska ländernas rättssystem ofta är snarlika. Eftersom Norge även är en stor sjöfartsnation är det viktigt att arrestkonventionen är lätt att tillämpa i praktiken på de fartyg som befinner sig i norska hamnar.

Nedan skall även en kort jämförelse göras med de tyska och engelska rättssystemen.

3.7.2 Norge

Till skillnad från reglerna i rättegångsbalken har man i den norska tvisteloven som ett specialfall av sabotagerisk brutit ut den situationen att den förväntade domen kan komma att verkställas utanför riket.

Tvisteloven § 33-2. Sikringsgrunn for arrest i formuesgoder

(1) Arrest i formuesgoder kan besluttes når skyldnerens adferd gir grunn til å frykte for at tvangsfullbyrdelse av kravet ellers enten vil bli forspilt eller vesentlig vanskeliggjort, eller må skje utenfor riket.

(2) At et pengekrav ikke er forfalt eller betinget, er ikke til hinder for sikring av kravet, hvis ikke dette fører til at kravet er uten verdi.

(3) Arrest i bestemt skip og luftfartøy kan besluttes uten særlig arrestgrunn når det begjæres av en fordringshaver med et forfalt pantekrav i skipet eller luftfartøyet. For

luftfartøyer gjelder dette likevel bare dersom fordringshaveren har tvangsgrunnlag for pantekravet.

Enligt huvudregeln som ges i första stycket ligger sabotagerisken här i det förhållandet att en kommande verkställighet av domen i huvudmålet får förmodas ske utanför riket. Det är här tillräckligt att verkställigheten kommer att ske utanför landets gränser. Här tycks det således vara utan betydelse huruvida verkställighetssvårigheterna i praktiken faktiskt blir stora eller små.⁷⁵ Således presumeras det här föreligga en fara för verkställighetsproblem. Görs det vidare antagligt att svaranden kommer att flytta egendomen utanför riket och verkställigheten därför måste ske där, tycks presumtionsregeln innebära att det saknar betydelse huruvida svarandens förmodade överflyttning av egendom utanför riket i sig utgör ordinära affärstransaktioner eller ej.⁷⁶ Det är heller inget villkor att svarandens avfärd skall vara otillbörlig eller illojal. Käranden måste dock kunna påvisa att svaranden verkligen är på avfärd ur riket. En mer allmänt hållen orsak om att svarandens ekonomi sviktar och att denne är utsatt för påtryckningar från sina kreditorer är dock ej en tillräcklig anledning att grunda sabotagerisken på.⁷⁷

Norge har tillträtt arrestkonventionen och är därför berättigade enligt arrestkonventionens artikel 6 att tillämpa sina inhemska regler avseende proceduren för kvarstad. Tvisteloven gäller således som komplement till arrestkonventionen. Sabotagerisken att verkställighet kan ske utanför riket gäller därför även för utländska fartyg i Norge. Detta gör att kvarstad blir ett betydligt enklare förfarande för norska borgenärer med fordringar i utländska fartyg, än för svenska. I Norge kan ett fartyg kvarstadsbeläggas efter en till två dagar efter att kvarstadsansökan gjorts.⁷⁸

I *ND 2000-341* ges ett exempel på hur den norska domstolen Nord-Troms namsrett tillämpar sabotagerisken. Rätten fann att möjligheten till att med tvång driva in ett krav, i detta fall en fordran, i Ryssland var liten och att kvarstad därför var den enda möjligheten för käranden att säkra sitt krav. Eftersom det förelåg en konkret fara för att käranden ej skulle lyckas att driva in sitt krav beslutades om kvarstad, i detta fall i last och bunkers

⁷⁵ Falkanger m fl., s. 1092.

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Falkanger m fl., s. 1088 f.

⁷⁸ "Ship arrest in Norway" by Frithjof Herlofsen, Vogt & Viig AS.

ombord på fartyget. Även i *ND 2005-82* ansågs sabotagerisken vara uppfylld eftersom det ansågs finnas risk för att svarandebolaget skulle föra över pengar till de utländska bolag som kontrollerades av svaranden.

I tredje stycket ges en bestämmelse som utvidgar möjligheterna för att besluta om kvarstad i ett bestämt fartyg eller luftfartyg. Enligt bestämmelsen behöver ej sabotagerisken enligt första stycket vara uppfylld i de situationer käranden har ett krav som är förfallet och säkrat med pant i fartyget eller luftfartyget. Det kan till exempel röra sig om ett krav som ger sjöpanträtt enligt den norska sjölagen.⁷⁹ Eftersom det enligt tvisteloven inte anges att detta endast skall gälla för sjöpanträtter torde bestämmelsen ge norska borgenärer med panträtt i ett fartyg möjligheter som de svenska borgenärerna med panträtt saknar.

3.7.3 Tyskland

Även Tyskland är medlem i arrestkonventionen sedan år 1973.⁸⁰ För att kvarstad skall beviljas gäller enligt den tyska motsvarigheten till rättegångsbalken att en arrestgrund, som kan liknas vid den svenska sabotagerisken, skall påvisas. Efter en lagändring 2004 gäller numera att en arrestgrund är för handen om domen skall verkställas utomlands och ömsesidigt erkännande inte föreligger.⁸¹ Som ett exempel på när ömsesidighet ej föreligger då en dom skall verkställas utomlands är när fartyget flaggar under en så kallad bekvämlighetsflagg.⁸²

Lagändringen har gjort att det numera är svårare att erhålla kvarstad i ett fartyg i Tyskland än vad det tidigare var. Enligt den tidigare gällande regeln var en arrestgrund för handen, det vill säga sabotage presumerades föreligga, så snart verkställighet av en dom skulle ske utomlands.⁸³ Eftersom ett förbud mot diskriminering av nationalitet gäller inom EU och Tyskland är medlem i EU uppkom dock frågan huruvida en dylik rättsregel var förenlig med diskrimineringsförbudet. Detta eftersom en presumtion av ett sådant slag kan utgöra förtäckt diskriminering av en persons nationalitet och således utgöra ett missgynnande av medborgarskap.

⁷⁹ Falkanger m fl., s. 1095.

⁸⁰ Arrest proceedings in Germany, Thomas Wanckel, Segelken & Suchopar.

⁸¹ Ibid.

⁸² Ibid.

⁸³ § 917 Abs 2 ZPO och Westberg bok 3, s. 248.

Frågan prövades inför EG-domstolen i målet *Mund & Fester vs. Hatrex International Transport*.⁸⁴ Fallet rörde en lastbilstransport med hasselnötter från Carsamba i Turkiet till Hamburg. Godset vattenskadades under transporten och transportören stämdes att betala skadestånd. Käranden ansökte även om kvarstad på trailern för att säkra sitt krav. EG-domstolen fann att den tyska regeln om presumerad sabotagerisk inte var förenlig med diskrimineringsförbudet såvida den inte gick att rättfärdiga på objektiva grunder. Eftersom man fann att så inte var fallet ansågs regeln oförenlig med EG-fördraget. Att tillämpa regeln gentemot icke EU medlemsländer skulle dock inte utgöra ett brott mot diskrimineringsförbudet. Således kom regeln fortsättningsvis att tolkas så att en arrestgrund var för handen så fort verkställighet av en dom skulle ske i en icke EU medlemsstat.

3.7.4 Engelsk rätt

England är medlem i arrestkonventionen, men denna har ej inkorporerats såsom lag. Det är istället the Supreme Court Act 1981 som styr vilka krav som kan leda till att ett fartyg kvarstadsbeläggs.⁸⁵ Det är här endast krav *in rem* som kan göras gällande, det vill säga kravet måste riktas sig mot fartyget. Således är det föremålet, här fartyget, som stäms in. Denna ordning är ej tillåten i Sverige där endast personer kan bli stämda.

Vidare måste det finnas en subjektiv koppling mellan kravet och det fartyg vilket är tänkt att kvarstadsbeläggas. Således gäller att ett fartyg kan kvarstadsbeläggas endast om den som svarar för kravet är antingen ägare till fartyget eller är en person som har rätt att använda fartyget. Ett fartyg kan därför kvarstadsbeläggas endast för ett krav som har koppling till fartyget om personen som svarar för fartyget också är ansvarig *in personam*.

Det är enligt det engelska rättssystemet upp till domarna att bedöma när dessa förutsättningar är för handen. Det är således endast i praxis som det går att hämta ledning för vilka rekvisit som krävs för att ett *in rem* krav och ett *in personam* ansvar skall föreligga.

Att kvarstadsbelägga ett fartyg under engelsk rätt är ett tämligen snabbt och enkelt förfarande, förutsatt att ovan nämnda krav är för handen.⁸⁶ Det tydligaste exemplet på att

⁸⁴ *Mund & Fester vs. Hatrex International Transport*, 10 februari 1994, C-398/92

⁸⁵ the Supreme Court Act 1981 section 20(2)

⁸⁶ "Ship arrest in England and Wales" by Swinnerton Moore LLP.

engelsk rätt ger ett okomplicerat kvarstadsförfarande är den kända hamnporten Gibraltar. Eftersom Gibraltar hör under engelskt territorium är det även engelska lagar som tillämpas. Gibraltar ger geografiskt ett fördelaktigt läge för att kvarstadsbelägga ett fartyg eftersom fartyg går in för att bunkra bränsle och förnödenheter. Men det är även enkelheten i att få igenom en kvarstadsansökan som gör att det är tämligen vanligt att fartyg kvarstadsbeläggs just i Gibraltar.⁸⁷

3.8 Sammanfattning

Efter att Sverige tillträtt arrestkonventionen finns numera två parallella system vad gäller kvarstad på fartyg; arrestkonventionens regler genom sjölagens 4 kapitel, samt rättegångsbalkens regler om kvarstad. Sjölagens 4 kap tillämpas vad gäller kvarstad på fartyg under utländskt flagg, däremot tillämpas rättegångsbalkens regler på fartyg under svensk flagg. Genom en hänvisning i sjölagen 4 kap. 2 § skall dock även rättegångsbalkens regler tillämpas utöver reglerna i sjölagen 4 kap. Detta har i underrättspraxis framförallt tillämpats så att man även i fall av kvarstad enligt arrestkonventionen har upprätthållit rättegångsbalkens krav om sabotagerisk som förutsättning för åtgärd. Ett undantag har dock införts vad gäller sjöpanträtterna, sabotagerisk behöver ej längre påvisas för att kvarstad skall beviljas avseende dessa.

Arrestkonventionen har inte införts oförändrad i sjölagen 4 kap. Sverige har till exempel en från konventionen annan ordning vad gäller vem kravet kan riktas mot.

Vid en jämförelse med praxis från andra konventionsstater är det av intresse att se till hur tillämpningen i praxis skiljer sig från den svenska. Detta trots att arrestkonventionen är tänkt att tillämpas enhetligt. Det tycks exempelvis vara tämligen lättare att i Norge kvarstadsbelägga ett fartyg än i Sverige.

4 Verkställighet och rättsverkningar av kvarstad

4.1 Efter att kvarstad beviljats

På grund av en restriktiv tillämpning i praxis av sabotagerisken är det svårt att i Sverige kvarstadsbelägga ett fartyg för fordran som inte är förenad med sjöpanträtt. Trots detta skall nu utredas vad som blir följden av att ett kvarstadsbeslut meddelas.

⁸⁷ http://www.gibraltarport.com/ship_arrests.cfm.

Eftersom kvarstaden syftar till att säkerställa viss egendom för senare utmätning skall verkställigheten av kvarstad i mål rörande fordran gå ut på att ta i anspråk egendom till ett visst värde, vilken senare skall kunna utmätas. Verkställigheten är därför till sin natur densamma som utmätning.⁸⁸ Någon försäljning skall dock i princip inte ske, såvida inte den kvarstadsbelagda egendomen snabbt minskar i värde eller värden av egendomen drar stora kostnader.⁸⁹ Någon av parterna måste dock först begära en försäljning enligt UF 15 kap. 8 §. I övrigt gäller i fråga om verkställighet av kvarstad för fordran i princip detsamma som beträffande utmätning. Lagtekniskt har därför regleringen av verkställighet av kvarstad skett genom att det hänvisas till bestämmelserna om utmätning. Vid redogörelsen av vad som gäller för verkställighet av kvarstad är det lämpligt att göra en skillnad mellan själva verkställigheten och rättsverkningarna därav.

4.2 Verkställighet

Vad avser själva verkställigheten gäller i de flesta avseenden samma bestämmelser som vid utmätning.⁹⁰ På grund av hänvisning i UF 15 kap. 3 § är även de föreskrifter som gäller om utmätning tillämpliga beträffande verkställighet av kvarstad.

Enligt UB 1 kap. 1 § ankommer det på Kronofogden att verkställa ett beslut om kvarstad. Beslutet får genast verkställas enligt RB 17 kap. 14 § 2 st. p.4. Ansökan om verkställighet skall göras hos Kronofogden i det län där svaranden har sitt hemvist eller där egendomen som är i fråga finns eller där verkställigheten annars med fördel kan äga rum, till exempel när det gäller fartyg på den ort dit det väntas eller på dess hemort, det vill säga hemmahamn.⁹¹ Vad gäller svenska fartyg kan kvarstadsbeslut enligt UB 4 kap. 7 § och 16 kap. 13 § träffas utan hinder av att fartyget ej är tillgängligt för omedelbar kvarstad. Enligt min uppfattning saknas motsvarande regler vad gäller utländska fartyg eftersom svenska exekutionsrättsliga regler inte blir tillämpliga om fartyget ej befinner sig i Sverige.

4.3 Rättsverkningar

Även avseende rättsverkningarna av kvarstad gäller delvis samma bestämmelser som vid utmätning. Förfogandeförbudet för gäldenären går dock längre vid kvarstad än vid

⁸⁸ Gregow, s. 353.

⁸⁹ UB 16 kap. 14 § 3 st.

⁹⁰ UB 16 kap. 13 §.

⁹¹ UB 4 kap. 8 § och 16 kap 10 §.

utmätning.⁹² Att egendom har belagts med kvarstad innebär således att gäldenären inte får överlåta egendomen eller i övrigt förfoga över den till förfång för kvarstadssökanden, om ej Kronofogden lämnar medgivande därtill om särskilda skäl föreligger.⁹³ Anledningen till detta överlåtelseförbud är att egendomen efter överlåtelse inte längre skulle vara tillgänglig för utmätning för sökandens fordran. Samtidigt gagnar överlåtelseförbudet även andra borgenärer som söker utmätning hos kvarstadsgäldenären.⁹⁴

Svaranden skall genast underrättas om kvarstadsbeslutet och därvid upplysas om förfogandeförbudet.⁹⁵ Om han därefter bryter mot förbudet kan han straffas för överträdelse av myndighets bud enligt BrB 17 kap. 13 § 1 st.

För att förfogandeförbudet skall vara effektivt beträffande kvarstadsbelagda fartyg skall kvarstaden antecknas i fartygsregistret.⁹⁶ Det är Kronofogden som skall underrätta sjöfartsregistret, eller motsvarande utländskt register vad avser utländskt fartyg, när fartyget har kvarstadsbelagts. Är det okänt vilken utländsk myndighet det är som skall anses som registermyndighet kan underrättelsen ske till den svenska beskickningen för det land där fartyget är hemmahörande.⁹⁷

Kvarstaden innefattar vidare ett hinder mot att nya inteckningar tas ut i fartyget. Om en sådan inteckning beviljas innan underrättelse om kvarstad når fartygsregistret blir panträttsupplåtelse på grund av inteckning i princip utan verkan såvida inte borgenären var i god tro därom.⁹⁸ Kvarstad utgör dock inte hinder för ägaren att upplåta pant i fartyget på grund av inteckning som beviljats före fartyget belades med kvarstad. För kvarstadsborgenären är en sådan situation inte önskvärd varför denne också bör ansöka om kvarstad på åtkomliga pantbrev. Denna icke önskvärda situation inträffar dock endast om kvarstadsborgenären inte har en förmånsrätt för sin fordran som är bättre än konkurrerande borgenärers.⁹⁹ Kronofogden har dock även en möjlighet enligt UB 6 kap. 5 § att ta i förvar

⁹² Gregow, s. 355.

⁹³ UB 16 kap. 14 § 1 st.

⁹⁴ Gregow, s. 355.

⁹⁵ UF 6 kap. 9 § 1 st. och 15 kap. 3 §.

⁹⁶ Sjölagen 2 kap. 28 §.

⁹⁷ Rune, s. 176.

⁹⁸ Sjölagen 3 kap. 24 § 1 st. p. 6.

⁹⁹ Fartygsexekution, s. 37.

obelånade pantbrev i kvarstadsbelagt eller utmätt fartyg, då kan handlingen inte pantförskrivas utan Kronofogdens tillstånd. Detta till undvikande av att pantförskrivning sker strax före en fartygsförsäljning.

Trots att ett kvarstadsbeslut meddelats kan dock fartyget komma att belastas av sjöpanträtter. Besättningen kan till exempel fortsätta sitt arbete varför lönerna kan löpa vidare under kvarstadstiden. Besättning får då per automatik en sjöpanträtt som kan göras gällande till säkerhet för deras löner.¹⁰⁰ Är fartyget föremål för reparation kan även varvet göra gällande retentionsrätt under kvarstadshandläggningen.¹⁰¹

Ett kvarstadsbeslut hindrar dock ej att fartyget utmäts för annan borgenärs räkning. Kvarstad utgör inte heller hinder mot så kallad successiv kvarstad, det vill säga att annan borgenär utverkar kvarstad i den redan kvarstadsbelagda egendomen.¹⁰²

4.4 Förmånsrätten

Den kanske viktigaste skillnaden i förhållanden till utmätning är att kvarstad inte medför förmånsrätt enligt FRL.¹⁰³ Frågan blir därför vilken rätt kvarstad för fordran bör ge sökanden i förhållande till andra borgenärer. Det kan inte sägas vara en tillfredsställande lösning om kvarstadsfordringen skall behöva helt vika för en annan fordran för vilken utmätning av egendomen sker senare. Å den andra sidan har det inte heller ansetts lämpligt att låta kvarstad utan vidare medföra förmånsrätt.

Den lösning som har valts är en kompromiss mellan utmätningsborgenärerna och kvarstadsborgenärerna och finns att finna i UB 16 kap. 15 § 1 st.

Kvarstad för fordran hindrar ej att egendomen utmäts eller beläggs med kvarstad för annan fordran. Finns annan egendom att tillgå, skall dock denna tagas i anspråk i första hand, om ej den fordran för vilken utmätning eller kvarstad söks är förenad med särskild förmånsrätt i den kvarstadsbelagda egendomen.

¹⁰⁰ Sjölagen 3 kap. 36 § 1 st. p. 1.

¹⁰¹ Sjölagen 3 kap. 39 §.

¹⁰² Fartygsexekution, s. 37.

¹⁰³ Jfr FRL 8 §.

Om egendom som har belagts med kvarstad för fordran utmäts för annan fordran vilken ej är förenad med särskild förmånsrätt i egendomen, skall egendomen anses samtidigt utmätt för kvarstadsborgenärens fordran. Sådan utmättningsverkan förfaller, om den sökta utmätningen hävs. Lag (1994:480).

Enligt första stycket skall, om det finns någon annan egendom att tillgå än den kvarstadsbelagda, denna egendom tas i anspråk i första hand. Undantag gäller dock för det fall den fordran för vilken utmätning har sökts är förenad med särskild förmånsrätt i den kvarstadsbelagda egendomen.

I andra stycket anges att utmätning av kvarstadsbelagd egendom för någon annan fordran än kvarstadsborgenärens fordran medför att egendomen skall anses samtidigt utmätt även för kvarstadsborgenärens fordran. Således får då kvarstadsborgenären en förmånsrätt för sin fordran. Kvarstadsborgenären och utmättningsborgenären får då lika rätt till egendomen i förhållande till fordringarnas storlek.

Om utmätningssökandens fordran är förenad med särskild förmånsrätt inträder dock ej ovan angivna utmättningsverkan. I sådant fall är kvarstadsborgenären under alla omständigheter hänvisad till överskottet, såvida inte även hans fordran är förenad med särskild förmånsrätt. Om båda fordringarna är oprioriterade och samma egendom skall tas i anspråk bör, enligt förarbetena, verkställighet av kvarstad och utmätning inte ske samtidigt.¹⁰⁴ Här bör observeras att samtidig verkställighet innebär att bestämmelsen i UB 16 kap. 15 § 2 st. om utmättningsverkan för kvarstadsfordringen inte blir tillämplig.¹⁰⁵

4.5 Samtidig ansökan

För det fall den situationen ändå uppkommer att en ansökan mot en viss gäldenär samtidigt gjorts dels av en borgenär om verkställighet av kvarstad för fordran, dels av en annan borgenär om utmätning, blir frågan vilken verkställighet som bör ske först. Gregow framhåller i denna diskussion att kvarstadens primära syfte är att i förhållande till gäldenären säkerställa viss egendom för senare utmätning. Denna verkställighet är brådskande och det är uttryckligen föreskrivet att kvarstad skall verkställas skyndsamt.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Prop. 1980/81:8 s.815.

¹⁰⁵ Gregow, s. 357.

¹⁰⁶ UF 15 kap. 1 §.

Således är det tydligt att, om det inte även hade sökts utmätning, kvarstaden skulle ha verkställts omgående. Utmätning dröjer däremot normalt längre tid. Om utmätningen skall verkställas före kvarstaden, måste därför antingen kvarstaden fördröjas något eller utmätningen särskilt påskyndas så att den kan behandlas ännu snabbare än kvarstaden.¹⁰⁷

Vidare framhåller Gregow att frågan främst synes gälla om det avgörande bör vara kvarstadens syfte att säkerställa egendom mot gäldenärens befarade förfoganden eller vad som gäller angående utmätningsverkan. Eftersom det förhållandet att utmätningssökanden har fått sin fordran fastslagen i en dom eller annan exekutionstitel utgör detta ett skäl för att utmätning skall verkställas först.¹⁰⁸

Å andra sidan kan det förekomma att den som söker verkställighet av kvarstad anvisar viss egendom som Kronofogden annars inte skulle ha fått kännedom om. Att i sådant fall låta denna egendom först tas i anspråk genom utmätning för en annan borgenärs fordran synes inte heller vara tillfredsställande.

Med överväganden för den ena eller den andra lösningen är den sammantagna åsikten i doktrinen den att i fall kvarstad för fordran och utmätning samtidigt äger rum, utmätningen ger förmånsrätt åt utmätningssökanden men inte åt kvarstadsborgenären.¹⁰⁹

Inom Kronofogden finns dock olika meningar när det gäller turordningen vid samtidig ansökan. Enligt ett uttalande från dåvarande justitiekanslern skall mål om kvarstad och utmätning samordnas. Vid samtidig ansökan har här även ansetts att verkställighet av kvarstad skall ske först. Denna ordning skall endast kunna frångås om den resulterar i stötande konsekvenser, till exempel att kvarstadsborgenären får en omotiverad förmån. Det poängteras dock att avsteg från nämnda ordning endast bör förekomma i undantagsfall.¹¹⁰

4.6 Sammanfattning

Verkställighet av kvarstad fungerar lagtekniskt i princip likadant som utmätning. Sett till förmånsrätten har dock kvarstadsborgenärerna erhållit en sämre ställning än utmätningsborgenärerna eftersom kvarstad ej ger förmånsrätt enligt FRL. Den i praktiken

¹⁰⁷ Gregow, s. 358.

¹⁰⁸ Gregow, s. 358.

¹⁰⁹ Walin m fl., s. 640.

¹¹⁰ Zeteo lagkommentar UB 16 kap.15 §.

viktiga situationen kan därför uppkomma där utmätningsborgenären har en fordran förenad med särskild förmånsrätt i den kvarstadsbelagda egendomen. I sådant fall är kvarstadsborgenären hänvisad till överskottet av utmätningen och riskerar därför att förlora sitt anspråk.

För den något speciella situationen att samtidig ansökan görs avseende verkställighet av kvarstad och utmätning, uppkommer frågan vilken av ansökningarna som skall behandlas först, om egendomen inte förslår för att tillgodose båda borgenärerna. Uppfattningarna går isär i doktrin och i praktiken. Hur en samtidig ansökan skall behandlas tycks därför vara en oklar rättsfråga.

5 Avslutning

Rättsskipningens funktion är i första hand dess betydelse för viktiga mänskliga behov, skriver Ekelöf m fl. i Rättegång I. För att tillgodose de mänskliga behoven har även skapats olika tekniska konstruktioner av ägandet och säkrandet av diverse typer av fordringar som i sin tur har främjat fram internationella konventioner

I min uppsats har jag försökt belysa arrestkonventionens införande i den svenska rättsordningen och hur konventionen skall tillämpas parallellt till det inhemska kvarstadsinstitutet. Denna ordning skapar utrymme för tolkningar av konventionen och har lett till den praxis som i dagsläget råder i Sverige, nämligen en restriktiv tillämpning av konventionsbestämmelserna.

Vid införandet av arrestkonvention angavs i förarbetena att det var viktigt att Sverige så långt som möjligt skulle behålla de skyddsmekanismer som kringgärdar ett kvarstadsförfarande. Därav skulle Sverige såsom konventionsstat ha frihet att uppställa krav på sabotagerisk även för fartyg under utländsk flagg. Det poängterades dock att när det gäller kvarstad på utländska fartyg det i praktiken ofta anses föreligga sabotagerisk redan genom att det främmande fartyget förväntas lämna landet, såvida inte ägaren har annan egendom i Sverige.

Den restriktiva praxisen från de svenska domstolarna har motiverats genom att sökanden ej enligt domstolarna har lyckats påvisa någon sabotagerisk. Situationen har dock aldrig prövats av HD varför det saknas egentlig vägledning för hur underrätterna bör besluta i

situationer när utländska fartyg skall kvarstadsbeläggas. I det senaste avgörandet från Svea hovrätt meddelade HD ej prövningstillstånd varför hovrättens avgörande står fast. Man kan dock ifrågasätta huruvida utgången blivit en annan för det fall kvarstadssökanden vore någon med stora ekonomiska intressen, exempelvis en bank, med fordran i fartyget.

Eftersom banker finansierar fartygsnäringen är det extra viktigt att de kan förlita sig på att de vid betalningsovilja från gäldenären kan infria sina fordringar. Det finns således flera rättsekonomiska aspekter på att kvarstadsinstitutet och arrestkonventionen måste gå att utöva i praktiken. En allt för restriktiv tolkning av regelverken kan annars i förlängningen leda till att fartygsnäringen får finansieringsproblem. Detta om bankerna ej kan förlita sig på det system som rättsordningen skapat.

I den underrättspraxis jag har analyserat har ej tydligt motiverats varför sökanden ej lyckats med att påvisa sabotagerisken. Frågan återstår således vad som egentligen skall krävas för att kravet på sabotagerisk skall vara uppfyllt. Tydligt är dock att uttalandet i förarbetena ej längre ges någon vikt, i sådana fall hade de flesta utländska fartyg med skulder som är på väg att lämna svensk hamn kunnat bli föremål för kvarstad.

6 Käll – och litteraturförteckning

Litteratur

Berlingieri, F, *Berlingieri on Arrest of Ships – a commentary on the 1952 and 1999 conventions*, 2000 Lloyd's of London Press Ltd.

Bogdan, S, *Svensk internationell privat – och processrätt*, Nordstedts Juridik, 2004

Ekelöf, P. O, Edelstam, H, *Rättegång I*, Nordstedts Juridik 2002

Ekelöf, P. O, Bylund, T, Edelstam, H, *Rättegång III*, Nordstedts Juridik 2006

Falkanger, T, Flock, H, Waaler, T, *Tvangsfullbyrdelsesloven Kommentarutgave Bind II*, Universitetsforlaget 2008

Fitger, P, *Rättegångsbalken, Del I*, Nordstedts Juridik, Supplement 63, 2009

Gregow, T, *Utsökningsrätt*, Nordstedts Juridik 1996

Pålsson, L, *Brysselkonventionen, Luganokonventionen och Bryssel I-förordningen*, Nordstedts Juridik, 2002

Rune, C, *Rätt till skepp*, Sjörettsföreningen i Göteborg, 1991

Sjörettsgruppen Libra i Göteborg, *Fartygsexekution*, Göteborg 1996

Walín, G, Gregow, T, Löfmarck, P, *Utsökningsbalken en kommentar*, Nordstedts Juridik, 1999

Westberg, P, *Det provisoriska rättsskyddet i tvistemål, bok 1-4*, Juristförlaget i Lund, 2004

Offentligt tryck

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

Prop 1987/88:77 *Om preskription av sjöpanträtt*

Prop 1992/93: 5 *Om Sveriges tillträde till arrestkonventionen*

SOU 1965:18 *Sjölagskommittens betänkande*

Internetkällor

Tiberg, H, *Fora och jurisdiktion i Sverige*.

www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/HTSam.doc

www.shiparrested.com

http://www.gibraltarport.com/ship_arrests.cfm

Rättsfall

Nordiske domme i sjøfartsanliggender

ND 1999-65

ND 2000-341

ND 2005-82

Nytt juridiskt arkiv

NJA 1982 s 315

NJA 1986 s.450

Övriga

Ö 2816/88

T 1863-02

Ö 8434-08

Mund & Fester vs. Hatrex International Transport, 10 februari 1994, C-398/92