



KAMMARRÄTTEN  
I SUNDSVALL

DOM

2016-09-27

Meddelad i Sundsvall

DFS 14/19: 14 1

Mål nr 2060-15

ANKOM 1

2016-09-28

**KLAGANDE**

Baltic Offshore Kalmar AB, 556178-8505  
Stuvaregatan 5  
392 31 Kalmar

**MOTPART**

Trafikverket  
Delegationen för sjöfartsstöd  
Götgatan 15  
411 05 Göteborg

**ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten i Faluns dom den 20 augusti 2015 i mål nr 4616-14,  
se bilaga A

**SAKEN**

Sjöfartsstöd

---

**KAMMARRÄTTENS AVGÖRANDE**

Kammarrätten avslår överklagandet.

---

Dok.Id 146459

**Postadress**  
Box 714  
851 21 Sundsvall

**Besöksadress**  
Södra Tjörngatan 2

**Telefon**  
060-18 66 00  
**E-post:** kammarrattenisundsvall@dom.se  
www.kammarrattenisundsvall.se

**Telefax**  
060-18 66 52

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
08:00-16:00

**YRKANDEN M.M.**

**Baltic Offshore Kalmar AB** (bolaget) yrkar att bolaget beviljas sjöfartsstöd för juni och juli 2014.

**Trafikverket** anser att överklagandet ska avslås.

**PARTERNAS TALAN I KAMMARRÄTTEN**

**Bolaget** anför till stöd för sin talan samma grunder och omständigheter som i förvaltningsrätten. Vidare anges bl.a. följande. Bolaget har genom hård konkurrens erhållit uppdrag som innebär att fartyget Pleijel hålls i beredskap för att snabbt kunna åtgärda fel eller skador på undervattenskablar. Ersättning enligt avtalen utgår till bolaget även under tid då fartyget ligger i beredskap. Under sådan tid är besättningen ombord och är sysselsatt med underhållsarbete av fartyget och utrustningen som behövs för att åtgärda kabelfel. Fartyget har under aktuell period varit fullt bemannat på så sätt att bemanningen funnits tillgängliga att med kort varsel rycka ut för arbeten. Fartyget har därigenom varit engagerat i näringsverksamhet i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden. Verksamhet avseende kabelläggning bör jämföras med sådana lossnings- och lastningsoperationer som utförs vid vanliga lastfartygs hamnanlöp. Verksamheten måste därmed beaktas genom att en ändamålsenlig tolkning av förordningen görs. Syftet med ändringen av förordningen har även varit att utöka de stödberättigade till att även omfatta kabellägningsfartyg.

**Trafikverket** anför till stöd för sin inställning bl.a. följande. Fartyget har varit sysselsatt med uppdrag endast fyra dagar under den aktuella perioden. Övriga dagar har fartyget legat i hamn med huvudsakligen låg eller ingen bemanning. De korta perioder fartyget varit fullt bemannat och därmed kan anses ha uppfyllt stödkriteriet i 2 § första stycket

förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd har kravet i andra stycket inte varit uppfyllt. Enbart det faktum att fartyget haft uppdrag genom beredskap innebär inte att rätt till sjöfartsstöd föreligger.

### SKÄLEN FÖR KAMMARRÄTTENS AVGÖRANDE

Bolaget har ansökt om sjöfartsstöd för perioden juni – juli 2014 avseende kabellägningsfartyget Pleijel som har hemmahamn i Kalmar. Fartyget utför främst kabellägningsarbeten i Östersjön och Nordsjön.

Frågan i målet är om bolaget är berättigat till sjöfartsstöd för tid då fartyget legat i beredskap i hamn under den ansökta perioden.

Förutsättningarna för sjöfartsstöd framgår av 2 § första stycket förordningen om sjöfartsstöd av vilken bl.a. framgår att sjöfartsstöd lämnas till juridiska personer som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg under förutsättning att fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden.

Av andra stycket samma paragraf framgår att villkoren i första stycket måste vara uppfyllda under minst en månads sammanhängande tid för att sjöfartsstöd ska lämnas. Sjöfartsstöd lämnas endast för tid när villkoren är uppfyllda.

Regleringen i aktuell förordning bygger på ett tillåtet undantag från EU-rättens förbud mot statligt stöd till kommersiell verksamhet, jfr artikel 107.1–3 Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, EUF-fördraget. Med anledning av undantagsmöjligheterna har Europeiska kommissionen utarbetat riktlinjer för medlemsstaternas olika stödförordningar till sjöfartsnäringen, se Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport 2004/C 13/03. I förarbetena till förordningen framgår att riktlinjerna från

kommissionen utgör de ramar för statligt stöd som kommissionen tillåter. Så länge stödet inte överskrider de ramar som anges i riktlinjerna kan medlemsstaterna själva detaljutforma reglerna, se prop. 2012/13:144 s. 4.

I Kommissionens ovan nämnda riktlinjer används inte rekvisitet ”används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden”. I stället används benämningen ”sjötransport”. Riktlinjerna hänvisar till definitionen av sjötransport enligt definitionen i förordning (EEG) nr 4055/86 och förordning (EEG) nr 3577/92, dvs. ”transport av passagerare eller gods till sjöss”, se riktlinjerna p. 2.

Emellertid har kommissionen kommit att utvidga tillämpningsområdet för befintlig stödförordning genom sin beslutspraxis. I beslut den 24 mars 2014 i ärende SA.38240 (2014/N), vilket behandlade den svenska utvidgningen av förordningen till att även omfatta kabellägningsfartyg, uttalade kommissionen bl.a. följande. Även om kabellägningsfartyg inte omfattas av definitionen av ”sjötransport” i förordning (EEG) nr 4055/86 och i riktlinjer för sjötransport, har kommissionen i sin beslutspraxis slagit fast att dessa verksamheter berättigar till samma typ av stöd som sjötransport, eftersom de är verksamma på samma konkurrensmässiga och tekniska villkor som de traditionella fartyg som används för transport av gods och passagerare till sjöss. Kommissionens slutsats är därför att utvidgningen av den befintliga stödförordningen till bl.a. kabellägningsfartyg är förenlig även med riktlinjerna för sjötransport.

Kammarrätten gör följande bedömning.

Det aktuella fartyget har under juni och juli 2014 varit i trafik med kabellägningsarbeten under fyra dagar, den 1–4 juni 2016. Under denna tid är det i och för sig ostridigt att fartyget uppfyllt kraven för sjöfartsstöd enligt 2 § första stycket förordningen. Resterande tid har fartyget legat i

hamn utan ett aktivt uppdrag. Fartyget har dock varit i beredskap i enlighet med gällande uppdragsavtal.

Trafikverkets sjöfartsdelegation har en tillämpning som innebär att fartyg som utför transport av gods eller passagerare under vissa förutsättningar kan anses vara sysselsatt även om fartyget ligger vid kaj och väntar på nytt uppdrag.

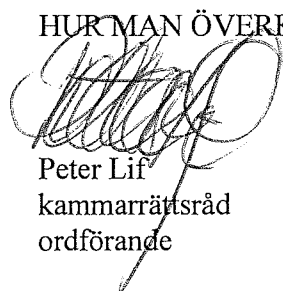
Kommissionen har godtagit att även kabellägningsverksamhet är berättigad till sjöfartsstöd eftersom kabellägningsfartyg är verksamma på samma konkurrensmässiga och tekniska villkor som de traditionella fartygen. Eftersom den verksamhet som bedrivs av ett kabellägningsfartyg således är förenlig med riktlinjerna för sjötransport är det, som också sjöfartsdelegationen anser, rimligt att även ett sådant fartyg anses sysselsatt även när det ligger vid kaj och väntar på nya uppdrag. Exempel på åtgärder som därvid kan anses stödberättigande skulle kunna vara lastning och lossning av utrustning och material för uppdragens genomförande, vissa typer av nödvändiga underhållsarbeten och kortare perioder av inväntande av nytt uppdrag. Vid sådana åtgärder måste den sökande kunna redovisa vilka typer av arbeten som utförts ombord och att bemanningen ombord på fartyget under dessa perioder varit adekvat i förhållande till aktiva uppdrag till sjöss.

I detta fall framgår att fartyget Pleijel under en längre period legat i hamn och väntat på uppdrag. Det har således inte varit fråga om en kortare tids väntan till nästa planerade uppdrag. Vidare har bemanningen ombord varit låg och under drygt en veckas tid avseende både juni och juli 2014 har fartyget helt saknat personal. Vissa dagar under perioden har enbart en person tjänstgjort ombord på fartyget. Något stöd för att även sådana beredskapssituationer som nu är aktuella omfattas av rekvisitet ”används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden” saknas enligt kammarrättens mening.

Således har fartyget Pleijel inte används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfarmsmarknaden på så sätt att rekvisiten i 2 § första och andra stycket förordningen varit uppfyllda för att berättiga till sjöfarmsstöd under juni och juli 2014. Överklagandet ska därmed avslås.

---

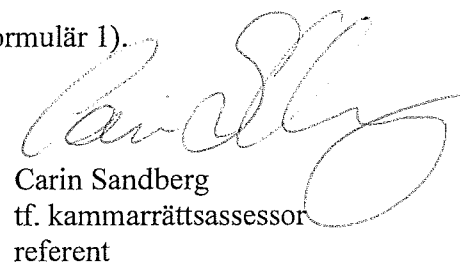
HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B (formulär 1).



Peter Lif  
kammarrättsråd  
ordförande



Torbjörn Eriksson  
kammarrättsråd



Carin Sandberg  
tf. kammarrättsassessor  
referent