

Nr 34.

Av herr **Lindley**, om åtgärder till ernående av ökad säkerhet till sjöss.

Så gott som varje höst inträffar i regel ett stort antal sjöolyckor av olika slag. Sjöolyckor inträffa givetvis även under andra årstider än just höstarna, men äro i regel de olyckor som inträffa denna senare årstid vida allvarligare än de som inträffa under exempelvis sommartid.

Under den gångna hösten inträffade således av olika anledningar en rad sjöolyckor av vilka särskilt tre låtit tala om sig. Detta då vad det gäller svenska fartyg. En sjöolycka av allvarligt slag och vilken krävde två människoliv inträffade dessutom inom Stockholms hamnområde. Vid två av de andra olyckorna spilldes visserligen inga människoliv, men vid den tredje olyckan gick både fartyget och dess besättning förlorade. Man frågar sig säkerligen inom vida kretsar av vårt lands befolkning om det endast är de rasande elementen, höststormarna, dimman och mörkret, som kunnat vara orsaken till de ständigt återkommande olyckorna, varvid många människoliv spillas. I många fall är det givetvis även så att sjöolyckorna icke kunnat förebyggas, men i en hel del fall torde bristande omsorg, särskilt om lastningen av fartygen, vara bidragande orsak till de många gånger katastrofala händelserna. Den sjöolycka som här närmast åsyftas var den s. k. »Gunhildolyckan». Denna olycka inträffade omkring den 15 oktober 1934 i farvattnet kring Horns rev. Vid denna katastrof gingo icke mindre än 14 människoliv tillspillo. Fartyget var på resa från Lidköping till Bremen med last av spannmål. Det har efteråt konstaterats att fartyget saknade slingerskott, varför givetvis lasten förskjutit sig och förorsakat katastrofen. Vid polisförhör i Lidköping har nämligen framkommit att slingerskott icke anbringats i lastrummen och än vidare att rummen icke varit ordentligt fyllda. Någon direkt överlastning har man däremot icke kunnat konstatera. Sjöolyckor av liknande slag ha tidigare gång efter annan inträffat, och här skola endast nämnas några typiska fall, fall där det även efteråt konstaterats att över- eller olämplig lastning varit bidragande orsak till olyckorna. Omkring den 14 augusti 1927 inträffade den sorgligt beryktade »Tryggvekatastrofen», varvid tio människoliv spilldes. Vid vittnesmål, som efter katastrofen avgivits, framkom det att fartyget varit hårt och olämpligt lastat. Vid förhör med den ende överlevande från s/s »Tryggve» framgick att fartyget varit så djupt lastat, att vattnet utan att någon sjögång varit rådande skvalpat in på däck. Från flera håll hade uppgivits att fartyget var hårt och olämpligt lastat. Eldare Persson, som i sju dygn drev omkring i den

ena av fartygets livbåtar, har omvitnat, hurusom en matros Berndtsson förbannat kaptenen, för att han i fartyget intagit för stor last.

Den 17 september 1926 förliste i Södra Östersjön ångfartyget »Dagmar» av Kalmar. Vid denna olycka spilldes tio människoliv. Detta fartyg var även det hårt och olämpligt lastat. Kommerskollegii sjötekniska biträde har i av-givet memorial till Högsta domstolen framhållit att fartyget innehade 152 ton mera än det kunnat bära nedlastat till fartygets lastmärke för som-martid.

På resa från Danzig till Stockholm, i december 1926, gick en man över-bord från s/s »Mollösund». Vid Stockholms rådhusrätt dömdes befälhava-ren till 100 kronors böter för brott mot sjösäkerhetsbestämmelserna. Man hade fört däckslast utan att skyddsräcken varit uppsatta.

Lördagsnatten den 10 november 1928 strandade utanför ön Ameland vid holländska kusten ångfartyget »Malmö», vid olyckan omkommo tre av be-sättningen. Orsaken till strandningen var av allt att döma olämplig last-ning.

Den nionde november 1930 avgick från Danzig ångfartyget »Tanja» las-tat med, som det uppgivits, 901 tons kol samt 60 tons bunkers. Fartyget hördes sedan aldrig av. Hela besättningen omkring 16 à 18 man försvann med fartyget. Orsaken torde, med ganska stor sannolikhet, ha varit olämp-
lig eller för stor last.

Omkring den 19 februari 1934, förliste utanför Bari (ostkusten av Italien) ångfartyget »Catalonia» av Göteborg. Hela besättningen omkring 20 man omkom. Fartyget saknade radio.

Ovanstående utgör en skrämmande provkarta på fartyg som de senare åren förlist eller gjort skeppsbrott tack vare olämplig lastning. Flera så-dana olyckor ha givetvis inträffat, men de anförda ha blivit i särskilt hög grad uppmärksammade. För att fylla ut ovanstående provkarta kan man angiva några fall som ligga längre tillbaka i tiden, nämligen ångaren »Per Brahe» som förliste i Vättern. Orsaken olämpligt eller för hårt lastad. Ånga-ren »Fylgia» som i oktober 1924 förliste med man och allt utanför Högekalle-grundet. Den omkring 23 man starka besättningen omkom. Orsaken till olyckan för hög däckslast, alltså olämplig lastning. Vid ungefär samma tid-punkt gick ångaren »Nore» till botten i Väneren. En man omkom. Orsaken olämpligt lastad. Olyckor av andra orsaker än för hård eller i övrigt olämp-
lig lastning ha givetvis även inträffat. Utan att närmare ingå på fallen kan nämnas bogserbåten »Sarturnus», som förliste i Bottenhavet i december 1925, bogserbåten »Oaxen IX», båda förliste med man och allt (omkring 18 personer). Även om man icke direkt kan påstå att orsakerna till dessa varit bristande sjövärdigheter enligt nu gällande sjövärdighetsregler, torde det icke vara alldeles uteslutet att icke dessa båda olyckor kunnat undvikas om de båda fartygen varit försedda med sådana radioanordningar att de kunnat sända nödsignaler.

Brott mot sjövärdighetsbestämmelserna torde även förelegat i följande fall. Den 15 maj 1933 avgick från Fårösund den motordrivna bogserbåten Brage med en pråm lastad med kalksten till Oxelösund. Utanför Hävringe vattenfylldes pråmen och sjönk. Ett par år tidigare hade en bogserbåt, tillhörande samma ägare nämligen Vattenfallsstyrelsen, sjunkit utanför Landsort. Vid detta senare omnämnda fall hade lotsarna vid Landsort bärgat besättningen. En olycka, som inträffat i Stockholms hamn under senare delen av föregående år och som även i viss mån torde få skrivas på kontot bristande sjövärdighet eller slarv med vissa säkerhetsbestämmelser, var fallet Gefion I. Denna bogserbåt rammades som bekant av ångaren Ångermanland och sjönk omedelbart. Bogseraren hade en pråm på vardera sidan om sig, varför sidolantärnorna icke voro synliga. Enligt vad som uppgivits förde bogseraren heller icke reglementariska topplantärnor.

Under senare tid har även inträffat en del olyckor varvid med stor bestämmdhet gjorts gällande att ombord befintliga säkerhetsanordningar icke utnyttjats på sätt de varit avsedda till. I sådant avseende har det anförts massor av klagomål mot skötseln av fartygens radioanläggningar. I regel hänföra sig dessa klagomål till passningen av dessa apparater.

I en del av de i det föregående omnämnda fallen hade kanske katastroferna icke fått den omfattning de då fingo därest radio varit installerad och man medelst denna kunnat sända såväl nödsignal som uppgift om positioner. I fallet »Tryggve» hade säkerligen de som kommit i livbåtarna kunnat räddas om man från fartyget innan det sjönk endast hunnit sända S. O. S. Fartyg, som befunnit sig i närheten, hade givetvis då gjort vissa undersökningar, och det är möjligt att de, som utkämpade sin förtvivlade kamp i livbåten, kunnat räddas till livet. Det andra fartyg där man haft anledning förmoda att radion skulle kunnat spela en avgörande roll var »Gunhild». Det är möjligt att, om, detta fartyg kunnat tillkalla hjälp, besättningen kunnat räddas.

När i det föregående talats om olämplig lastning som orsak till sjöolyckor, frågar man sig om det icke för sådana fall finnas föreskrifter dem fartygsbefälet och rederierna ha att följa, och om icke dessa föreskrifter till förebyggande av olyckor äro av sådan beskaffenhet att de medföra straff för den eller de som överträda eller uraktlåta efterkomma bestämmelserna ifråga. Den som i första hand har att övervaka, att meddelade föreskrifter angående fartygens sjövärdighet m. m. följas, är fartygets befälhavare. I andra hand drabbar ansvaret redaren, men endast under vissa förutsättningar. I Nyttjandeförordningens 57:e § andra stycket heter det:

»Lika med befälhavare straffas redare eller annan, där han uppsåtligen förlett befälhavaren till sådan förseelse eller med råd eller dåd främjat densamma, så ock redare eller annan som i redares ställe haft befattning med fartyget, där han med vetskap om, att fel eller brist förelegat i något av de avseenden, som i ovanberörda föreskrifter angivas, underlåtit att, såvitt det stått

i hans makt, föranstalta om felets eller bristens avhjälpande.» I samma § 1 mom. 1:a stycket talas om befälhavarens ansvar. Enligt detta stycke är ansvaret icke förenat med några som helst undantag, där är ansvaret ovillkorligt. För redaren är ansvaret däremot villkorligt. Skall ansvar kunna drabba redaren exempelvis i ett fall där överlastning av fartyget förelegat, måste det kunna bevisas, att redare »uppsåtligen» förlett befälhavaren till sådan förseelse eller om redaren med »råd» och »dåd» främjat densamma. I detta avseende tarvas således bevis. Bevis kunna möjligen i ett sådant fall anskaffas därest befälhavaren kommer från sitt överlastade fartyg med livet, men det stöter på svåra ja oöverstigliga hinder att åvägabringa bevisning om redarens delaktighet i förseelsen vid fall sådana som fallet »Gunhild». I första momentet i ovan angiven § omtalas, dels enligt vilka lagrum befälhavaren kan straffas, dels vilka lagrum som icke få åsidosättas vid fartygets hållande i behörigt skick. Momentet lyder:

»Gör befälhavare sig skyldig till förseelse mot föreskrift, som för fartygs hållande i behörigt skick stadgas i denna förordning, eller mot föreskrift, som i dylikt avseende meddelats enligt 56 §, straffas enligt bestämmelserna i 292 och 296 §§ sjölagen såsom för åsidosättande av skyldighet, som enligt 26 § samma lag åligger befälhavare.»

Paragraferna 5 A och 26 sjölagen tala om vad som åligger befälhavaren evad det gäller fartygets sjövärdighet, skydd mot olycksfall, att proviant finnes ombord, nödig säkerhet mot ohälsa, m. m. Straffskalan för förseelser mot vad i åberopade paragrafer föreskrives är satt till böter från 100 till och med 5 000 kronor. I svårare fall eller där skada vållats kan till fängelse i högst två år dömas i en del fall till fängelse i ett år. I denna paragraf (292 sjölagen) stadgas även straff för redaren, vilka straffbestämmelser återfinnas i nyttjandeförordningen § 57.

Vid flera tillfällen har det från olika håll påtalats att befälhavaren visserligen har det juridiska och formella ansvaret över det fartyg han för. I verkligheten torde rederierna emellertid tagit från befälhavarna en stor del av ansvaret. På grund av en hel del omständigheter är fartygsbefälhavarens rörelsefrihet så kringskuren, att han icke kan iakttaga allt vad lagen ålägger honom. Fartygsbefälhavaren är ingen självständig företagare, han är anställd hos redaren och således en tjänare, som icke ostraffat kan motsätta sig sin herres vilja. Visserligen kan icke redaren — formellt sett — ålägga sin befälhavare åsidosätta lagens bud, men det torde vara klart att den befälhavare som vågar tredska icke länge får behålla sin anställning. Den press som redaren i sådant avseende kan utöva kan icke bevisas och således heller icke beivras. I de fall det här gäller borde ordningen i stället vara den, att redaren skulle ha skyldighet tillse att hans fartyg alltid vore i, samtliga de avseenden som i befintliga sjösäkerhetsförordningar och i sjölagen föreskrivna, sjövärdigt skick. Befälhavaren bör även ha ansvar

för det fartyg han för, men i varje fall bör hans ansvar icke vara större än redarens. Man kan i detta sammanhang utgå från att redaren, därest ansvaret för fartyget i lika grad drabbar honom som befälhavaren, kommer att bli angelägen därom att hans fartyg alltid äro sjövärdiga. Ett förhållande, som säkerligen skulle hälsas med glädje och tillfredsställelse av hela den svenska sjömanskåren.

I hithörande frågor vore det givetvis även av värde att fartygsinspektionen gjordes mera effektiv. För att åstadkomma detta måste detta ämbetsverk utbyggas högst betydligt. Med det nuvarande antalet inspektörer är det icke möjligt åstadkomma en effektiv övervakning av handelsflottans fartyg. Det är måhända även nödvändigt med ökade befogenheter för inspektörerna, och än vidare är det nödvändigt att anslaget till resor m. m. högst betydligt ökas. För att utan allt för stora kostnader ernå en högre effektivitet hos fartygsinspektionen kunde det, i de hamnstäder där nu inga fartygsinspektörer finnas, tillsättas rapportörer, som mot en ringa ersättning hade att övervaka de fartyg, som anlöpte hamnen. Sakkunnigt folk finnes ju att tillgå i snart sagt varje hamn. Till fartygsinspektionen skulle uppdragas att antaga personer, som finge sig ålagt att i vissa avseenden företräda inspektionsmyndigheten. Fartygsbesättningarna hade också då möjlighet att anmäla misshälligheter direkt till fartygsinspektionens ombud på platsen. Som det nu är måste anmälan ingå till förste inspektören i det fartygsinspektionsdistrikt där fartyget ligger. Finner inspektören anledning föreligga att företaga en resa till fartyget så sker det, finner han anledning härtill saknas, blir det ingen inspektion av. Ibland är tiden för knapp för att han skall hinna fram innan fartyget skall avgå, ibland är det andra hinder som stå i vägen för att en inspektion skall kunna verkställas.

Evad det gäller frågan om radio ombord i fartygen synes det nödvändigt med en utredning. För närvarande äro vissa fartyg ålagda att ha eller vara försedda med radioinstallation ombord, och finnas även vissa föreskrifter för passningen och skötseln av ifrågavarande hjälpmedel. Vad det gäller de fartyg, som ha skyldighet, att ha radiotelegrafist eller annan kompetent person ombord, som sköter radion, synes bestämmelsen böra kompletteras i någon mån. De kompletteringar som här åsyftas kunna säkerligen åstadkommas utan att rederirörelsen därför drabbas av några större eller mera kännbara kostnader. I alla de fartyg, där det endast finnes en person kompetent att sköta radioanläggningen, bör installeras alarmapparat. Den som har sig ålagt att sköta radion skall då också ha skyldighet, att så snart alarmapparaten ljuder intaga sin plats i radiohytten. Om det är så att den, som sköter radion är en styrman, och denne skulle ha vakt på bryggan, en post som han icke får lämna utan att vara eller bli avlöst, bör befälhavaren eller annan befälsperson ha skyldighet intaga platsen på bryggan eller med andra ord, avlösa den som svarar för radion. Med en sådan bestämmelse skulle det alltid vara möjligt, trots att endast en finnes ombord som

sköter radion, att få denna betjänad på ett tillfredsställande sätt. Finnes särskild radiotelegrafist anställd, vilket givetvis är det mest fördelaktiga, skall denna ha skyldighet, att så snart alarmapparaten ljuder intaga sin plats i radiohytten.

För åstadkommande av större sjösäkerhet är det även nödvändigt med införande av lastmärke i Östersjö- och kustfart.

I betraktande av alla de olyckor, som de senare åren inträffat inom sjöfartens område, är det starkt av behovet påkallat med en ökad sjösäkerhet. Då det emellertid är många frågor som härvid böra tagas i beaktande och då det icke är möjligt att utan ingående granskning av problemet och en utredning av hela problemkomplexet synes erforderlig, är det icke möjligt i en enkel motion framföra fullt antagbara förslag. Den förnämsta och mest omfattande förändringen synes böra vidtagas i paragraferna 5 a samt 26 sjölagen, och vad det gäller straffbestämmelserna i paragraferna 292—296 samma lag. I fråga om radioinstallation bör undersökas huruvida icke alla sjögående fartyg böra innefattas angående radiotelegrafiinstallation (Svensk Författningssamling nr 571/1932). Nu undantagna från bestämmelserna i denna förordning äro bl. a. lastfartyg vars bruttodräktighet understiger 1 600 registerton. För dessa mindre fartyg kan man tänka sig en installation av enklare apparater, men ändock sådana varmed nödsignal och position kunna sändas. Enligt vad som i dagarna meddelats genom tidningspressen lär det nu finnas möjlighet erhålla sådana apparater och om vilka det säges att de komma att ställa sig ganska billiga i pris.

De många sjöolyckor som de senaste åren inträffat, varvid många människoliv gått till spillo — här uppräknade omkring ett 100-tal — motivera en allsidig undersökning för att utreda om icke något brister i de bestämmelser som finnas rörande våra fartygs sjövärdighet. Säkerligen skall man vid en sådan undersökning komma till det resultatet att en hel del olyckor kunna undvikas genom att bestämmelserna ändras genom att ansvaret lägges där det rätteligen bör läggas, nämligen i lika grad på redarna och befälhavaren, samt genom en effektivare tillsyn genom fartygsinspektionen av våra fartyg, och ett bättre utnyttjande av de möjligheter radion lämnar vid påkallande av hjälp från fartyg i sjönöd.

På grund av ovanstående kortfattade motivering föreslås,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om en allsidig utredning om vilka åtgärder som kunna anses erforderliga för att ernå ökad säkerhet till sjöss, genom ändrade ansvarsbestämmelser, vilka avses i §§ 5 a och 26 sjölagen, och ändring av bestämmelserna i de förordningar som stå i anslutning till dessa paragrafer, undersökning av möjligheterna för ett ökat användande av och en effektfullare passning av radioapparaturen, samt ändringar av straffbe-

stämmeiserna som bli en följd av ändringarna av ansvarsbestämmeiserna, samt

att Kungl. Maj:t ville för riksdagen framlägga de förslag till ändringar av sjösäkerhetsbestämmeiserna, som med hänsyn till utredningens resultat kunna anses motiverade.

Stockholm den 17 januari 1935.

Charles Lindley.
