



GEVIS-fondens Salénare berättar

Jurist – ett torrt jobb?

Jag minns väl ett tillfälle då jag var cirka 14 år och fick frågan vad jag ville bli när jag blev stor. Jag svarade att ”- **Jag kan tänka mig det mesta, det enda jag säkert vet är att jurist - det vill jag inte bli**”. Något torrare än att sitta och läsa lagtext kunde jag inte tänka mig.

Jag gick till sjöss första gången sommaren 1958 och då som jungman på en resa till Sydamerikas ostkust med Johnsonrederiets M/S Nordstjernen. Efter en ytterligare sommarlovsresa, då på Nordamerikas västkust, slutade jag skolan med en bräcklig realexamen. Gick sedan under några år på Medelhavet och Sydafrika med avrundning 1962 i Gotlandsbolaget och en kort tid på en kusttankbåt. Därefter tre år på sjöbefälsskolan i Stockholm och sjökaptensexamen.



I och för sig trivdes jag bra till sjöss men jag valde av familjeskäl ändå att gå iland. För att lättare få någon anställning ville jag komplettera med någon s.k. högre utbildning vilket utan studentexamen inte var så lätt att få till. Juridiska fakulteten i Stockholm visade sig dock vara flexibel och med hjälp av sjökaptensexamen, som formellt inte räknades som meriterande, och lite till så fick jag, med viss tvekan, dispens för att läsa juridik. Jag hade dessutom turen att få efterträda en annan sjökaptensutbildad, *Thomas Sundberg*, som var amanuens i sjörätt. Thomas hade fått jobb inom Salén och där hamnade med tiden även jag. Efter ett sommarvikariat hos Saléns fick jag 1971 fast jobb som skadereglerare och senare som jurist på kylrederiet SRS, Salén Reefer Services. Jag blev, med ett avbrott på drygt ett år för annat jobb, kvar inom Salén till slutet i december 1984. Därefter följde en delvis kaotisk men lärrik period och senare advokatverksamhet.

Hur blev det då att jobba med något som jag tidigare sagt att jag absolut inte ville jobba med? Jag börjar med något om den internationella miljön jag hamnade i.

Sjöfartens internationella miljö

Inom Salén arbetade jag mest för kylrederiet som utöver de Salén-ägda fartygen även hade ett varierande men oftast stort antal inhyrda fartyg under annan flagg. Antalet anlöp till svenska hamnar var litet sett i relation till antalet SRS-anlöp till andra länder. Som en följd av den starkt internationella verksamheten krävdes goda internationella förankringar - egna och inhyrda. Som jag minns det hade SRS tidvis eller länge egna kontor i Buenos Aires, Long Beach/Kalifornien, Tokyo, Australien samt, för andra delar av Salén än SRS, även Paris och New York. Säsongsvis placerades i andra länder av s.k. shore-captains som vanligen var någon Salénanställd befälhavare eller senior styrman.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Jag nämner detta för att betona att den juridiska verksamhet jag kom in i var i mycket internationell. Detta medförde inte bara utländsk lagstiftning utan i hög grad även utländskt tänkande, inställning och affärsrutiner vilket inte ingår i den svenska juristutbildningen.

Som viktigt och ovärderligt måste verksamheten innefatta även kontakter med hamn-agenter, befракtningsmäklare, försäkringsgivare och inte sällan externa sjöfartskunniga jurister. Tack vare de egna sjö- och landanställda så utföll de flesta skeppningarna väl och enligt parternas önskemål. Jag är inte rätt person att redogöra för det som gick bra men tar gärna tillfället att skriva om något som inte gick så bra.

Om skeppningar som inte gick så bra

Representanter i hamnarna

Rederier och operatörer av fartyg i internationell trafik är beroende av kompetenta och seriösa lokala ombud i de länder och hamnar som fartygen anlöper. Detta gäller inte bara hamnagenter utan även annat lokalt sjöfartsfolk, jurister och ibland även ambassads- och konsulatspersonal. Några exempel där det inte blev så bra med de vi anlitat:

Lomé, Togo – Den bedrägliga advokaten



På trader där kylfartygen gick under längre perioder etablerades vanligen långvariga kontakter eller i några fall egna kontakter. På s.k. spotresor var detta inte möjligt och någon lokal hamnagent fick anlitas.

I allmänhet gick detta bra men inte alltid. I Lomé som är huvudstad i landet Togo (Västafrika) anlitas en hamnagent som begärde ett förskott för rederiets andel av kostnaderna för hamnanlöpet. Det begärda förskottet var mycket väl tilltaget och visade sig inte oväntat ge ett mycket stort överskott som skulle återremitteras till SRS. Någon återbetalning gjordes dock inte trots flera påståttningar. Så småningom anlidade vi en lokal advokat som agerade snabbt och effektivt med indrivning från hamnagenten men sedan blev det stopp igen och denna gång blev det ett tvärstopp. Förskottsåterbetalningen satt återigen fast och den effektiva advokaten var tyst. Sverige hade ingen ambassad i Togo men i angränsande land, jag tror det var Ghana, fanns en ambassad vars ambassadör täckte även Togo. Han hade annat ärende till Togo och efter bara några dagar så hade han fått pengarna och skickat dessa till oss. Cirka ett år efter vårt anlöp till Togo fick vi slutligen pengarna. Detta har jag tagit med för att illustrera de svårigheter som SRS och andra redare kan utsättas för.





GEVIS-fondens Salénare berättar

Potatisar i östra Canada – Möte med ilskna potatisodlare



I föregående stycke handlade det om en bedräglig advokat. I ett annat fall hade vi en advokat som hjälpte oss med ett krav på demurrage. En av SRS-båtarna skulle lasta potatis i en hamn vars namn jag inte minns, möjligtvis var det Charlottetown på Prince Edward Island. Tyvärr var det så kallt att de inte kunde lasta p.g.a. risken för frostsador på potatisen. Normalt lastade man 8 timmar om dagen men i detta fall blev det under lång tid ingen lastning alls. Jag minns idag inte exakt hur certepartiets liggetidsregler var utformade men vår inställning var att avbrott i tidsräkning skulle ske endast då lastning faktiskt var planerad men inte kunde göras genom väderhindret. Resultatet var att vi räknade tid 16 timmar för varje dygn. Det rörde sig om mycket pengar och certepartiets regler var inte helt klara. Vi stämde av med en kanadensisk advokat i Montreal som stödde vår tolkning och rekommenderade oss att stämma befraktarna dels för att få demurrage, men även för att få avlastarna att försöka hitta något sätt att skydda lasten så att den kunde tas ombord utan att skadas. Till saken hör att vi hade flera båtar på ingående för samma befraktare i samma hamn.

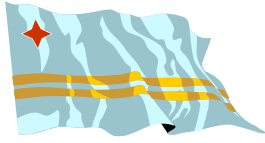


Vi samlades i St. John för möte med ett antal ilskna potatisodlare. Ganska snart blev det klart att vi inte kunde få fram någon kompromiss och jag sa att vi då måste sätta igång den rättsliga process som vi formellt redan hade startat i Montreal där vår advokat arbetade. Potatisbefraktarna såg förvånade ut och sa att de inte var informerade om något redan igångsatt rättsligt förfarande. Paus i förhandlingen då vårt lokala ombud tog kontakt med vår anlitade advokatfirma i Montreal och fick då beskedet att vår anlitade advokat aldrig hade givit in någon stämningsansökan till domstolen. Mötet avslutades, potatisbefraktarna åkte hem och eftersom de då ändå hade fått igång lastningen så släppte vi kravet om jag minns rätt. Advokatfirman i Montreal beklagade det inträffade men den advokat som ”skött” vårt ärende hörde inte av sig. Vi fick heller inte någon faktura från advokatfirman.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Aruba, Nederländska Antillerna – Rammad whiskysmugglare



Ett av SRS egna fartyg missade vid förtöjning till kaj i Aruba. Detta orsakade en liten skada på ett mindre fartyg som låg vid kaj. Det skadade fartygets ägare agerade snabbt,



kvarstadsbelade fartyget och begärde en inte obetydande summa som ersättning för skadan. Vi fick tips om en lokal advokat som kunde hjälpa oss. Eftersom jag händelsevis var i närheten skickades jag till Aruba för att finna ut vad som kunde göras. Jag träffade vårt lokala ombud som inte var särskild positiv till min inställning. Bland annat tog jag upp storleken på det belopp som ägaren till det skadade fartyget krävde. Som jag kunde förstå så var beloppet orealistiskt högt i förhållande till skadan som snarast kunde beskrivas som en skönhetsfläck på det lilla och slitna fartyget. Vårt ombud förklarade detta med att fartygets sysselsättning - att smuggla in whisky till länder utmed Sydamerikas norra kust - var mycket lukrativt och att kravet från smugglaren inte så mycket byggde på den fysiska skadan på fartyget utan på de uteblivna whiskytransporterna. Det var således förluster för utebliven smuggling som utgjorde huvudsaken av kravet. Jag ifrågasatte den juridiska bärkraften i kravet som byggde på illegal verksamhet. Svaret från vårt ombud var att det inte rörde sig om smuggling utan om export från Aruba. Själva smugglingen uppstod först då fartygen kom till mottagarlandet och med detta hade rättskipningen i Aruba inget att göra.

Jag återvände till vår egen hamnagent och berättade vad som hänt. Han sa då att den advokat som vi anvisats och som skulle företräda SRS hade 90% av sina intäkter från smugglarfartygen.

Vår hamnagent, som också var ombud för den försäkringsgivare som täckte SRS, sa att han kunde ta över. Det visade sig dock att han inte vågade gå i närheten av det skadade fartyg för att ta några bilder. Han sa att folket ombord var "killers" vilket gjorde även mig mer än tveksam. Efter avstämning med SRS i Stockholm så kom vi fram till att det bästa var nog att betala vilket också skedde.





GEVIS-fondens Salénare berättar

Annorlunda förhandlingstaktik – Kylhusen fulla av glass!

Sätten att förhandla skiljer sig vilket jag fick erfara tillsammans med *Bo Rammer* som då arbetade från Tokyo. Jag vill minnas att det var 1974. SRS inledde då resor med fruset kött från Australien till Japan. Bokningarna gick bra och flera fartyg gick fullastade från Australien till Japan för lossning. Skeppningarna gjordes på ”*liner terms*” vilket bl.a. innebär att tidsrisken i hamn ligger på sjötransportören (SRS). Risken och ansvaret går vid lossningen över till godsets mottagare som ska ta emot och hantera godset. Antalet mottagare från varje fartyg var stort.



Det visade sig ganska snabbt att mottagarna inte kunde ta emot sina laster eftersom de inte hade bokat plats i fryshus. Ett obekräftat rykte var att Tokyos fryshus var fyllda med glass inför en väntad varm sommar som uteblivit. Fler fartyg kom in och SRS hamnagent i Japan och Bo Rammer som kontaktade mottagarna lyckades inte lösa problemet. Som förstärkning till Bo Rammer och hamnagenten skickades jag till Tokyo där jag blev kvar sammanlagt sju veckor. Den juridiska situationen var komplicerad. Visserligen var mottagarna skyldiga att ta emot godset om detta lossades och placerades på kajen men detta skulle kunna leda till att SRS, som kände till att mottagarna inte kunde ta emot godset, kunde bli ansvarig för vårdslöst avlämnande. Ett argument från de lastmottagare som hade sina delar av lasten under den last som tillhörde andra mottagare var att SRS's fartyg inte kunde lossa just deras last som var blockerad under någon annans last.

Bo och jag hade möten med de större mottagarna och min uppgift var att försöka förklara den juridiska situationen och deras skyldigheter att ta emot eller betala liggetidsersättning till SRS. Efter en lång, varm och komplicerad sittning hos, och med, en av de större mottagarna sa deras VD ”*I think I understand. I also think what you say is correct, but we will not pay*”. Hur bemöter man ett sådant tydligt betalningsnekande av någon som samtidigt medger att kravet var befogat?

Om jag minns rätt skickades ett av fartygen till Hong Kong med meddelande till de japanska mottagarna att deras last kunde avhämtas i där. Detta noterades uppenbart och situationen lättade. Den nyöppnade ”linjen” från Australien till Japan avvecklades dock.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Parismäklaren – Skaldjur och vin gjorde susen

Förhandlingar med anledning av skador eller andra störningar ska givetvis göras med stöd av avtal, skada, händelser och agerande inför, vid och efter skada, lagstiftning och praxis. Ibland händer det dock att andra, och mer personliga omständigheter, avgör utvecklingen av skadan eller störningen.

Tillsammans med *Rolf Säterberg* åkte jag en gång till Paris för att träffa företrädare för en stor fransk befraktare som hade chartrat SRS-fartyg för skeppningar med mjöl till Nordkorea. Transporterna gav upphov till ett antal problem och kostnader som enligt vår uppfattning skulle lösas genom betalningar från den franska befraktaren till SRS. Befraktningen hade förmedlats av en fransk mäklare som efter ett kort förberedande möte introducerade oss för den affärsansvarige befaktardirektören – en äldre man med en mycket myndig framtoning. Förhandlingen började och fortlöpte med konstanta oenigheter. Vi gjorde flera försök att förklara vår inställning och de skyldigheter som enligt oss låg på befraktaren. Mäklaren tystade dock ned oss och lät oss förstå att vi skulle lyssna och vänta något med våra argument. Förmiddagen gick och mäklaren föreslog så småningom att vi skulle ta en paus för lunch innan vi fortsatte.

Så blev det. Han tog oss till en restaurant med trottoarservering. Hovmästaren som uppenbarligen var förberedd avdelade en yngre kypare att hålla undan barn, eventuella tiggare och hundar. I vackert väder blev vi sedan serverade en formidabel skaldjurslunch med gott svalt vitt vin och, som avslutning, kaffe med *avec*.



Åter till mäklarens kontor för fortsatta förhandlingar och undran när vi skulle få vår möjlighet att förklara och sammanfatta våra argument. Det behövdes dock inte. Den nu märkbart förändrade befraktarförhandlaren lyssnade slött till mäklaren som framförde och sammanfattade SRS uppfattningar som han snabbt korrekt och detta utan några egentliga protester från vår motpart. När denne lämnat förklarade mäklaren för oss att befraktarförhandlaren var nöjd med att han fått framföra sina synpunkter och att han nu efter en god lunch kunde gå hem till sin huvudman och berätta att han haft en hård och lyckad förhandling och att meningsskiljaktigheterna nu var undanstädade. Även vi var nöjda med den uppgörelse mäklaren kunde få fram mycket genom att han visste hur vår motpartsförhandlade rent personligt fungerade.



GEVIS-fondens Salénare berättar

- Nu över till något annat. Ibland kan problem undanröjas med ogiltiga avtal. Detta är inte något jag kom underfund med under tiden jag pluggade juridik, utan något som växte fram som följd av motsättningar i relationerna mellan befraktare/avlastare, transportör och lastmottagare och även relationerna avlastare, transportör och befraktare/lastmottagare.

Lastsvinn och lastskador

Att ombordtaget gods skadas eller försvinner under sjötransportörens ansvarsperiod är svårt att helt förhindra. Vid försök med skadeförebyggande åtgärder kan det lätt bli så att kostnaderna för skadeförebyggandet överstiger vinsten. Samma gäller för små krav där kravhanteringen kostar mer än godset som skadats eller försvunnit. Ansvarsreglernas huvudregler utgår från att ansvaret ligger på sjötransportören men undantag finns.

Godsets skick och mängd vid sjötransportörens mottagande inför transport framgår av konossement eller motsvarande dokument. Transportören ansvarar för att mottaget gods kan överlämnas till mottagaren. Ansvarsreglerna, som kallas HaagVisby-reglerna eller liknande, är tvingande och har sin bas i amerikansk lagstiftning ”Harter Act 1893”.

Bilden visar hur miljön vid lasträkning och stuvning kan se ut. Foto från lastning och stuvning av banankartonger i Winter Wave liggande på Turbo redd (Colombia). Samtidigt lastas i flera rum och från pråmar som bogserats ut från land.



För sjötransportören är det i praktiken omöjligt att med rimlig insats fastställa hur många kartonger som tagits ombord. Befälhavaren eller fartygets hamnagent får därför lita på avlastarens eller anlitad tally-firmas uppgifter. För ordningens skull ska sägas att bananskeppningar normalt inte ledde till s.k. kortlossning (för lite lossad mängd gods).

På en del trader ledde osäkerheten med manuella lasträkningar till irritation eller svåra problem mellan inblandade parter. Vid möten

mellan befraktare och SRS arbetades fram ansvars- och skaderegleringssystem (claimsavtal) vars styrka var att de delvis stod i strid med det tvingande ansvaret som ligger på sjötransportörerna. Genom avtalen infördes ”svängrum” beträffande SRS’s kvantitetsansvar. Paradoxalt nog är således fördelen med sådana avtal är att de är ogiltiga. Parterna kan tillämpa claimsavtalet så länge det är rimligt men det kan förbigås om någon av parterna tycker att det är alltför bra för motparten. Nämnas kan att det i branschen tidigare har utvecklats så kallade ”Freinte de Routes” som friar sjötransportörerna från ansvar för vissa förluster som varierar beroende på vilken last det rör sig om.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Jurist – ett torrt jobb?

Jag inledde denna artikel med information om hur jag i tidiga tonåren såg på juristyrket som något alltför torrt för att kunna locka mig. Visst kan en del jobb vara tråkiga men så är det nog med de flesta arbetsverksamheter. I en del yrkesverksamheter är det tvärtom så att det är det tråkiga, fula, obehagliga som är verksamhetens intressanta kärna.

Som exempel kan jag nämna att jag en gång, när jag besökte den företagsläkare som Salén anlidade, fick följande välkomnande: *"Du är väl ytterligare en sån där tråkig frisk typ"*. För att inte fläcka läkarens rykte kan jag tillägga att jag kände henne ytligt privat och att hon troligen inte uttryckte sig på samma sätt gentemot alla patienter.

Ett ytterligare exempel som *Lasse Gorton* och jag upplevde var när vi hade ett möte med en engelsk professor. Hon var specialiserad på frukters sjukdomar vilket vi ibland fick höra var orsakat av felaktig hantering ombord i fartygen. Vi visade henne en bild av en frukt, jag minns inte vilken sort, som var angripen av något och på ett sätt som var i hög grad äckligt motbjudande. Hennes spontana och glada reaktion var *"Oh, what a lovely nasty"*.

Visst finns det torra och tråkiga uppgifter och avsnitt inom juridiken. Den största tråkighetsdelen ligger nog för de flesta på själva pluggandet som dock är nödvändigt för att få sin utbildning avklarad. Utbildningens huvudsyfte är att få reglerna på plats dvs. veta vad man kan och inte kan, eller inte bör, för att kunna hantera de frågor som dyker upp och som behöver juridisk hantering. Tråkigt? Ja men viktigt.

Det var även en annan sak som jag förut inte tänkte på men som jag senare insett vara en positiv sak för min arbetssituation. Bolagsjurister har ofta en stabsplacering som är mer eller mindre avskild från den dagliga operativa verksamheten. Så var det inte för mig under Saléntiden. I stället var jag under större delen av tiden fysiskt placerad nära den dagliga verksamheten. Jag deltog oftast i dagliga operationsmöten. Effekten på mig var att jag nog såg och hörde mer än om jag suttit längre ifrån det dagliga.

Jag har med detta förhoppningsvis kompenserat den uppfattning jag i tonåren hade om den juridiska verksamheten.

Familjeresor och personalresor

I sammanhanget ska även nämnas att jag tillsammans med Meta och de två yngsta barnen, då 11 och 12 år, fick göra en "studieresa" med Snow Storm från Bremen till Almirante, en vecka i Panama väl omhändertagna av bolagets platsombud samt familjen Lundberg (*Pia Lundbergs* mamma med man och bror) samt hemresa med Winter Wave med *Kaj Dahlén* som befälhavare.





GEVIS-fondens Salénare berättar

Rolf Ihre - Jurist inom Salén och mestadels inom Salén Reefer Services