

Forum navale



*Skrífter utgívna av
Sjóhístoríska Samfundet*

Nr 39

Sjöhistoriska Samfundet

... har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former.

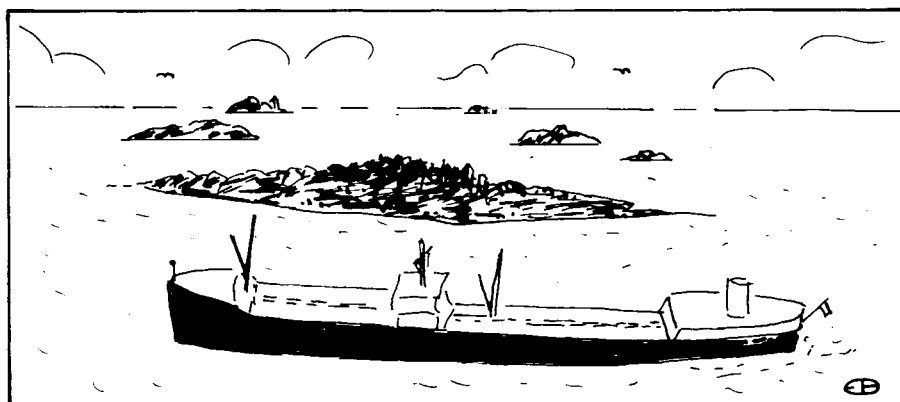
...utger tidskriften Forum navale samt dessutom i mån av medel separata skrifter.

... anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen.

Samfundets adress är Box 10 233, 100 55 Stockholm. Postgiro 15 65 19 - 1. Årsavg. f n kr 60:- Telefon 08/782 69 80.

Samfundets medlemmar kan under ovan angiven adress till nedsatta priser, angivna nedan, beställa följande skrifter: "Forum navale" nr 1 t.o.m. 20 (10:- kr per st). "Skeppshövidsmän vid örlogsflottan under 1500-talet" av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (4:-) samt "Svensk sjöhistorisk litteratur 1800-1943" av Uno Willerød (10:-).

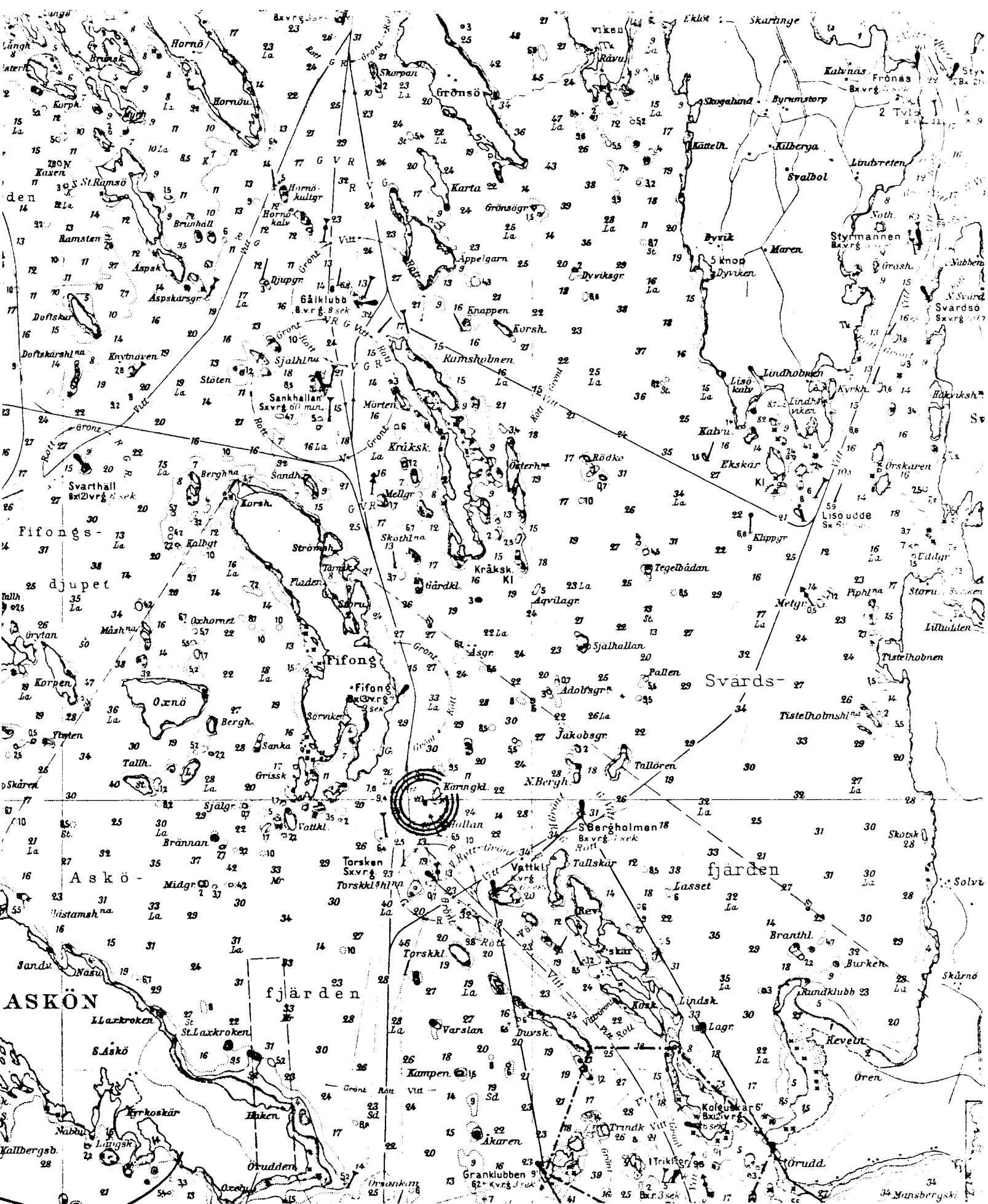
Manuskript till Forum navale sändas under adress: Förste arkivarie Lennart Rosell, Sjöhistoriska Samfundet, Box 102 33, 100 35 Stockholm.



**NAUTISK STUDIE ANGÅENDE
SOVJETTANKERN T'SESIS'
GRUNDSTÖTNING UTANFÖR
KÄRINGKLUBB I SÖDERTÄLJELEDEN
DEN 26 OKTOBER 1977**

STOCKHOLM I DECEMBER 1984

Einar Blidberg



ÖVERSIKTSBILD
med aktuellt grund utlagt.

Sjökart 721. Skala 1:50 000

INNEHÅLL.

	sid.
A. Händelseförloppet	4
B. Rättegångar och domslut	5
1. Tidsschemat	5
2. Tingsrättens domslut	6
3. Hovrättens domslut	6
4. Högsta domstolens domslut	7
5. Kommentarer	7
C. Har fartyget navigerat rätt eller fel?	7
1. Navigering förbi Käringklubb enl vanligt sjömansbruk	9
2. Iakttagelser vid utnyttjande av sektorgräns som friseplingsmärke	11
3. Fyrarnas enslinje var ej användbar som friseplingsmärke	15
4. Påstådda anledningar till det extrema valet av väg SB i farleden	19
5. Alternativa förklaringar till lotsens extrema val av väg	21
1. Har lotsen haft otillräckliga kunskaper om grundförhållandena?	21
2. Har lotsen vilseletts av lodningar, ej omfattande området utanför svackan?	23
3. Har lotsen förväxlat Sankhällans och Gåklubbs fyr i enslinje med Fifong?	25
6. Sammanfattning - lotsen har navigerat fel	27
D. Berodde olyckan på fel i sjökortet, utebliven orientering el d?	27
1. Jfr mellan 10 m-kurvan enl 77 års sjömättn, resp enl ordin.sjökort	29
2. Utebliven orientering till LpC m fl	31
3. Granskning av datakartan	37
4. Sammanfattning - påstått fel har ej varit orsak till olyckan	38
E. Följdsatser	38

Förkortningar.

TR = Tingsrätten i Stockholm

Hovk = Svea hovrätt

HD = Högsta domstolen

AfL = Arbetsordning för Sjöfartsverkets regionala och lokala organisation för lots- och fyrpersonal av den 28 dec 1972.

SjöV = Sjöfartsverket

SmL = Sjömästarledaren

LpC = Lotsplatschefen på Landsort

LdM = Lotsdirektören i Mellersta lotsdistriktet (Stockholm)

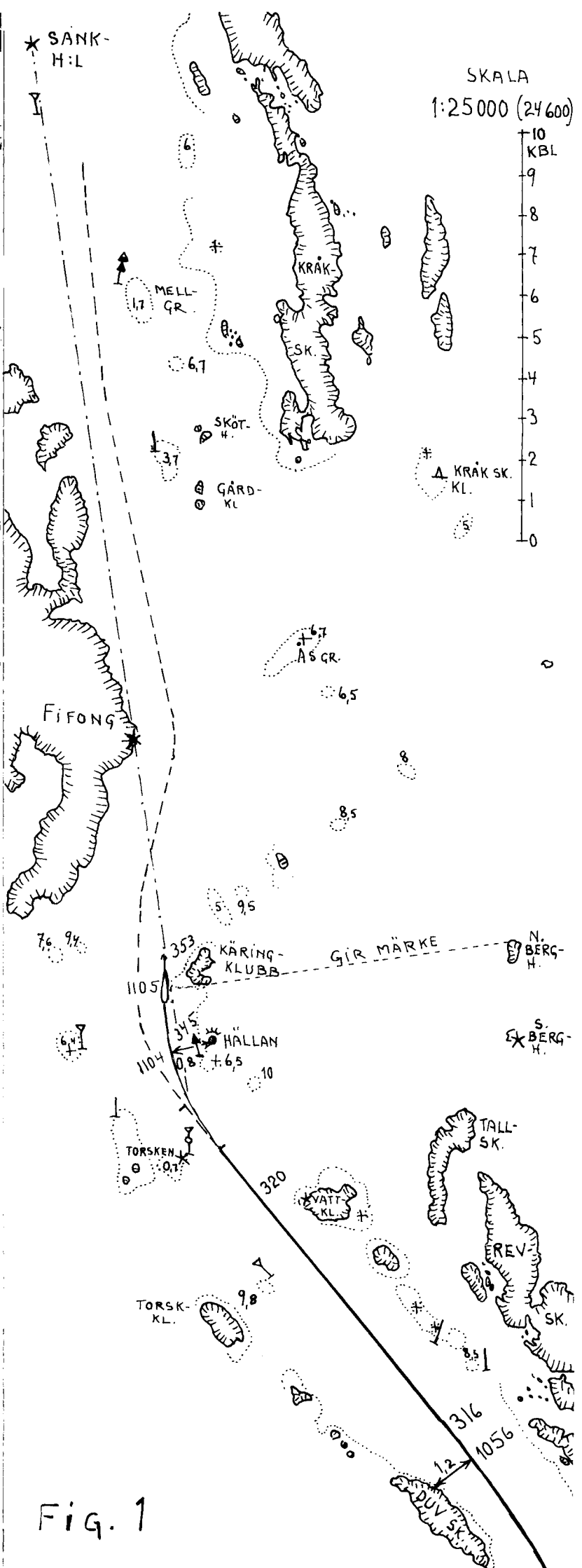
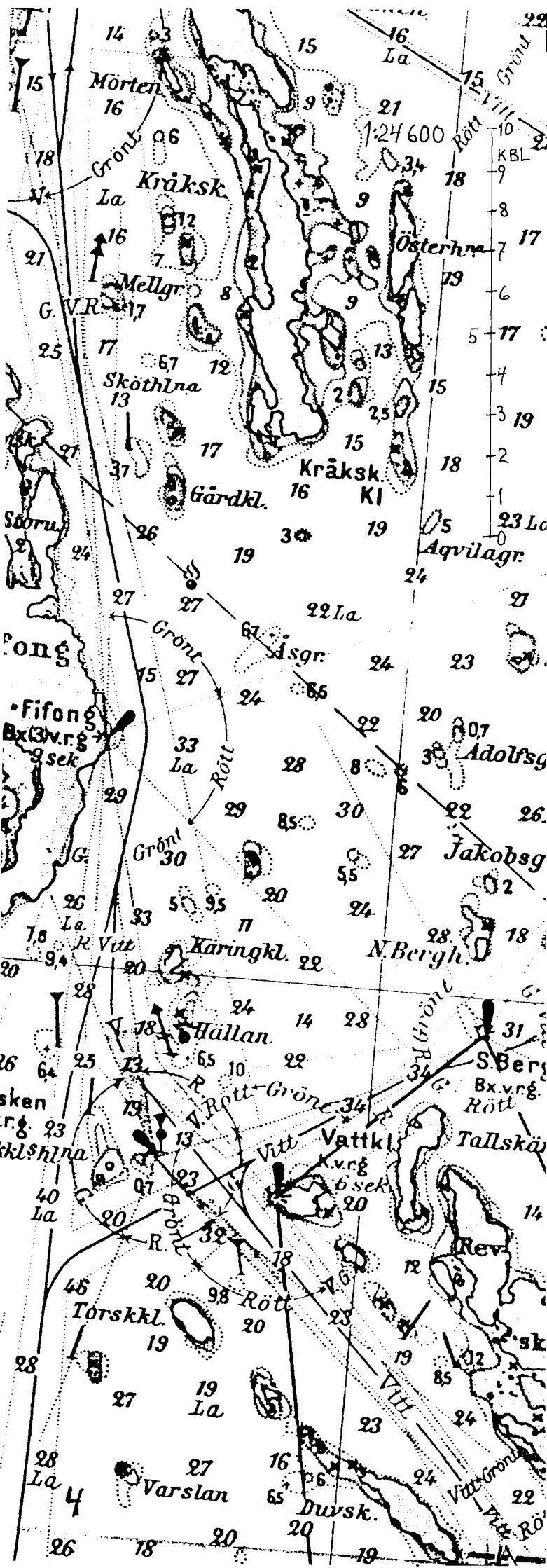


Fig. 1

A. Händelseförloppet.

Onsdagen den 26 okt 1977 var sovjet-tankern TSEKIS på väg från Stockholm, via Landsort till Södertälje med last av nära 16 000 ton olja.

Tankern hade en längd av 177 m, bredd 22 m och djupgående 8,65 m. Bryggan låg 60 m från förstäven. Farledens minsta djup var 9 m. Tankern höll "full fart", 11 - 12 kn.

Bryggan var fullt bemannad med kompetent personal. Befälhavaren hade noga gått igenom farleden med sina styrmän. - Lotsen, som hade 16 års praktik, hade gått leden ca 1 500 gånger sammanlagt i båda färdriktningarna. Han hade tidigare lotsat denna tanker och visste att den var lättmanövrerad.

Sikten var god och full dager rådde. Vinden var svagt västlig. Vattenståndet var - 6 cm. - Kl 1056, se fig.1, passerade fartyget Duvskär på avstånd 1,2 kbl. Kursen var 316. Man följde i princip den i sjökortet angivna "farledslinjen". - Efter Vattklubb sattes kurs 320.

Strax före Torskens fyr började lotsen gira SB, först med 10 - sedan 15 - sedan 5 gr roder för att komma till 350. Man konstaterade att fartyget passerade över enslinjen Fifong - Sankhällan och att Sankhällan blev skydd av Fifongslandet, se fig.1.

Kl 1104 var kursen 345 och styrman mätte på radarn avståndet till Hällan, som var 0,8 kbl, vilket befälhavaren fann vara 1 kbl kortare än det borde vara enl hans genomgång. Befälhavaren ingrep ej.

Strax innan bryggan passerade girmärket: Käringsklubbs och N.Bergholmens mötande uddar, beordrade lotsen SB-gir till 355. - Kl 1105, när fartyget kommit till 353, gick det på grund.

Fartyget sprang läck och 600 ton olja läckte ut. - Olika slag av oljebekämpande åtgärder vidtogs av myndigheterna.

Efter läktring av olja drogs fartyget av grundet av Röda bolagets bärgningsfartyg den 31 okt och togs in till Stockholm för provisorisk reparation. Den slutliga reparationen gjordes i Göteborg efter några månader.

B. Rättegångar och domslut.

B 1. Tidsschemat.

Sjöförklaringen hölls inför Sthlm TR i senare delen av nov 1977.

Rättegång hölls inför Sthlm TR under senare delen av maj 1980. Domen meddelades den 19 sept och överklagades.

Rättegång hölls inför Svea HovR i april/maj 1981. Domen meddelades den 30 juni och överklagades.

Rättegång hölls inför HD hösten 1982 under fem veckor och domen meddelades den 13 jan 1983.

B 2. Tingsrättens domslut.

TR:s fyra ledamöter ansåg,

att TSEISIS navigerat fel och kommit för nära landgrundningen genom att den girat för tidigt både vid Hällan och Käringklubb,

att ingen försumlighet visats av sjömästarledaren ombord 1969 vid granskningen av den preliminära djupkartan och dess 10 m-kurva, utan felet i kurvan, som uppgick till 0,4 mm i sjökort 721 i skala 1:50 000, föll inom felmarginalen.

Men tre av ledamöterna ansåg, att sjömästarledaren ombord enl sin instruktion ändå skulle ha orienterat LpC m fl, när grundtoppen vore en fara för trafiken.

Häremot reserverade sig TR:s ordförande, som ansåg styrkt, att det vore fel att gå så nära 10 m-kurvan i sjökortet, vilket i detta fall ledde till att fartyget gick på grund.

Domslutet blev,

att för oljeskadorna skulle rederiet betala ca 5,6 mkr, utgörande 2/3 av totala kostnaden för sanering m m - och staten stå för resten, ca 2,6 mkr, se not nedan,

att som skadestånd för TSEISIS' reparation m m skulle rederiet betala 3,15 mkr, utgörande halva kostnaden - och staten stå för lika mycket,

att för bärgarlön skulle rederiet betala 0,95 mkr - och staten stå för lika mycket, samt

att för rättegångskostnad skulle rederiet betala 0,07 mkr, utgörande 1/6 av statens kostnad - och stå för egna kostnader.

Om ordförandens åsikt vunnit majoritet, d v s ytterligare en röst, skulle kostnaderna fördelat sig på helt annat sätt.

B 3. Hovrättens domslut.

Hovrättens fem ledamöter ansåg,

att varken lots eller fartygsbefäl begått något fel i navigeringen,

att i likhet med TR:s åsikt ingen försumlighet visats vid granskningen av den preliminära djupkartan ombord 1969, men

att sjömästarledaren ombord ändå skulle ha orienterat LpC m fl.

Domslutet blev,

att för oljeskadorna skulle rederiet betala 6,3 mkr, utgörande 3/4 av totala kostnaden för sanering m m - samt staten stå för resten, ca 2,3 mkr - alltså en skärpning av rederiets skuld, se not nedan,

att som skadestånd för TSEISIS' reparation m m skulle staten betala 6, 3 mkr, ut-

Fotnot. Enl oljeansvarighetslagen har rederiet "strikt ansvar" för oljeskador, innebärande ansvar utan att rederiet varit vållande. Rederiet kunde erhålla kompensation hos olje-skadefonden, som bildats genom obligatoriska avgifter från oljebolagen. Fonden anses nödvändig för att skadelidande ej skall behöva vänta i ovisshet under orimligt lång tid. - Lagen omfattar regler, när den vållande skall överta rederiets ansvar, ex. vis vid vederbörande stats försummelse att "underhålla fyrar och andra hjälpmedel för navigering".

görande hela kostnaden,

att för bärgarlön skulle staten stå för hela kostnaden på 1,9 mkr, samt

att för rättegångskostnad skulle vardera parten stå för sina kostnader i såväl TR som i HovR.

B 4. Högsta domstolens domslut.

HD:s sex ledamöter ansåg,

att i likhet med HovR:s åsikt enbart staten vore vållande, men

att oljeansvarighetslagen skulle tolkas på annat sätt än vad HovR gjort.

Domslutet blev,

att för oljeskadorna skulle staten betala hela kostnaden, ca 8,4 mkr,

att som skadestånd för TSESIS' reparation m m skulle staten betala 6,3 mkr, utgörande hela kostnaden,

att för bärgarlön skulle staten stå för hela kostnaden på 1,9 mkr, samt

att för rättegångskostnaden skulle staten betala rederiets kostnader i TR, HovR och HD med sammanlagt 1,66 mkr, varav mer än en mkr i ombudsarvode.

Sammanlagt skulle staten alltså betala 18,3 mkr jämte ränta och egna rättegångskostnader.

B 5. Kommentarer.

Man konstaterar, att om man räknar in den av ordföranden i TR avgivna reservationen, så finns alla alternativ av fördelning av skuldbördan anförda, nämligen

att fartyget navigerat fel och sjömästarledaren gjort allt rätt,

att fartyget navigerat fel men sjömästarledaren felat genom att ej orientera, samt

att fartyget navigerat rätt och sjömästarledaren felat genom att ej orientera.

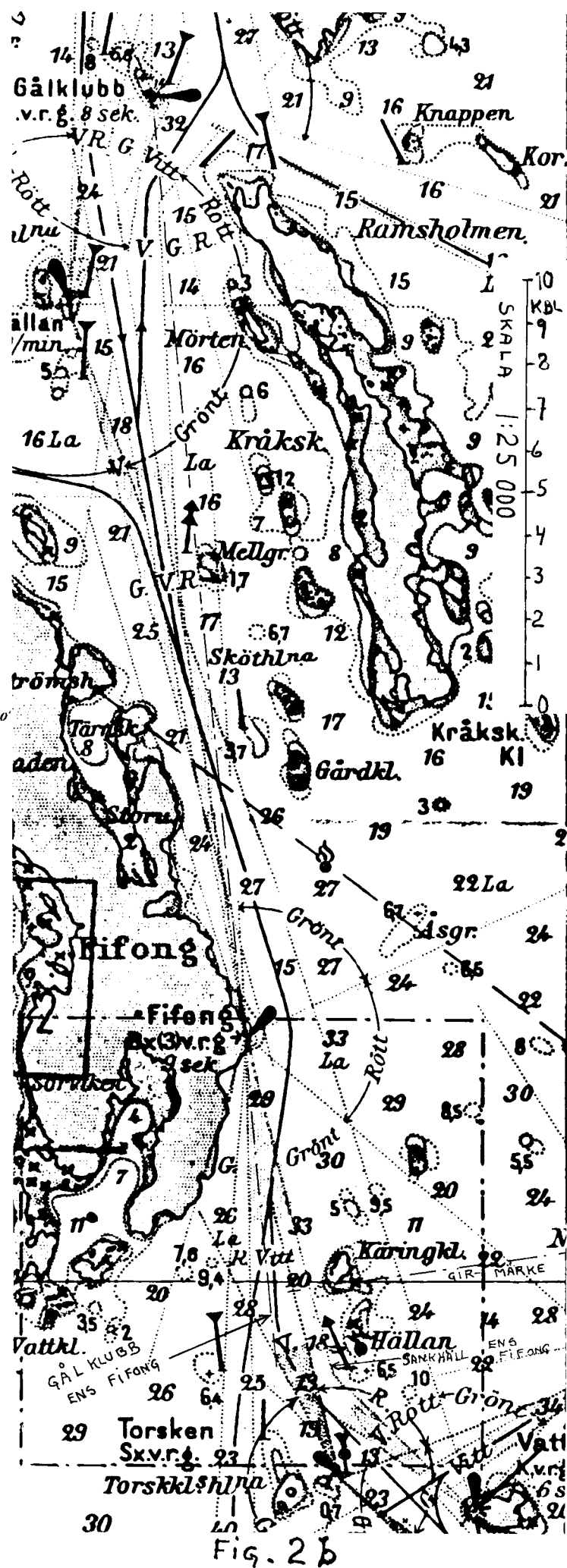
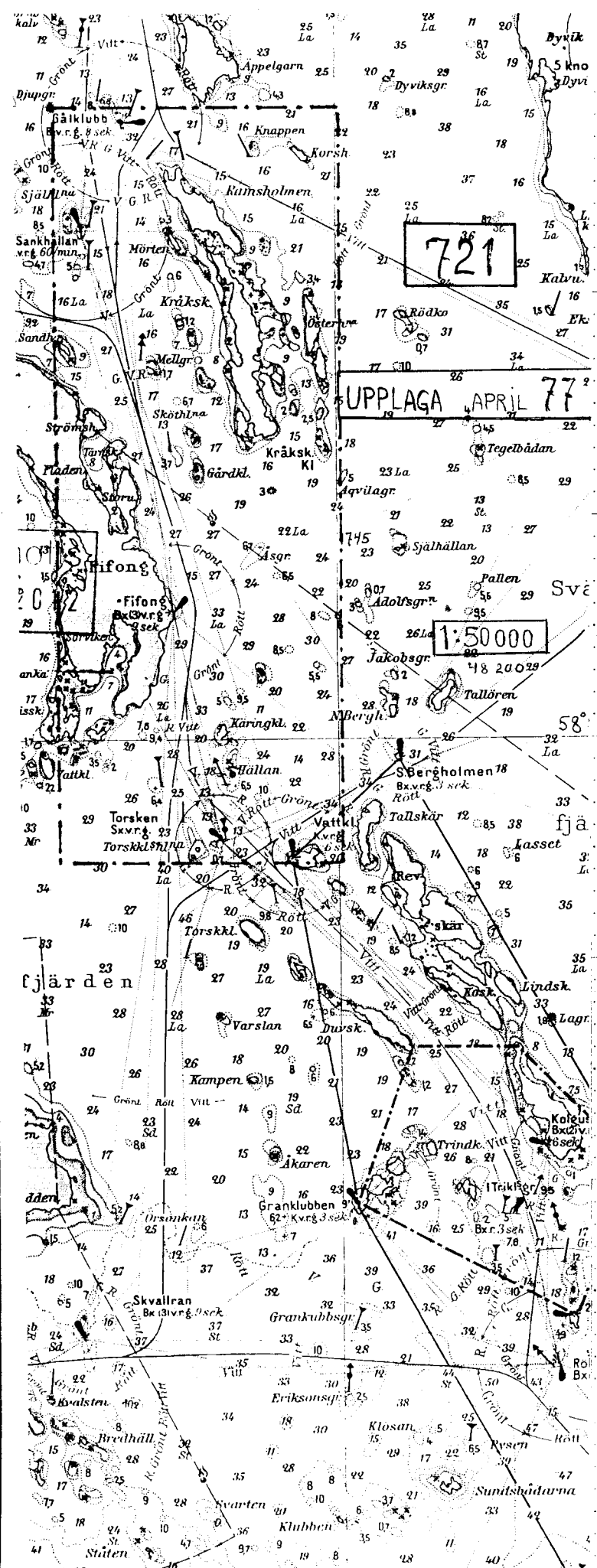
För att försöka finna en förklaring till de olika åsikterna kan det vara lämpligt att kortfattat behandla några nautiska frågor, som av parterna i målet behandlats ofullständigt eller förbisetts. - Samtidigt skulle man därmed förverkliga avsikten med denna studie, nämligen att lämna en för vanligt sjöfolk klarläggande framställning av denna grundstötning, som väckt stor uppmärksamhet på grund av uppkomna oljeskador samt livligt engagemang från massmedias och vissa berörda personers sida. - Det är att hoppas, att den tidigare kanslomättade debatten icke väcks till liv igen.

C. Har fartyget navigerat rätt eller fel?

TR:s ledamöter har enhälligt ansett att lotsen navigerat fel genom att gira för tidigt såväl vid Hällan som vid Karingklubb.

HovR:s och HD:s ledamöter har lika enhälligt ansett att lotsen navigerat rätt. - Lotsen anses med anledning av närheten till grund om BB och enär sikten nordvärt under viss period var skyddad av Fifongslandet, ha hållit sig så långt SB i farleden som de nautiska omständigheterna tillät - allt i enlighet med ISR r.9a.

Vissa nautiska synpunkter, som omfattas av ovanstående rättsfråga, anföres nedan.



C 1. Navigering förbi Käringsklubb enl vanligt sjömansbruk.

Det framgår av sjökortet, se fig.2 a, att man styr midwaters mellan Vattklubben och Torsken med ledande kurs 315 mot Fifongs sydudde.

När man, se fig.2 b, passerat girmärket, som utgöres av Fifongs gröna sektorgräns eller enslinjen Sankhällan - Fifong (ca 030 gr om SB), girar man långsamt SB hän till 355. - Under mörker kontrolleras att man passerat Torskens röda sektorgräns under giren.

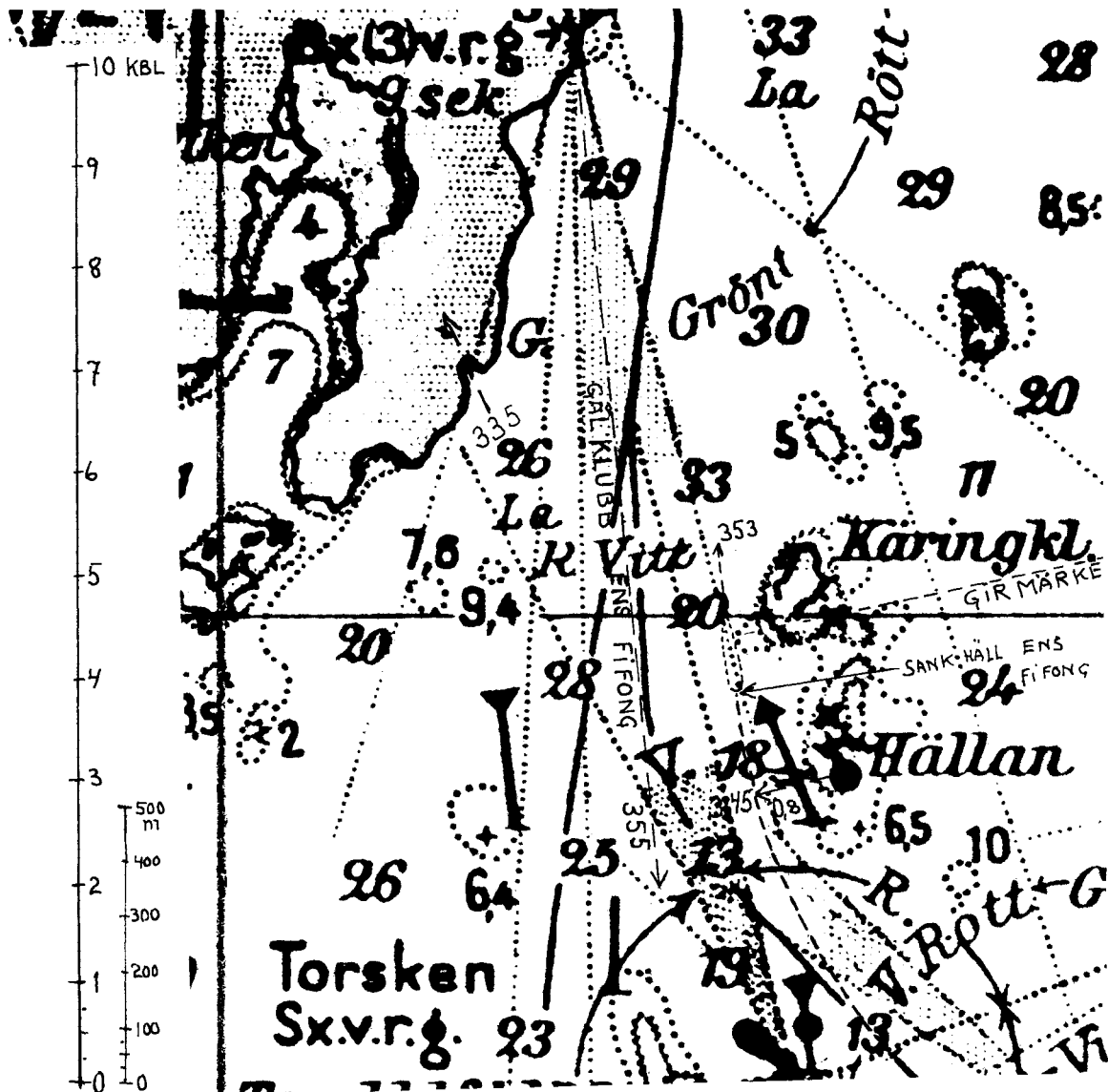


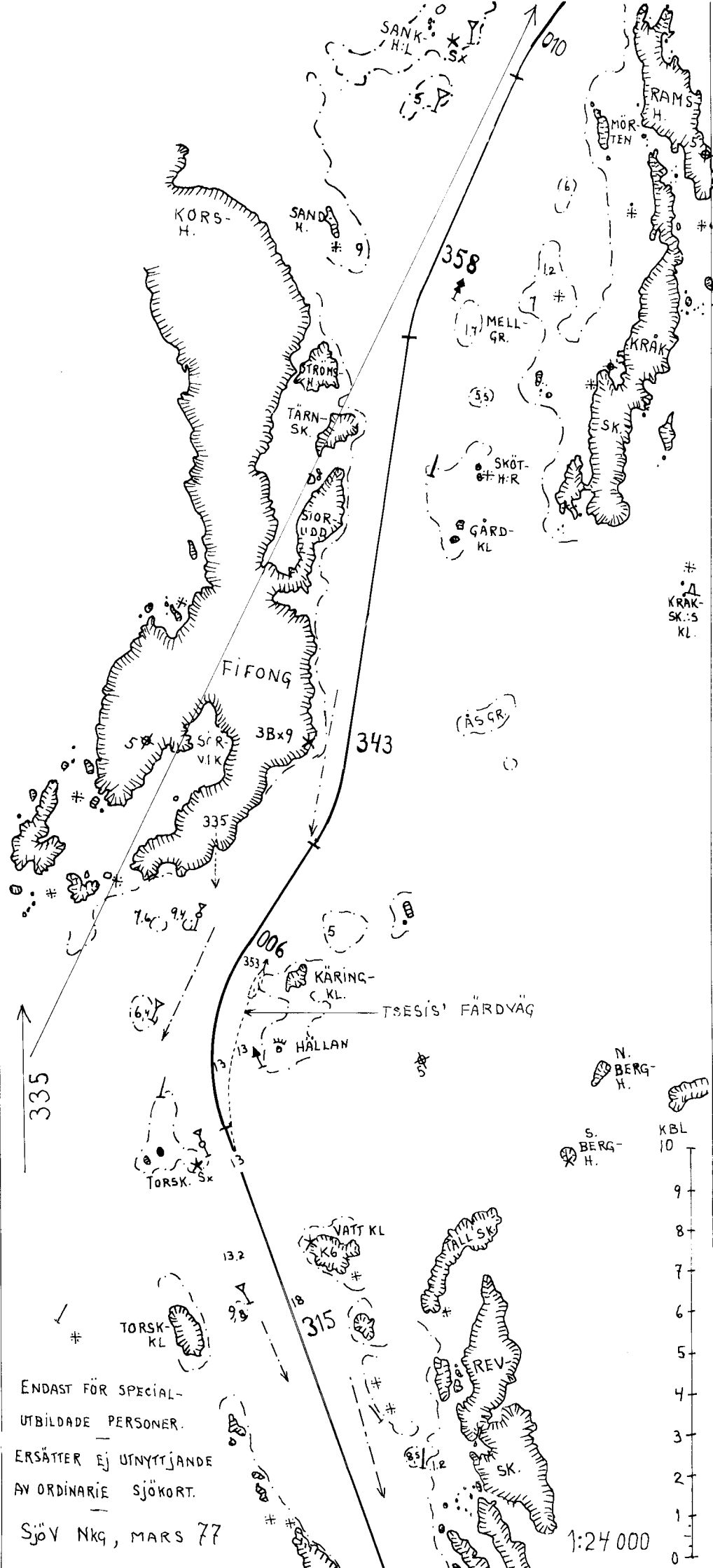
Fig. 2 c

Efter ca halva giren, se fig.2 c, då fartyget passerar kurs 335, kontrolleras att förstaven pekar i den markanta viken (hacket) på Fifong.

Den ledande kursen, 355, bär på Fifongs fyr, som då ligger nära ens Gåklubbs fyr, se fig.2 b och c, d v s Gåklubbs fyr skall ligga strax utanför Fifongs fyr-udde. Sankhällans fyr är då skydd av Fifongslandet.

Sedan man passerat Käringklubb på rak kurs under kontroll av passageavståndet, som ej får bli mindre än 1 kbl, girar man SB hän till kurs 010, så att ev mötande fartyg ej trängs upp mot 10 m-kurvan utanför Fifong.

Man behöver givetvis icke följa den i sjökortet angivna, rekommenderade "färleds-
linjen" exakt, utan färdvägen kan på navigatörens ansvar läggas annorlunda.



S. STÄLLD
KOPIA AV
Sjöv NAV. KORT
1:a UPPLAGA

ENDAST FÖR SPECIAL-
UTBILDADE PERSONER.
ERSÄTTER EJ UTNYTTJANDE
AV ORDINÄRE SJÖKORT.

Sjöv NKg, MARS 77

Fig. 3

Under första delen av 70-talet började Sjövägskortet utge sk navigeringskort, se fig.3. De är gjorda på basis av erfarna lotsars åsikt om bästa färdvägen för stora tankers.

Man noterar att girpunkten markerats strax efter Torsken och att giren skall göras med girradie 5 kbl, vilket i aktuellt fall kräver en rodevinkel, som kan uppskattas till ca 10 gr. - Giren kontrolleras som ovan vid kurs 335.

Genom att ingen onödig information medtagits, har navigeringskortet blivit överskådliga. De är gjorda i lätthanterligt format, så att de kan studeras under pågående navigering - och samlade till ett häfte för vardera färdriktningen.

Lotsen hade fått utbildning på radarskolan på Berga i kortets användande och tilldelats ett eget ställ, som han dock ej medförde. Om han icke ansåg sig behöva navigeringskortet själv, hade dessa med fördel kunnat utlånas till fartygsbefälet i enlighet med IMO:s rekommendation som orientering om hur lotsen avsåg navigera. - Lotsen hade emellertid valt att navigera på ett helt annat sätt än sina kollegor enl vad som framgätt av det skildrade händelseförloppet och som skall närmare visas i det följande.

Som synes är navigeringen enkel, vilket även anförts av lotsen. Det rådde gynnsamma väderleksförhållanden och lotsen visste, att inget möte förestod. - Någon svårighet att följa färdvägen hade icke noterats under färden från förträngningens början vid Rökgrund. Det råder inget tvivel om att lotsen med sin erfarenhet hade kunnat följa lämplig farledslinje med god precision.

Det är också uppenbart, att om det vore rätt som lotsen påstår, nämligen att han navigerat på normalt sätt och att lotsarna regelmässigt använder enslinjen Sankhällan - Råfong som friseplingsmärke, så skulle olyckor av detta slag ha inträffat ofta. - Likaså skulle de lotsar, som - enl vad som senare skall visas - studerat datakartan 1970, se fig.16, sid.36, genast ha noterat att friseplingsmärket gick på fel sida om, d v s innanför grundtoppen. Denna fråga skall behandlas vidare i ett senare sammanhang.

Man måste dra slutsatsen, att lotsen avvikit från det normala sättet att navigera - oavsiktligt eller av anledningar, som senare skall behandlas.

C 2. Iakttagelser vid utnyttjande av sektorgräns som friseplingsmärke.

Under rättegångarna har anförts vittnesmål, som innebär att om man vill använda en sektorgräns som friseplingsmärke, så måste det på den ofria sidan finnas visst utrymme, så att man ej går på grund, om man råkar skära över.

Man bör förutsätta att annalkandet sker på svagt konvergerande kurs och med kvalificerad utkik ute på bryggvingen samt att man girar tillbaka med hårt roder, så snart man iakttar blandljus.

Man bör även räkna med ett medelfel i djupkurvornas lägen, som i annat sammanhang visats uppgå till max. 0,5 à 1 mm. Eftersom sjökortets skala var 1:50 000, måste man i nedan visade skisser, se fig.4, som är i skala 1:25 000, räkna med 1 à 2 mm som maximalt medelfel.

Man kan ej exakt ange minsta erforderliga avstånd mellan djupkurva och friseplingsmärke men man erhåller en god uppfattning därom, när man noterar, att efter olyckan ändrades Fifongs gröna sektorgräns till att ligga ca 75 m (0,4 kbl) utanför landgrundningens 10 m-kurva, se fig.12 a och b, sid.28. - Detta ger samtidigt ett belägg för att det avstånd mellan kurva och sektorgräns, som lotsen kunnat avläsa i kortet - ca 10 m - se fig.4:8, var otillräckligt.

Det är för lotsar och erfaret sjöbefäl självklart, att man aldrig får komma innanför 10 m-kurvan med ett fartyg, vars djupgående överstiger 6 m, varvid man även måste ta hänsyn till squat-effekten.

Delfig.1/visar Kolguskärs syd-sektor, varav framgår att man dragit den röda sektorgränsen när 1/2 kbl från 10 m-grundet. Detta måste anses ge god möjlighet att använda sektorgränsen som friseplingsmärke.

Delfig.2 visar V.Rökos NNW-sektor, där den röda sektorgränsen utgör exempel på sektorgräns, som ej bör användas som friseplingsmärke för en stor tanker, då den passerar tvärs röda bojen vid Triklubbsgrund. - Däremot är den gröna sektorgränsen användbar vid passage av I.Triklubbsgrund och Duvskär.

Delfig.3 visar Kolguskärs NW-sektor, vars gröna sektorgräns är lämplig vid fartygs passage vid Duvskär - men ej vid Torsken.

Delfig.4 visar Vattklubbs SO-sektor, vars röda sektorgräns ej bör användas som friseplingsmärke för stor tanker vid passage av Duvskär. Att den dragits på detta sätt kan bero på att sektorn annars bleve för smal.

Delfig.5 visar Torskens SO-sektor, vars röda sektorgräns är lämplig som friseplingsmärke vid passage av Duvskär.

Delfig.6 visar Vattklubbs WNW-sektor. Dess röda sektorgräns, som går 1/4 kbl från 10 m-kurvan vid Hällan är med tvekan användbar som friseplingsmärke för en tanker.

Delfig.7 visar Torskens NW-sektor. Dess röda sektorgräns är lämplig som friseplingsmärke för landgrundningen väst Käringklubb, vilket framhållits av LpC.

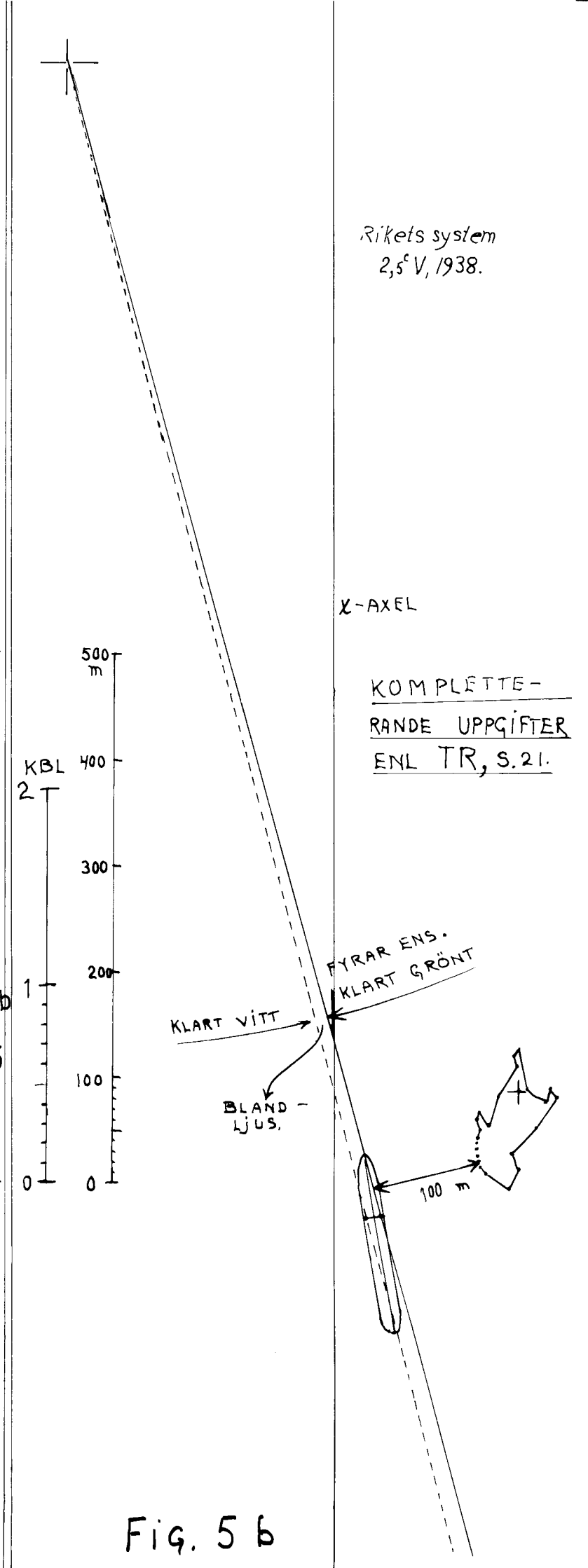
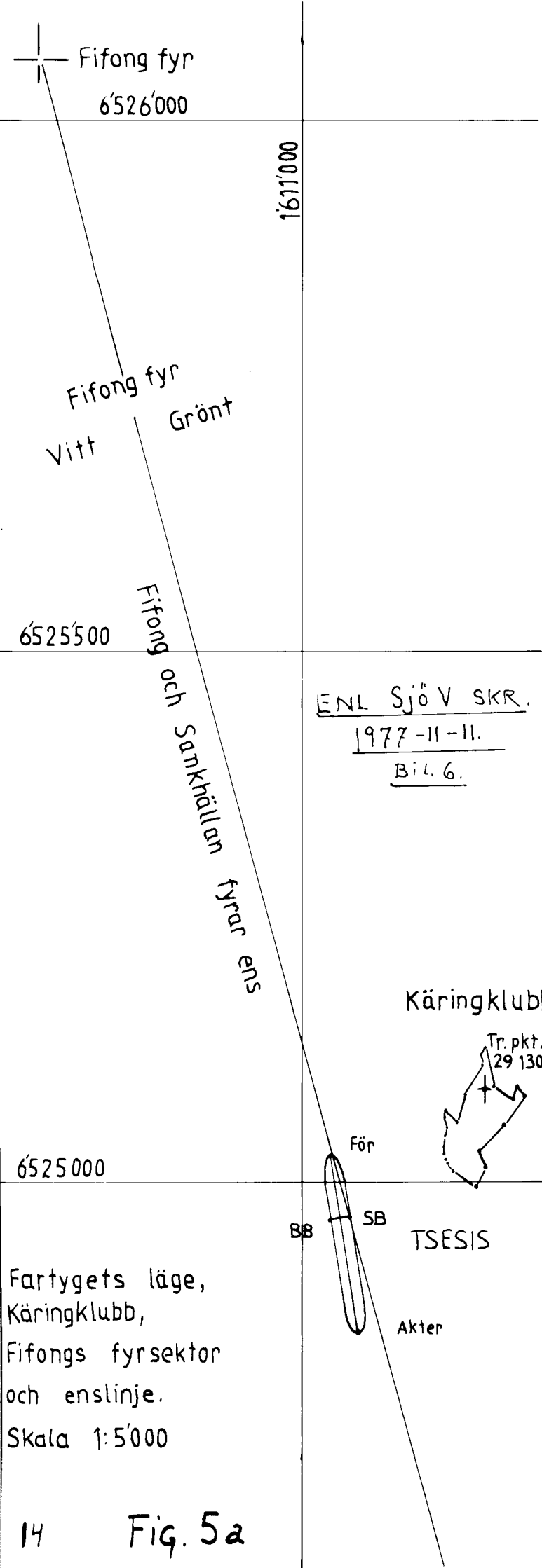
Delfig.8 visar Fifongs syd-sektor. Som synes är dess gröna sektorgräns ej användbar som friseplingsmärke för en tanker vid passage av Käringklubb - men lämplig som girmärke efter passage av Torsken.

Delfig.9 visar Sankhällans syd-sektor. Dess röda sektorgräns kan ej användas som friseplingsmärke vid passage av Fifong - men väl som girmärke.

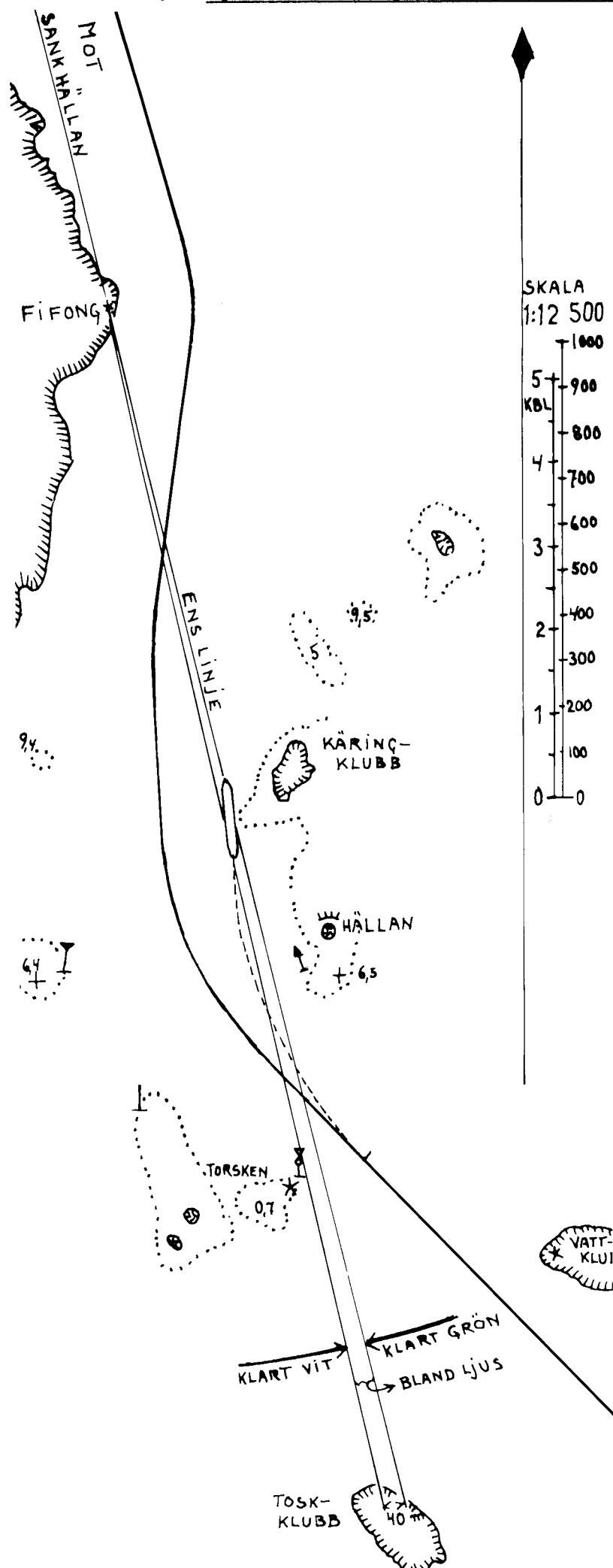
Det framgår således, att om man ej kan tillåtas skära över en sektorgräns, så är det dock icke fel på sektorgränsen, utan det är fel att använda den som friseplingsmärke.

Det var fel av lotsen att planera efter Fifongs gröna sektorgräns, som gick alltför nära 10 m-kurvan (ca 10 m, se fig.4:8 och 2c). Torskens röda skulle ha använts.

Studiet av sektorgränserna är av intresse för planeringen men måste kompletteras med uttagning av friseplingsmärken, som är möjliga att iaktta under dager. Det är dessa som blir av avgörande betydelse i det aktuella fallet.



C 3. Fyrarnas enslinje var ej användbar som friseulingsmärke.



Av Sjövä:s skr 1977-11-11, bil.6, se fig.5 a, framgår de samstämmiga uppgifter, som erhållits vid tre olika sätt för noggrann bestämning av lägena för fartyget och Käringsklubbs strandlinje samt fyrarnas enslinje och sektorgräns. Mätningarna gjordes dagen efter grundstötningen. - Det rådde mörker med lätt dis. - Avståndet till Fifong var ca 6 kbl.

Samtidigt uppmättes de punkter på bryggan, där blandljuset övergick till klart grönt, resp vitt. De låg 3 m om SB, resp 3 m om BB, vilket innebär, att blandljusets sektor hade en bredd av ca $22 - 3 - 3 = 16$ m, se fig.5 b.

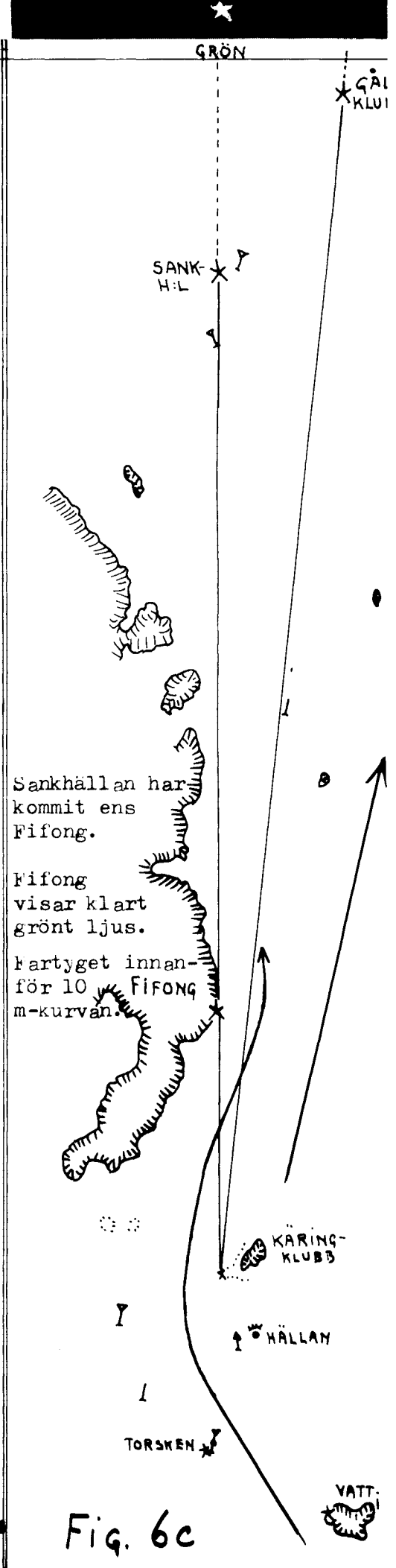
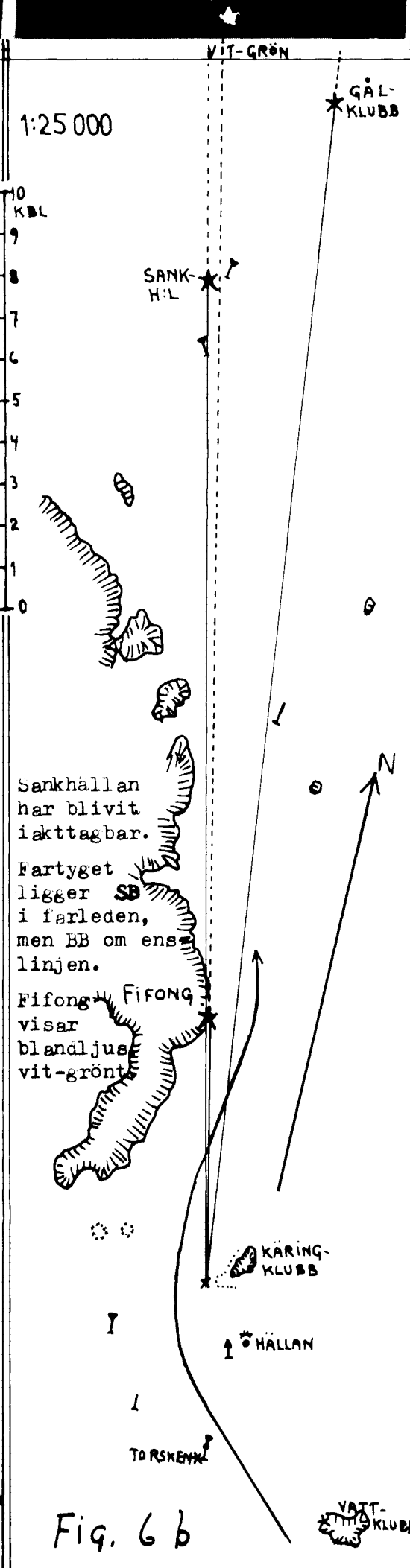
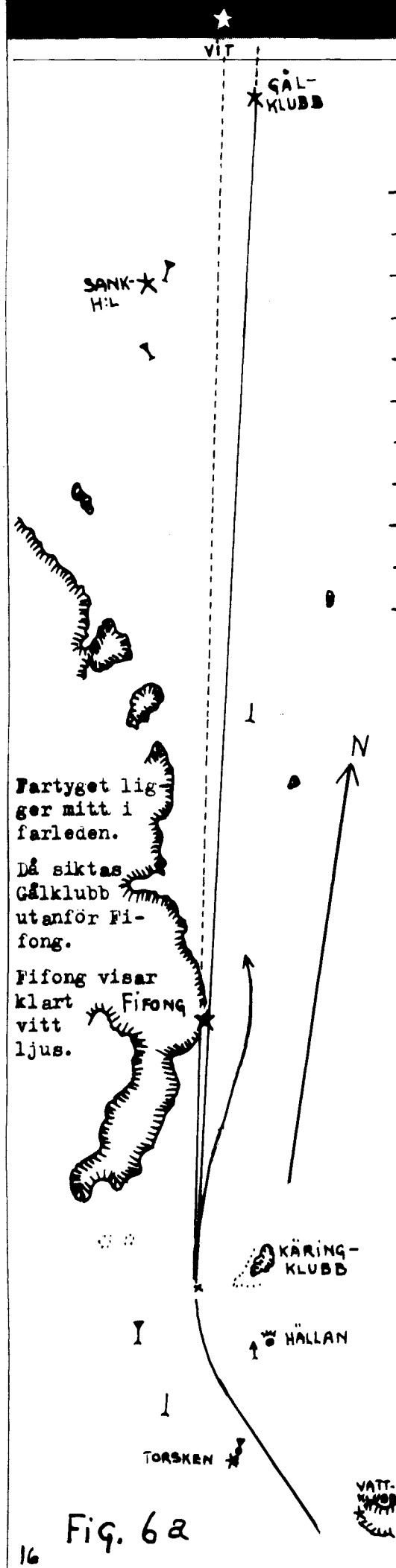
Man iakttog även att fyrarnas enslinje sammanföll med gränsen för klart grönt ljus.

Sedan fartyget dragits av grundet, gjordes iakttagelser på Torskklubb, se fig.5 c, som skäres av sektorgränsen. Avståndet till Fifong var ca 15 kbl.- Under klart mörker markerades blandljusets gränser på klubben och påföljande dag uppmättes märkena med stor precision, varvid man fann att blandljusets sektor hade en bredd av 40 m. Detta stämmer med iakttagelserna ombord ($40 \times \frac{6}{15} = 16$) och motsvarar en vinkel av drygt 0,8 grader, d v s

$$\left(\frac{40}{15 \times 185,2} \times \frac{360}{2\pi} = 0,83 \right).$$

Därmed är det styrkt, att enslinjen låg närmare landgrundningen än vad sektorgränsen för klart vitt ljus gjorde.

Fig.5 c



Lotsen kunde givetvis icke iaktta sektorgränsen vid det aktuella tillfället men väl enslinjen, som dock ej fanns angiven i kortet. Det framgår ej, om lotsen försökt att i sjökortet bestämma enslinjens läge i förhållande till sektorgränsen. Han skulle i så fall ha funnit, att det vore vanskligt att få fram ett säkert resultat, se fig. 2 a. Därtill kommer, att man måste ta hänsyn till att läget för Fifong angivits vid kortets utgivning 1932, medan Sankhällan tillkom 1958. Det är rimligt att då räkna med viss felangivning, om man kräver hög grad av noggrannhet.

Erfarna lotsar har emellertid fördelen att kunna praktiskt utröna de båda linjernas inbördes lägen, nämligen genom att direkt iaktta, när Fifong övergår från vitt ljus till blandljus och slutligen till grönt ljus, resp enslinjen. - Fig. 6 visar hur sektorgränsen och enslinjen kan iakttas under mörker. - Det framgår, att lotsen kände till detta sätt för bestämning, enär han anför (TR s. 21), att just innan fyrarna går ens, så blir Fifong grön (utskriften i protokollet är ofullständig men sammanhanget utesluter annan tolkning).

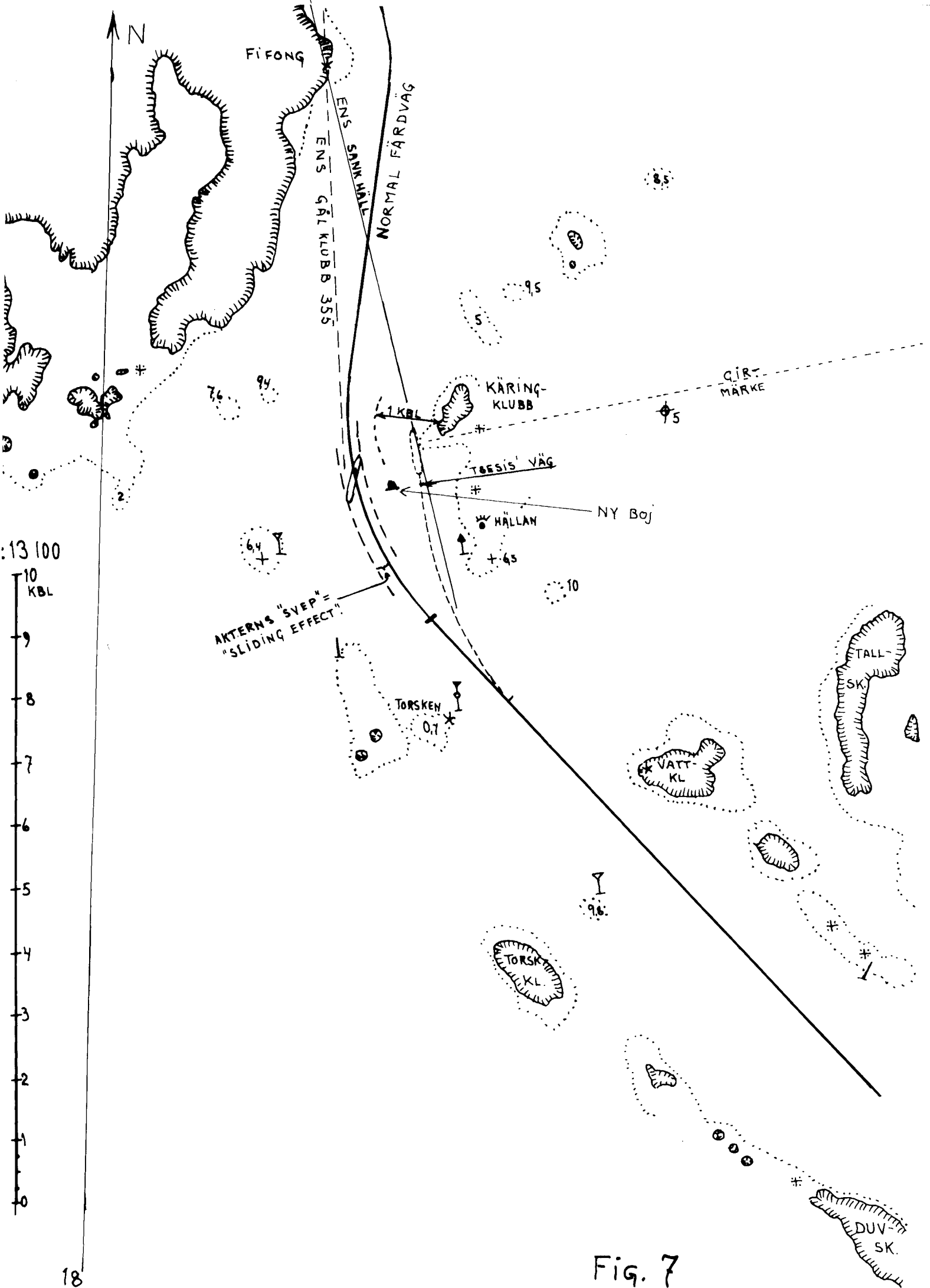
Man inser härav, att lotsen har kunnat bilda sig en riktig uppfattning om det inbördes läget mellan sektorgräns och enslinje samt att han därav bör ha dragit slutsatsen, att enslinjen låg närmare landgrundningen än vad sektorgränsen gjorde. - Det förutsattes även i AfL § 21, att lotsen skulle väl känna farleden och "landets utseende" från olika ställen.

Det bör i detta sammanhang noteras, att lotsen gjort osäkra och motsägelsefulla påståenden ang sektorgräns och enslinje. - Han påstår (TR s. 20), att sektorgränsen sammanfaller med enslinjen. Det framgår dock ovan, att lotsen bör ha vetat, att detta icke var alldeles rätt. - Han hävdar (TR s. 24), att enslinjen endast får användas som girmärke vid Hällan men icke som friseplingsmärke - vilket är riktigt - samtidigt som han genomgående hävdar, att enslinjen regelmässigt används av lotsar som friseplingsmärke - vilket är helt felaktigt.

Som en sammanfattning kan anföras, att enl sjökortet kunde Fifongs gröna sektorgräns icke användas som friseplingsmärke. Lotsen har ändock indirekt gjort så. Sektorgränsen var givetvis icke iakttagbar, varför lotsen i stället utnyttjat enslinjen, som han visste låg närmare landgrundningen än vad sektorgränsen gjorde. Lotsen har t o m överskridit enslinjen genom att börja SB-giren strax innan girmärket passerat bryggan.

Det är svårt att tro, att en erfaren lots skulle ta sådan uppenbar risk som framgår ovan. Han skulle i så fall ha brutit mot ISR, r. 2, som påbjuder vidtagande av sådana försiktighetsmått, som må betingas av vanligt sjömansbruk. Annan förklaring framgår av nästa avsnitt.

Det vore orimligt, om ett dylikt sätt att navigera, vore det normala sättet bland lotsar, liksom det måste vara fel, att lotsarna regelmässigt använder enslinjen som friseplingsmärke.



Lotsen har vid upprepade tillfällen framhållit, att man måste kunna rätta sig efter sjökortet. - Man kan konstatera, att om han så gjort beträffande sektorgränsen i sjökortet samt beaktat sina optiska iakttagelser ang sektorgräns och enslinje, så hade olyckan uteblivit.

C 4. Påstådda anledningar till det extrema valet av väg SB i farleden.

I motsats till TR ansåg HovR (s.29), att det var särskilt väl motiverat att hålla till SB, eftersom grunden om BB till följd av avdrift (sliding) kunde utgöra en fara, vartill komme, att sikten nordvärt delvis var skyddad av Fifongslandet. - HovR ansåg alltså, att det ej var fel av befälhavaren att underlåta att ingripa, när han iakttog att fartyget låg 1 kbl SB om "farledslinjen" i sjökortet.

HD (s.13 ff) var av samma åsikt som HovR och ansåg, att det ej begåtts något fel beträffande navigeringen.

Det kan vara lämpligt att anföra några nautiska synpunkter på frågan.

Fig.7 visar hur mycket aktern kan beräknas "svepa ut" som allra mest i aktuellt fall. - Fartygets längd var nära 1 kbl. Aktern kan, om man tar till i överkant, komma att röra sig efter en cirkelbåge, som ligger högst 1/4 kbl utanför svängningscentrums gircirkel. - Även om man - som sig bör - ser till att man aldrig kommer närmare Käringsklubb än 1 kbl, så visar fig.7, att det icke föreligger någon risk att "slänga upp" aktern på 6,4 m-, 7,6 m- eller 9,4 m-grunden. - Man ser att fel i navigeringen på mer än 1/2 kbl hade kunnat tolereras.

Det bör även noteras, se fig.7, att den boj, som utlades efter olyckan, har ett sådant läge, att det enl rederiets motivering skulle innebära risk för fartygen, vilket vore orimligt.

Det har i tidigare sammanhang framgått, att man vid passage förbi Käringsklubb kan hålla enslinjen från Gålsklubb och Fifong som ledande märke, se fig.7, varför detta märke samtidigt kan betraktas som ett väl tilltaget friseblingsmärke. - Lotsen har tydligen icke utnyttjat detta märke, som annars skulle ha gett honom god manöverfrihet och full säkerhet.

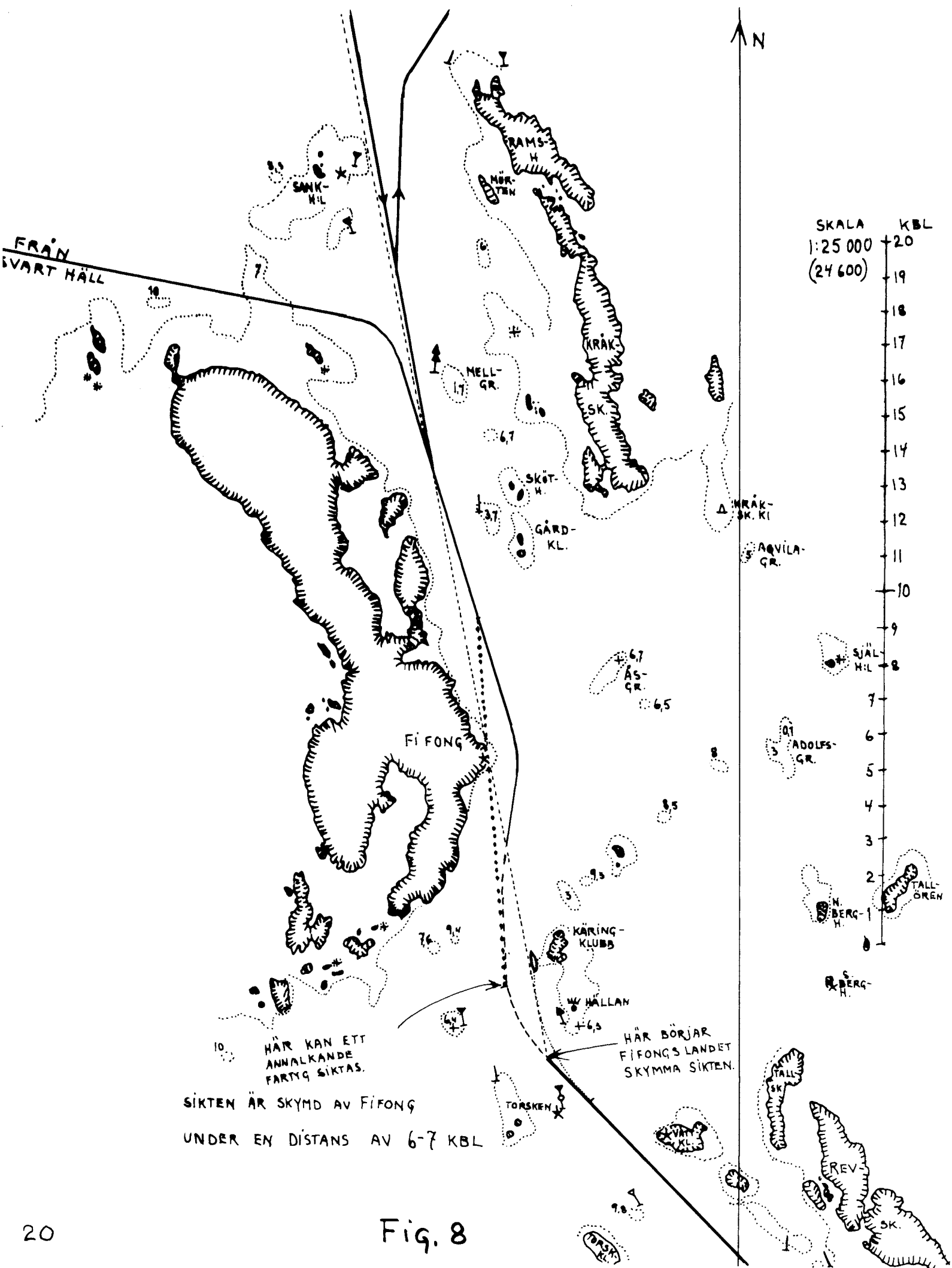


Fig. 8

Fig.8 visar, att lotsen hade möjlighet att avspana området upp mot Mellgrundet och Sankhällan, innan ev mötande fartyg försvann bakom Fifonglandet, om TSESIS hade följt den vanliga färdvägen. - Figuren visar, att sikten hade blivit skydd under en distans av 6 - 7 kbl, vilket med den fart som hölls, 11 - 12 knop, d v s ca 2 kbl/min, skulle ha tagit 3 - 3 1/2 min. Emellertid skulle - såsom framgår av figuren - ett plötsligt uppdykande fartyg ha kunnat siktas långt tidigare eller redan efter ca 1 min efter det sikten blivit skydd av Fifonglandet.

Det bör noteras, att lotsen vid rättegången i TR anförde (s.15) att intet fartyg fanns i sikte utan "havet var tomt".

Dessutom är det praxis, att lotsarna inför befarat möte i skydd farledskräk avger varningsmeddelande per VHF-radio, när man icke avger långt signalljud enl ISR, r.34e och 9f, i stället för att - som i detta fall - ta uppenbar risk att gå på grund.

Ur nautisk synpunkt framstår rederiets båda, ovan anförda motiv för fartygets val av väg extremt långt åt SB som felaktiga och icke överensstämmande med verkligheten. - Det måste också enl författarens mening anses vara fel av befälhavaren, att han ej på något sätt ingrep, när han iakttog att fartyget låg 1 kbl närmare Hällan vid passerandet (se "Händelseförloppet", s.5) än han borde göra enl kortet.

C 5. Alternativa förklaringar till lotsens extrema val av väg.

De förklaringar som rederiet lämnat beträffande fartygets extrema val av väg, är så uppenbart felaktiga, att det med säkerhet finnes någon annan förklaring. Nedan skall några mera sannolika förklaringar analyseras.

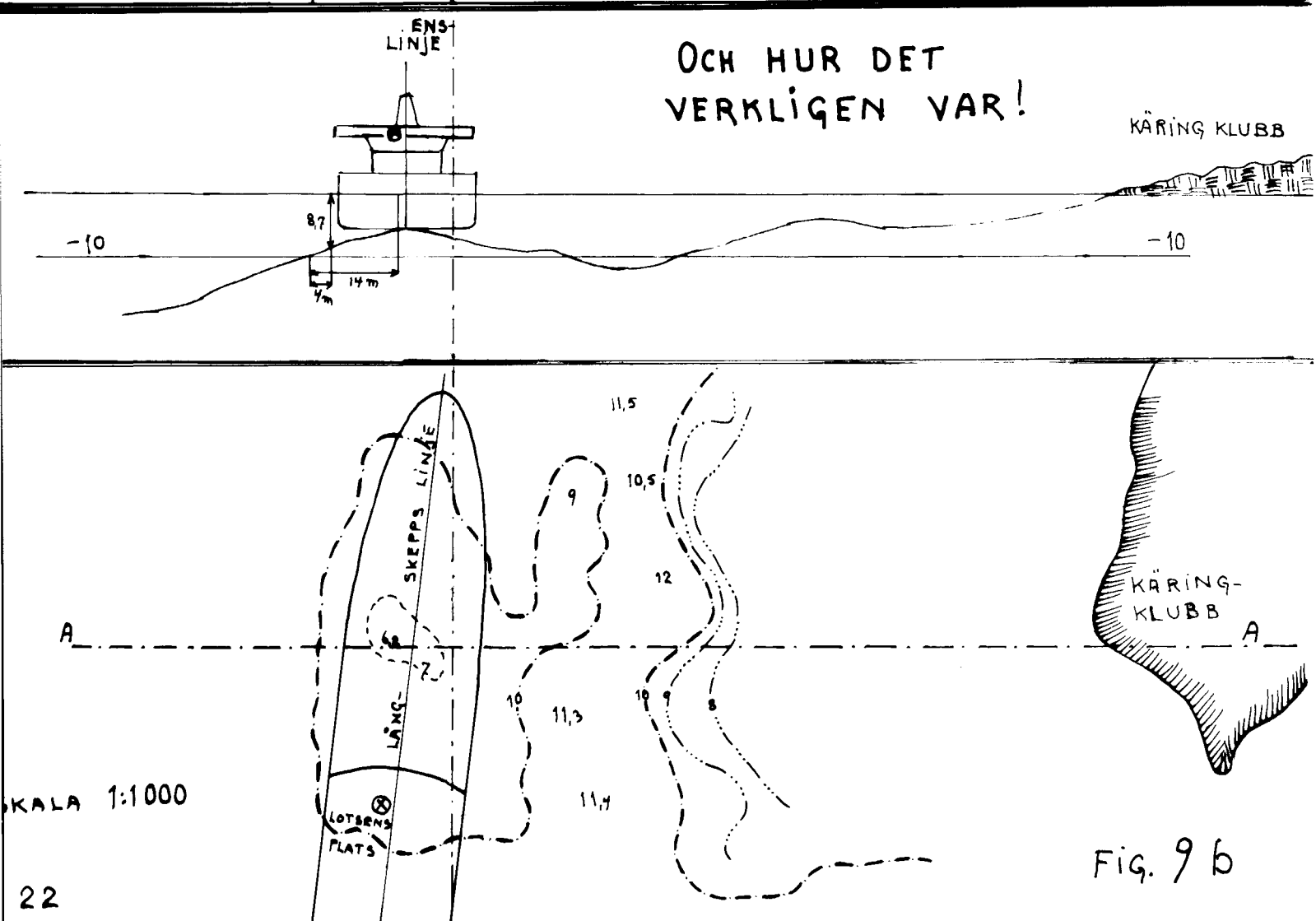
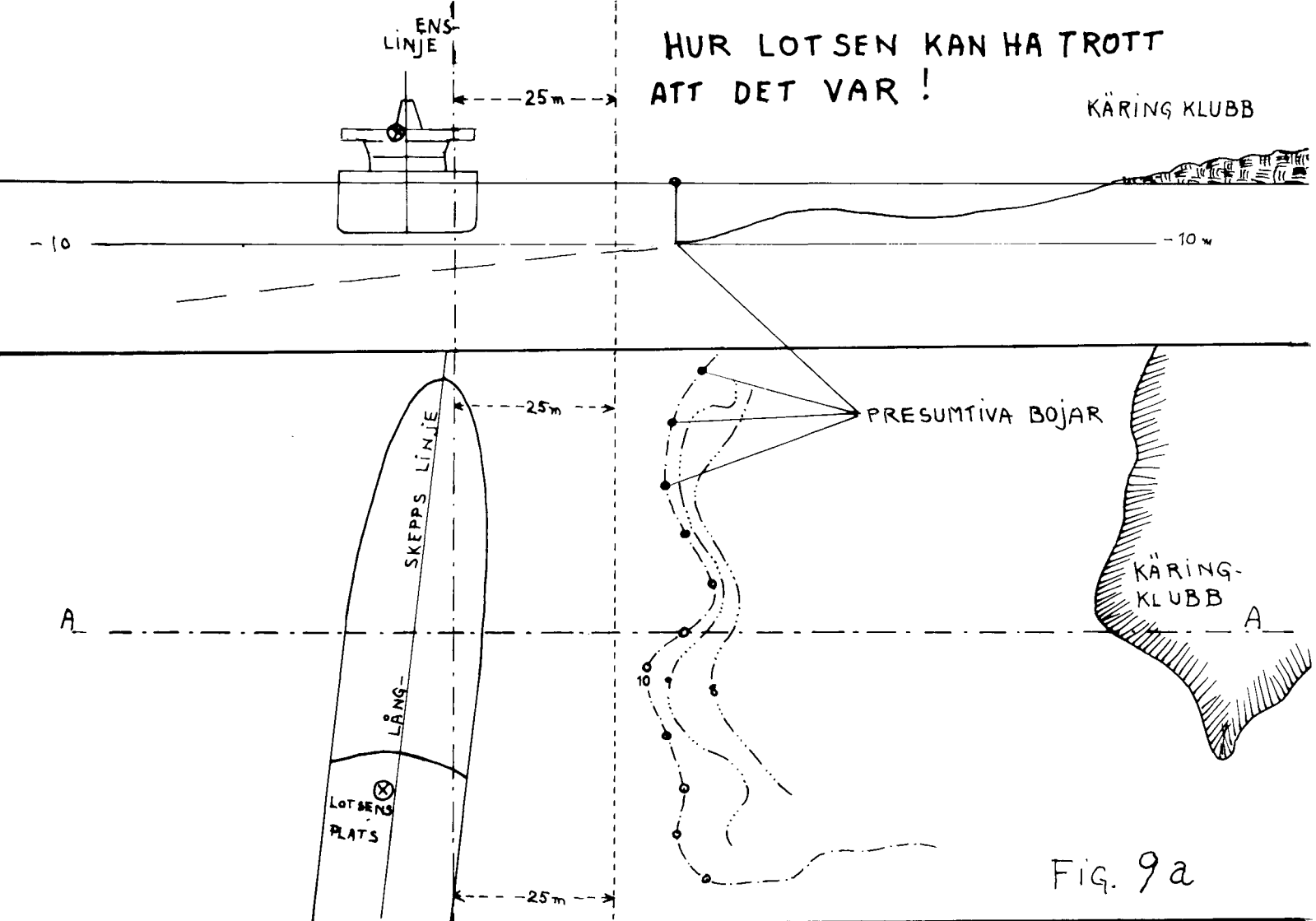
C 5.1. Har lotsen haft otillräckliga kunskaper om grundförhållandena?

Lotsen uppgav vid sjöförklaringen (s.19 - 20), att avståndet från sektorgränsen till 10 m-kurvan var ca 100 m! - Han uppgav även, att han visste att frise-glings-märket (d v s enslinjen) sammanföll med sektorgränsen. - Han medgav, att det vore väsentligt för en lots, att känna vilken marginal man har därvidlag.

Lotsens uppgift är märklig, eftersom (se fig.2c) sjökortsförstoringen visar, att marginalen är ca 10 m. - Däremot gäller siffran 100 m avståndet från sektorgränsen till stranden av Käringklubb!

Man inser, att det skulle se illa ut för lotsen att inför TR behöva medge, att marginalen var så obetydlig som framgår ovan - och att han därför tagit till ett värde, som råkade bli alldeles för stort. - Man får därför icke utgå från att lotsen verkligen tror, vad han själv säger.

Man kan därför icke med säkerhet hävda, att hans kunskaper om grundförhållandena varit så felaktiga, som han själv uppger, vilket även kommer att framgå i nästa avsnitt.



KALA 1:1000

C 5.2. har lotsen vilseletts av lodningar, som ej omfattat området utanför svackan?

Det skall i ett senare sammanhang visas, se fig.11a, sid.26, att landgrundningen delades av en svacka, som var $1/2 - 2$ m djup i förhållande till 10 m-nivån, medförande att det uppkom en inre och en yttre 10 m-kurva.

Fig.9 a och b visar horisontal- och vertikalprojektionerna av grundet, svackan, fartyget, Karingklubb och enslinjen, baserade på SjöV:s uppgifter. Skalan är 1:1 000, d v s 50 gånger större än sjökortets.

Av HovR:s dom (s.29) framgår, att Landsortslotsarna själva lodat för att kontrollera tillförlitligheten av enslinjen och då konstaterat, att det var mer än 25 m marginal mellan enslinjen och 10 m-kurvan. HovR ansåg att lotsen därför icke hade anledning finna läget onormalt, så länge fartyget befann sig väst enslinjen.

Det är uppenbart, se fig.9 a, att lotsarna lodat endast fram till den inre 10 m-kurvan och icke fått med den del av landgrundningen, som ligger utanför svackan. De Landsortslotsar, som i HovR lämnat uppgiften om 25 m-marginalen, har icke närmare hörts om tillvägagångssättet vid lodandet. - Man hade kunnat lägga upp lodningsverksamheten på många sätt. Nedan skall endast anföras ett exempel.

Man kan mycket väl tänka sig, att man utgått från Karingklubb och sökt sig utåt tills man lodat 10 m, där man då lagt en boj, se fig.9 a. Genom upprepat förfarande har man på så sätt markerat 10 m-kurvan på vattenytan. - Med en båt, som långsamt förflyttat sig i enslinjen och som haft en 25 m-lina sträckt till en annan båt, som förflyttat sig parallellt med den första båten utefter bojraden, har man funnit, att man hade mer än 25 m marginal, d v s man kan ha trott sig ha fått fram, att enslinjen var ett lämpligt friseblingsmärke, när man vid det laget ej var medveten om att det fanns en yttre och en inre 10 m-kurva. - Dessa mätningar kan även ha gjorts på isen.

Det har icke utrönts på vilket sätt TSESIS-lotsen delgivit resultatet av lodningarna, men det framgår av HovR:s uttalande, att han var underkunnig om gjorda rön.

Det måste anses som en försumlighet, att icke lotsarna delgivit dessa uppgifter om fel i sjökortet till SjöV samt att man avsåg att utnyttja dessa gynnsamma förhållanden vid lotsning av stora tankfartyg. - Man borde ha lodat även i och omkring enslinjen.

Det måste påpekas, att HovR:s dom är ofullständig, när ingendera parten tagit upp frågan, hur fartyget kunde gå på grund långt innan det kommit 25 m ost om enslinjen.

Det ovan sagda ger en förklaring till att lotsen var så säker på att han var långt utanför 10 m-kurvan, så att han ej brydde sig om att ute på SB bryggvinge kontrollera enslinjen. Ej heller minskade han farten för att på så sätt eliminera squat-effekten som måste ha ökat fartygets djupgående. - Vidare får man en förklaring till lotsens påstående vid sjöförklaringen (s.27), att man med detta fartyg vågade gå 20 m från 10 m-kurvan, vilket ej kan gälla generellt utan endast, när man kan hålla sig till en enslinje. - Slutligen får man en förklaring till att lotsen blev så överraskad, då fartyget plötsligt gick på grund.

Det kan därför icke uteslutas, att olyckan orsakats av den ofullständiga och vilseledande lodningsverksamheten. Lotsen har i så fall försummat att orientera om att han avsåg att navigera på ett sätt som avvek från vad sjökortet visar, d v s att han avsåg gå för nära och innanför sjökortets 10 m-kurva, se fig.11 b, sid.26.

C 5.3. Har lotsen förväxlat Sankhällans och Gåklubbs fyr i enslinjen med Fifong?

Rubriken anger en annan och enklare förklaring än den nyss angivna.

Fig.10 visar att lotsen börjat giren ca 2 kbl tidigare och passerat Hällan 1 kbl närmare än vad farledslinjen i kortet visar, varigenom han kommit att ligga SB i leden.

Fig.10 a visar fartygets läge efter passage av Hällan, när fartyget befann sig som längst väst om enslinjen mot Sankhällan. - Lotsen uppger vid sjöförklaringen (s.7), att Sankhällan vid det laget försvunnit bakom Fifongslandet. Lotsen vet att detta är helt i sin ordning och att den snart kan väntas ånyo bli synlig, när fartygets kurs konvergerar mot bäringen i enslinjen.

Den optiskt iakttagna bilden i förlik riktning kan ha sett ut som framgår av fig.a.

Fig.10 b visar ett antaget läge för fartyget, så som man kan anta att lotsen trott att läget var. - Han hade i så fall kunnat iaktta, att Gåklubbs fyr försvunnit bakom Fifongslandet, men han vet att detta är helt i sin ordning och Fifongs fyr kan få vandra ända till Ramsholms NW-udde och Mörten utan att det är någon risk att komma upp på 9,4 m-grundet, se fig.b. - Häre kan man finna en förklaring till att lotsen började sin SB-gir vid Käringklubb så tidigt.

Det förhållandet att den borte fyren i enslinjen icke behövde vara iakttagbar i någondera fallet, förklarar varför icke lotsen reagerat för att fyrarna ser olika ut. Sankhällan består av en fyrlykta på en gul förrådscur på svart sockel i vattnet, medan Gåklubb är en vit fyrkur.

Erfarenheten visar att grova misstag kan begås på grund av försumlighet under nautiskt enkla förhållanden, då uppmärksamheten slappnar av, s k slentrian. Missödet kan inträffa, om inget kontrollsystem finnes. - I det aktuella fallet hade olyckan säkerligen uteblivit, om lotsen uppmärksammat, att styrmannen mätte avståndet vid passage av Hällan (liksom vid många andra tillfällen) och därvid konstaterade, att fartyget låg 1 kbl SB i leden. Det är uppenbart att befälhavaren visat försumlighet, när han underlät att påpeka förhållandet för lotsen eller ingripa i manövern, när han insåg att fartyget låg fel.

Man kan alltså icke utesluta, att lotsen trots sin erfarenhet har misstagit sig, när det var Sankhällans - och icke Gåklubbs fyr - som doldes av Fifongslandet, varvid han ej uppmärksammade, att Gåklubbs fyr fortfarande var iakttagbar. I så fall har lotsen visat försumlighet.

$$X = 6\,525\,200$$
$$X = 6\,525\,000$$

T1
KBL

	7/8
--	-----

 $\frac{3}{4}$

5/

12

1

75	
----	--

74

11-78

110
I

1:2 000

VITT → ← GRÖNT
 $\lambda = 65$

$$X = 6\,524\,800$$
$$Y = 1611000$$

Fig. 11a.

FYRAR
ENS

KLART-VITT

KLART GRÖNT

1353

62

10.5

119

10 m - KURVA
ENL. SJÖKORT.....

KLART
VITT

BLAND
Lius

KLART
GRÖNT

Fig. 11b.

KÄRING
KLUBB

C 6. Sammanfattning - lotsen har navigerat fel.

Lotsen har icke följt den väg, som rekommenderas i sjökortet, ej heller den väg, som erfarna lotsar anser vara den bästa vid lotsning av tankers och som ^tlotsen kände till.

Lotsen har girat för tidigt vid Hällan och Karingklubb samt utnyttjat enslinjen Sankhällan - Fifong som friseblingsmärke och därmed kommit att gå närmare landgrundningen än vad Fifongs vita sektorgräns gör. Redan denna sektorgräns går för nära 10 m-kurvan enl vad sjökortet visar. Lotsen har därmed navigerat fel. - Likaså var det fel, att befälhavaren ej ingrep, när han konstaterade avvikelser.

Lotsens påstående, att han följt lotsarnas normala väg och att lotsarna regelmässigt utnyttjar enslinjen som friseblingsmärke, är helt orimligt.

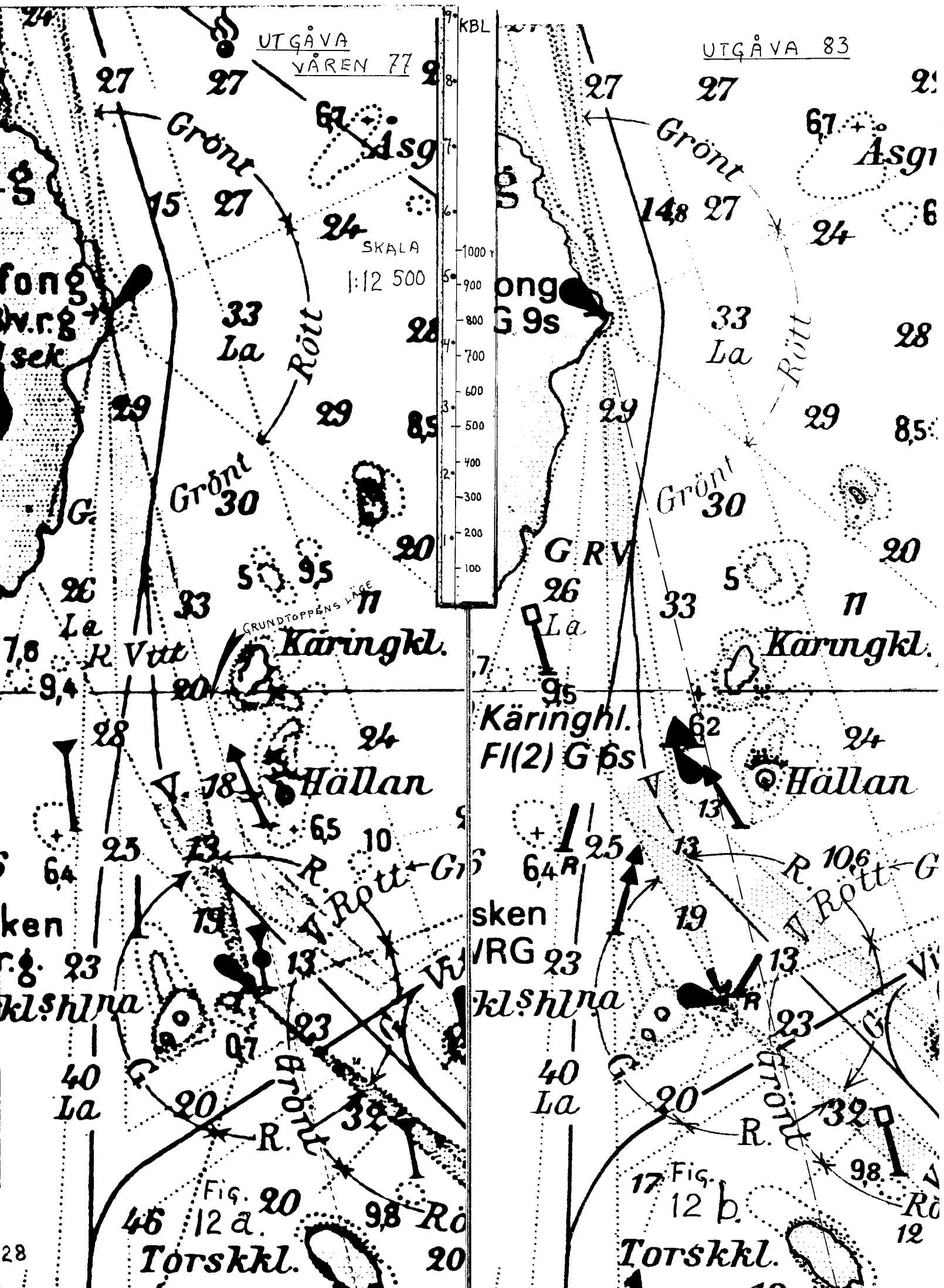
De motiv som anförts för lotsens extrema navigering på farledens SB-sida är uppenbart felaktiga. Däremot finns minst två sannolika förklaringar, som visar på försumlighet från lotsens sida.

D. Berodde olyckan på fel i sjökortet, utebliven orientering el d?

Vid den extra noggranna sjömätning och rämning av området, som gjordes i nov 77 efter olyckan, konstaterades ett fel i 10 m-kurvans läge i det 1932 utgivna sjökortet. Felet var obetydligt, vilket framgår i senare sammanhang (se även fig.11b) och föll inom felmarginalen, men innebar att grundtoppen (6,2) låg utanför den i sjökortet angivna kurvan. - Felet noterades icke heller vid värderingen ombord 1969. - Ingen av de tre rättsinstanserna har ansett att någon försumlighet förelåg. - Felet noterades ej heller vid granskningen av datakartan 1970. - TR har ej velat lägga någon detta till last, men HovR ansåg att SjöV visat försumlighet. HD har dock undanröjt HovR:s anklagelse.

Alla tre rättsinstanserna har ansett, att sjömätarledaren ombord borde ha reagerat för att grundtoppen, som kunde vara en fara för sjöfarten, låg nära innanför den 10 m-kurva, som man fått fram vid 69 års sjömätning - men vars skiljaktighet från 1932 års kurva ej iaktogs. Därför har man ansett att LpC m fl borde ha orienterats enl instruktionen, vilket man ansett skulle ha utlöst åtgärder, som förhindrat olyckan. - Mot denna åsikt har ordföranden i TR reserverat sig, när han ansåg att grundtoppen kunde bli en fara endast för den som begick felet att gå alltför nära sjökortets 10 m-kurva.

Det har icke visats, att felet med den uteblivna orienteringen skulle direkt ha befriat rederiet från dess strikta ansvar (se fotnot, s.6), men genom att man ansett, att orienteringen skulle ha föranlett ändring i sjökortet, synes man ha ansett, att den uteblivna orienteringen vore att anse som fel i sjökortet. Vidare har HD ansett, att fel i sjökortet vore av samma art som underlåtenhet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigeringen och att därför staten vore vållande samt att rederiet därmed vore befriat från det strikta ansvaret. - TR och HovR har ej ansett, att sjökort skall räknas till "andra medel för navigering", vilket däremot HD gjort med ordförandes utslagsröst (tre ledamöter mot tre). - Frågan har väckt internationell och vetenskaplig uppmärksamhet men avhandlas icke här. - Endast de rent nautiska omständigheterna granskas nedan.



D 1. Jämförelse mellan 10 m-kurvan enl 77 års sjömätning, resp enl ordinarie sjökort.

Ingen av rättsinstanserna har ansett, att felet i sjökortets 10 m-kurva berodde på försumlighet, men frågan har nautiskt intresse och skall därför här behandlas.

Fig.11a visar fartygets läge enl SjöV:s skr 1977-11-11, bil 4a. I fig. 11b har bilden kompletterats med tidigare angiven sektorgräns samt sjökortets 10 m-kurva och vissa avstånd enl TR:s dom, s.21.

Figuren visar,
att det finns en svacka i landgrundningen med ett minsta vattendjup av 10,5 m, som
gör att det uppstår två 10 m-kurvor - en inre på 60 à 70 m avstånd från Käring-
klubbs SW-udde och en yttre på ca 120 m avstånd från udden,
att grundtoppen (6,2) ligger i blandljussektorn,
att sektorgränsen för klart vitt ljus går nära innanför 10 m-kurvan, samt
att enslinjen och sektorgränsen för klart grönt ljus går ca 20 m innanför 10 m-kurvan.

Vad beträffar den i sjökortet angivna 10 m-kurvan ("gamla kurvan"), framgår av TR:s dom, att osäkerhet rått ang kurvas avstånd från SW-udden, men att TR (s.22) anslutit sig till uttalande av bl a sjökortsutredningen, som uppger 105 m(> 0,5 kbl).

För att i fig.11b kunna ange "gamla kurvan" för jämförelse med den enl sjömätning i nov 77, se fig.12b, erhållna "nya kurvan", är det lämpligt att jämföra förstoringer i skala 1:12 500 av sjökort enl utgåva våren 77 (fig.12a) med utgåva 83 (fig.12b), som baserar sig på sjömätning i nov 77. - Ett enkelt och säkert sätt är att i 77 års sjökort dra ut sektorgränsen till Torsklubb och dra motsvarande linje ("hjälpelinje") i 83 års kort.

Man får då fram, att "gamla" och "nya" kurvorna ligger knappt i mm ost, resp väst "hjälpelinjen", d v s ca 20 m differens - samt att landgrundningen är något bredare och ligger något längre nordvärt i 83 års kort. Resultatet av jämförelsen är återgiven i fig.11b.

TR har ansett, att felet i "gamla kurvan" är 19 m (=0,1 kbl), utgörande 0,4 mm i ordinarie sjökort, vilket även framgår mera detaljerat i fig.11b. Felet faller väl inom medelfelet max.gräns, som är satt till 0,5 à 1 mm.

Man noterar, att om hjälpelinjen skulle dras i fig.11b, d v s mitt emellan "gamla" och "nya" kurvan, så skulle den komma att ligga något till vänster om mitten av blandljusets sektor, vilket tämligen väl överensstämmer med sektorgränsen i 77 års sjökort (fig.12a). - Det synes alltså råda god överensstämmelse mellan fig.11b och 12.

Det har av rederiet ifrågasatts, om icke den sjömätning, som låg till grund för sjökortet vid utgivningen 1932, tagit fel på inre och yttre 10 m-kurvan. - Det måste dock anses uteslutet, att ett område om ca 40 x 70 m med mindre djup än 10 m vattendjup skulle ha förblivit oupptäckt, även om man tar hänsyn till att mätningssmetoden var omodern. - Fig.11b måste tolkas så, att "gamla kurvan" återger den yttre 10 m-kurvan, ehuru 0,4 mm fel vid skala 1:50 000. - 1969 års moderna sjömätning bekräftar detta.

Preliminär djupkarta från utvärdering ombord År 1969

1:21 000

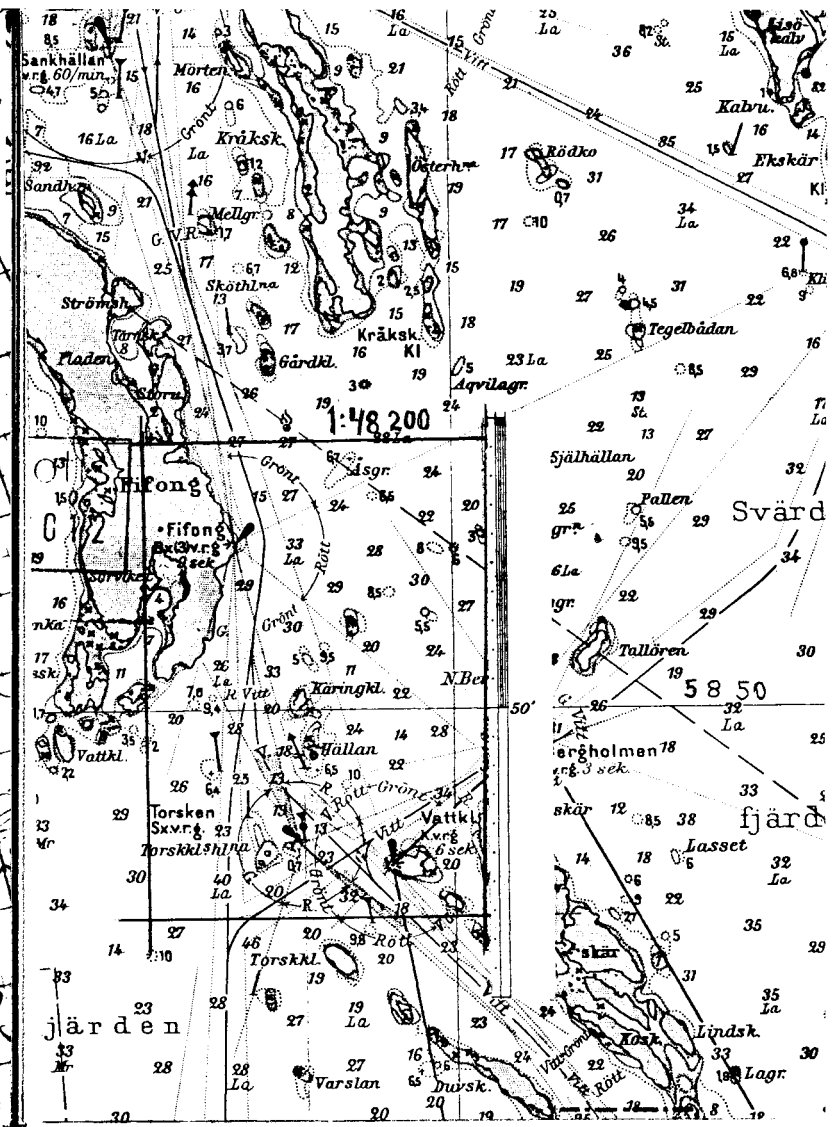
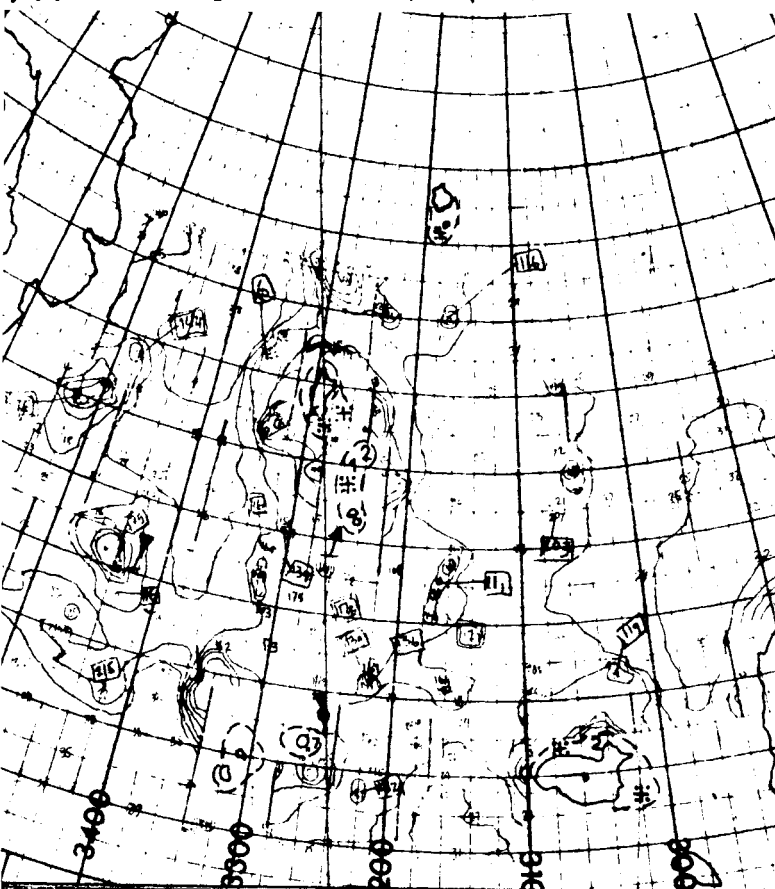
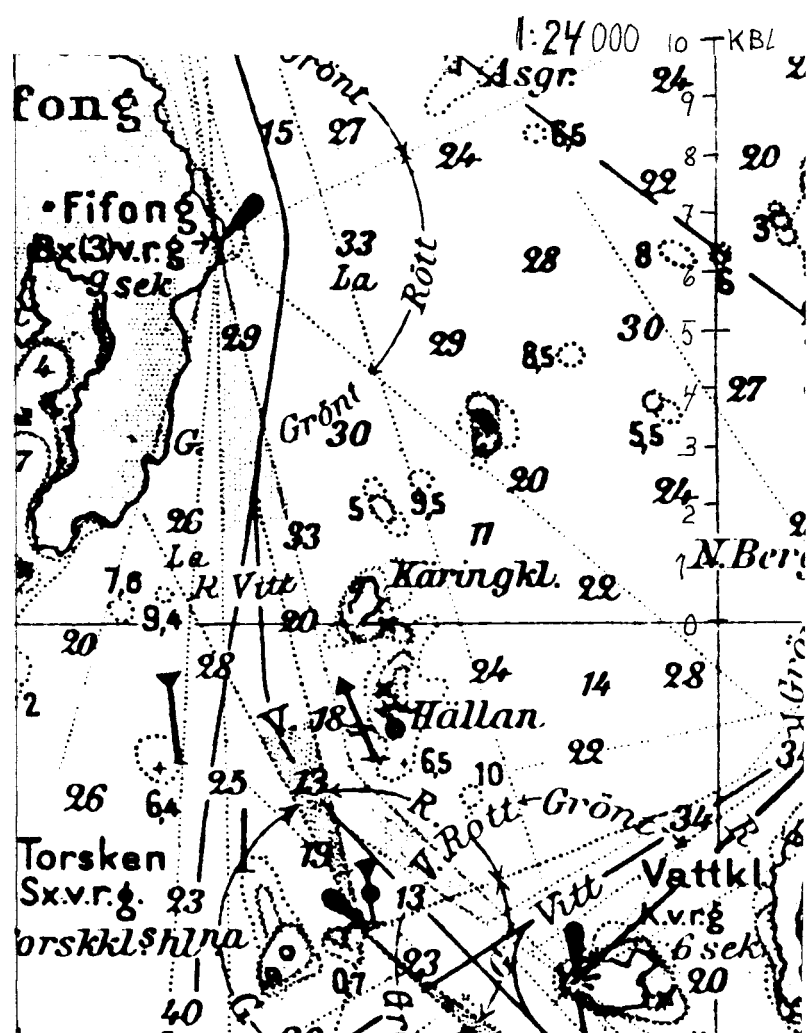


Fig. 13

Kommentar. Enl djupkartan är 10 m-kurvans avstånd från karingklubb minst 0,8 kbl (Obs! detta är bevisligen fel enl vad som framgått tidigare) men i sjökortsförstoringen endast 0,5 kbl (Obs! SW-udden är ej utritad), d v s differensen uppgår till minst 0,3 kbl, vilket måste ha varit väl iakttagbart. Vilken differens och tolerans SML räknat med är ej känt. - Enl datakartan (fig.15 b, s.34) är emellertid avståndet endast 0,7 kbl, d v s differensen (= felet) 0,2 kbl. - Enl TR är felet i kortet 19 m (se sid.29), d v s 0,1 kbl. - Ingen rättsinstans har ansett att försummelse begåtts.



D 2. Utebliven orientering till LpC m fl vid granskning av den preliminära djupkartan.

Den för 69 års sjömätning gällande instruktionen påbjöd rapportering av "upptäckta grundanledningar, som kan vara farliga för sjöfarten i området och vilka fordra en närmare undersökning."

Fig.13 visar en kopia av den preliminära djupkartan, som sjömätarledaren och kartografen hade till förfogande vid granskningen ombord 1969. Figuren visar också ett sjökort och en förstoring därav för jämförelse. - Ingen försummelse har ansetts begången vid granskningen av djupkartan, se kommentar i fig.13.

HD har dock hävdat, att om SmL rapporterat till LpC m fl, skulle datakartan, se avsnitt D 3, ha granskats noggrannare. - Därjämte ha alla tre rättsinstanserna ansett, att rapporten skulle ha lett till att vissa nautiska åtgärder skulle ha kommit till stånd, nämligen utprickning, kryss och djupsiffra i kortet samt ändring av sektorgränsen. I så fall skulle lotsen - enl vad han vid upprepade tillfällen under sjöförhör och rättegång försäkrat - ha navigerat på annat sätt. Och i så fall skulle olyckan uteblivit.

Den första frågan blir, hur lotsen i så fall skulle ha lagt upp sin navigering? Han har icke beskrivit detta och ingen har frågat honom. - Det är svårt att se, hur lotsen skulle ha kunnat navigera annorlunda än han gjorde utan att samtidigt nödgas erkänna, att han legat längre åt SB i farleden än han behövde för att undvika grunden om BB, se avsnitt C 4 och fig.7, samt att hans motiv för val av väg var felaktiga.

Den andra frågan gäller, om det fanns anledning för sjömätarledaren att orientera om just denna landgrundning?

Det bör då noteras, att sjömätarledaren och kartografen arbetade flera timmar varje arbetsdag med att granska preliminära djupkartor, som man fått fram. Därvid gjordes jämförelser med tidigare mät- och djupkartor efter väl invanda rutiner och normer. De hade mångårig erfarenhet av detta arbete. De var väl medvetna om den osäkerhet i sjömätningsarbetet och sjökortsframställningen, som HD utförligt redogjort för och som HD ansåg vara anledningen till krav på orientering.

I detta fall kunde sjömätarledaren och kartografen konstatera, att det icke var fråga om något grund, som icke tidigare upptäckts och som åsyftades i instruktionen, utan en ev justering av 10 m-kurvan vid den slutliga granskningen.

För att kunna rätt bedöma frågan om LpC m fl skulle orienteras eller icke, är det nödvändigt att förstå, att det helt naturligt råder en viss konkurrens mellan sjömätare och lotsar. - Man bör notera ex.vis, att Landsortslotsarna själva lodade på flera ställen i farleden, att TSESIS-lotsen ansåg, att sjömätarna var besvärande för sjöfarten 1969 och att han kritiserade "farledslinjen", som han ifrågasatte, om den ej borde tas bort.

Sjömätarledaren och kartografen hade förvärvat god erfarenhet om vad lotsar behövde orienteras om, varvid gällde att man måste beakta de ingående kunskaper om farledens grundförhållanden, som lotsarna förvärvat och som utgjorde en del av deras yrkesfärdighet. De visste att orientering, som kunde tydas som att de ansåge,

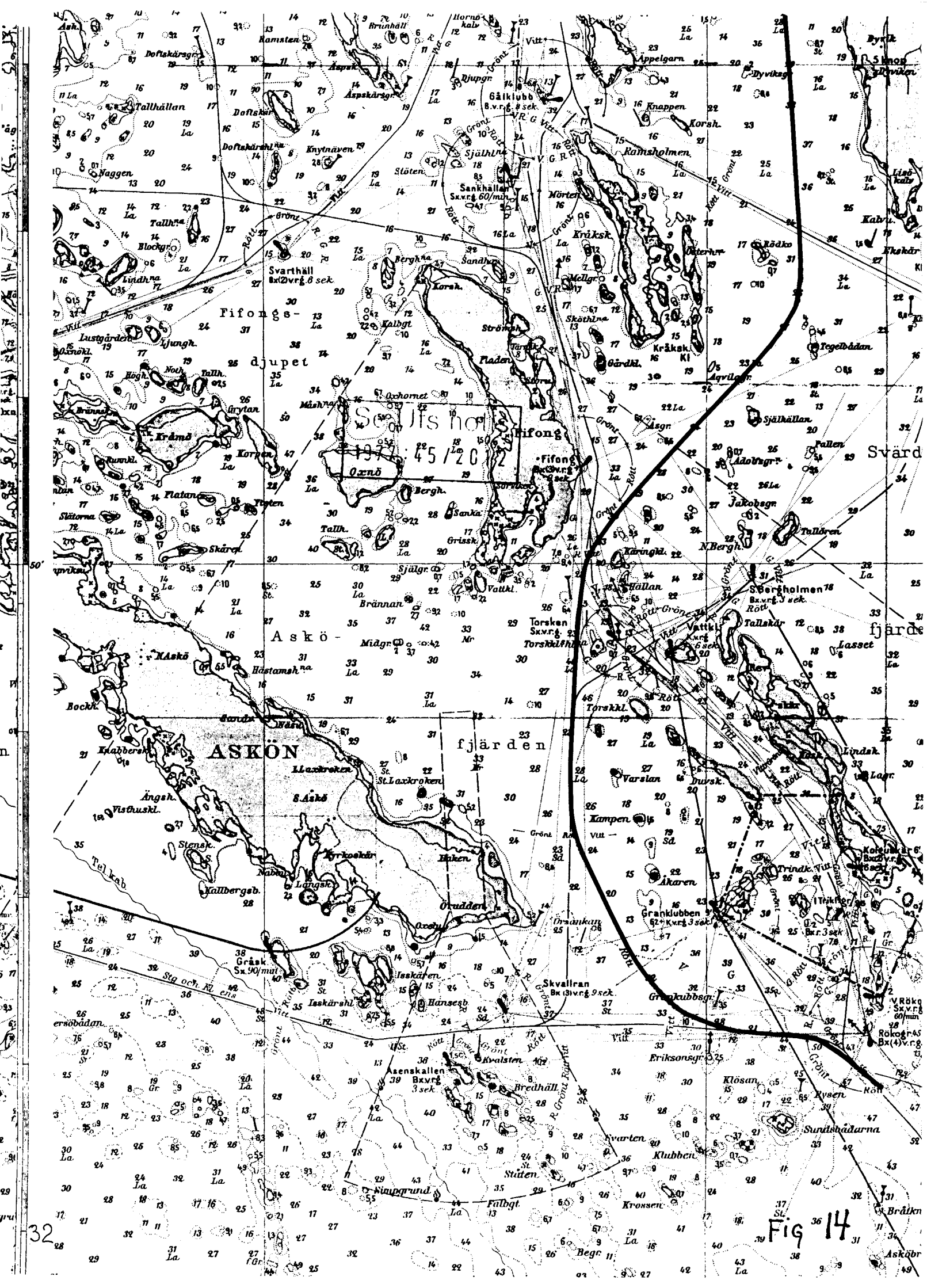


Fig 36 14

att lotsarna ej vore underkunniga om att man ej kunde tillåta sig att gå innanför 10 m-kurvan eller icke hade vett att ta ut tillräckligt passageavstånd, kunde väcka irritation, eftersom detta vore självklart för lotsarna. Man kunde därför icke följa regeln, att hellre orientera för mycket än för litet.

För att göra frågan mera konkret bör man ange, vad en dylik orientering borde innehålla och hur den lämpligen borde formuleras. Man skulle kunna tänka sig följande exempel, baserat på vad sjömästarledaren visste, då orienteringen skulle ha lämnats: "En grundtopp på ca 6 m vattendjup är belägen strax innanför 10 m-kurvan för landgrundningen väst Käringklubb. Sjöfarten varnas!"

Detta säger ingenting för en lots, som följer vanligt sjömansbruk och håller minst 1 kbl passageavstånd till Käringklubb genom att ex.vis iakttä längsmärket, Gålkubbs fyr strax utanför Fifongs fyr. - Däremot kan man förmoda, att orienteringen väcker undran och oärmed irritation.

Att orienteringen kunde ha inneburit en varning för en lots, som avsåg att gå för nära Käringklubb genom att använda enslinjen Sankhällan - Fifong som friseplingsmärke, d v s navigera fel, är en sak som man omöjligen kan begära, att sjömästarledaren skulle kunna förutse. - Man bör i detta sammanhang notera, att om man har den felaktiga uppfattningen, att lotsen verkligen navigerat på normalt sätt, ja, då vore den ifrågasatta orienteringen av värde.

Det är förståeligt om sjömästarledaren och kartografen i stället följde regeln, att orientera endast när det vore fråga om någon ny grundanledning eller något fel i sjökortet, baserat på exakta, uppmätta fakta. - Däremot borde man akta sig för personlig värdering av vad som kunde bli farligt, om lotsen avveke från normal navigering och i stället valde en färdväg, som icke stod i överensstämmelse med vad det aktuella sjökortet visade eller som icke kunde räknas till vanligt sjömansbruk.

Slutligen bör noteras, att det icke visats, varför SjöV:s tre nautiker (Hejrot, Nöring, Granquist) haft möjlighet att göra riktigare bedömning av behov av orientering än vad sjömästarledaren och kartografen hade i detta fall, då man ej har anledning påstå att någon grundanledning blivit förbisedd.

Tredje frågan blir, om en orientering till LpC m fl lett till anförda åtgärder?

Det bör då noteras, att inga bestämmelser finns, som anger när kryss och djup-siffra skall sättas ut för att markera en grundtopp innanför 10 m-kurvan. Ingen försumlighet föreligger alltså i detta fall. - Detsamma gäller utsättande av sjömärken, vilka ofta tillkommer på förslag av lotsarna. I detta fall bör beaktas, att man i sjökortet förutsätter, att man passerar Käringklubb på rak kurs och att man kunde få ut säkert passageavstånd till Käringklubb genom att iakttä Gålkubbs fyr. - Slutligen bör noteras, att ändringen av Fifongs gröna sektorgräns var onödig med hänsyn till att man borde planera sin navigering efter Torskens röda sektorgräns, enl vad som tidi-

gare anförts i avsnitt B 2, fig.4:7 och 4:8, s.12. Ändringen - som skulle kunna för-
anleda senareläggning av SB-giren mer än 1 kbl, se fig.12 a och b, som visar sektor-
gränsen före och efter ändringen - var icke bara onödig utan medförde även att man
förlorade ett bra girmärke under mörker vid giren syd hållan, då sikten ej medgäve
iakttagande av Sankhållan, d v s då det som bäst behövdes. Den giren måste anses ris-
kablare än passage av Käringsklubbs landgrundning. Ändringen var alltså beklaglig och
har gjorts av andra än nautiska skäl.

En fjärde fråga är, om de anförda åtgärderna - som verkligen blev genomförda efter
olyckan - skulle ha medfört avsedd effekt?

Ett påstående av dylikt slag kan aldrig hävdas med säkerhet. - Dessutom jävas det
av det faktum, att kemikalie- tankern GRYNCE med lots ombord grundstötte just på sam-
ma grundtopp den 8 jan 1982, trots att den då var utmärkt med en lysboj. - Man har an-
ledning misstänka, att TSESIS' grundstötning lett till felaktiga åtgärder, möjligen be-
roende på att man ej funnit de verkliga orsakerna till olyckan - ej heller varför GRYNCE
girade för tidigt syd hållan.

Man konstaterar, att av rättsinstansernas 15 ledamöter har 14 litat mera på SjöV:s
tre nautikers bedömning än på den rutinerade sjömätarledaren och kartografen. - Emel-
lertid vill författaren till denna studie deklarerera samma åsikt som TR:s ordförande,
nämligen att grundtoppen kunde bli farlig endast för det fartyg, som navigerade fel.
Att orientering till LpC m fl uteblivit kan icke anses vara fel eller innebära för-
sumlighet, än mindre anses ha varit anledning till olyckan.

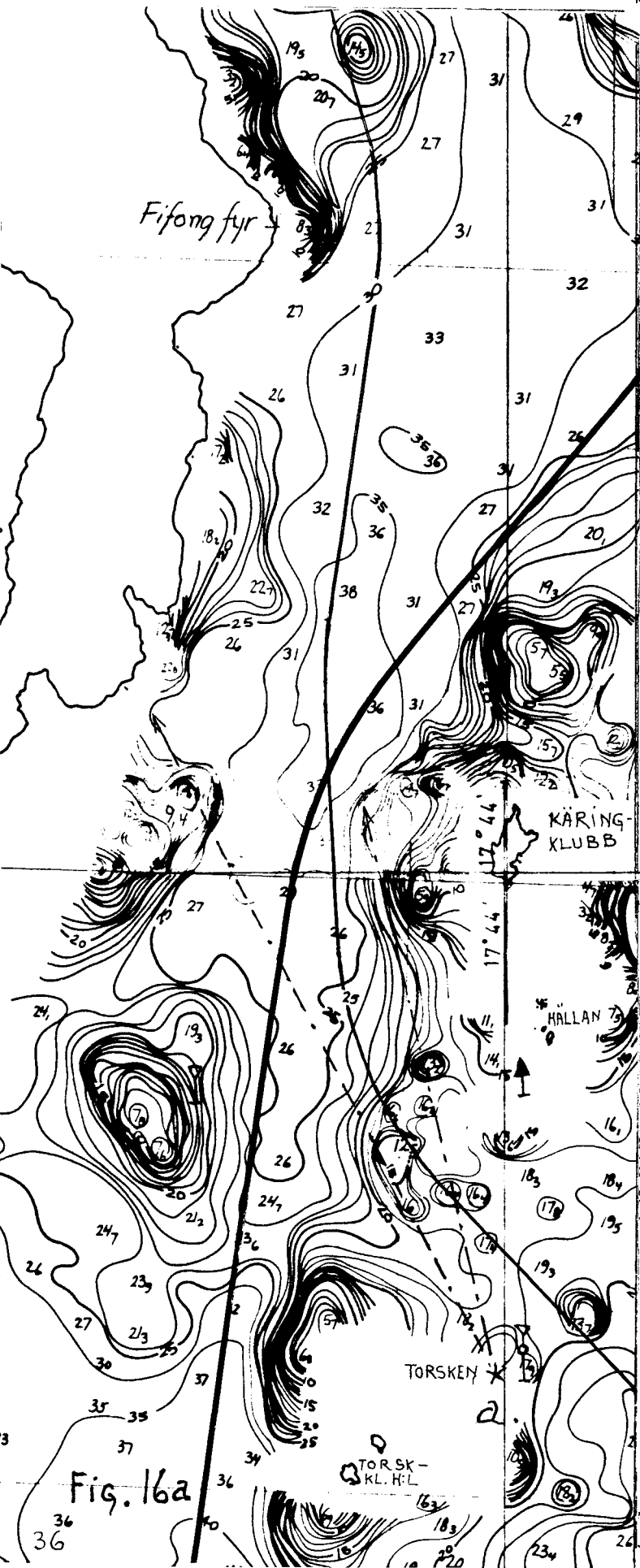
Det hade gått åtta år från granskningen ombord till dess olyckan inträffade, var-
under flera hundra fartyg passerat. Man har svårt att tro, att den uteblivna orien-
teringen skulle få följdverkan i just detta fall. - Det ligger betydligt närmare
till hands att söka orsaken till olyckan i lotsens avvikande och felaktiga navigering.

Hederiets ombud har vid ett flertal tillfällen framhållit, att landgrundningens
yttre del utanför svackan skulle betraktas som ett "friliggande" grund, avskilt ge-
nom en "djupgrav". - Såväl HovR som HD har anslutit sig till denna terminologi. -
Man noterar dock, att "djupgraven" är endast 1/2 m djup i förhållande till 10 m-nivån
och att om man räknar med 11 m-kurvan, som var minsta djupet för den projekterade
leden (se nedan), så är grundet ej "friliggande".

Man noterar även, att ingen rättsinstans ansett, att det "friliggande" grundet
var ett nyupptäckt grund i den för sjömätningen gällande instruktionens mening.
Emellertid blev den skuld, som lagts på sjömätarledaren lika stor som om han begått
en så grov försumlighet som att underlåta att orientera om ett nyupptäckt grund i
närheten av den farledslinje, som lotsarna normalt följer. - Den felaktiga anklagel-
sen mot sjömätarledaren har fått orimlig verkan.

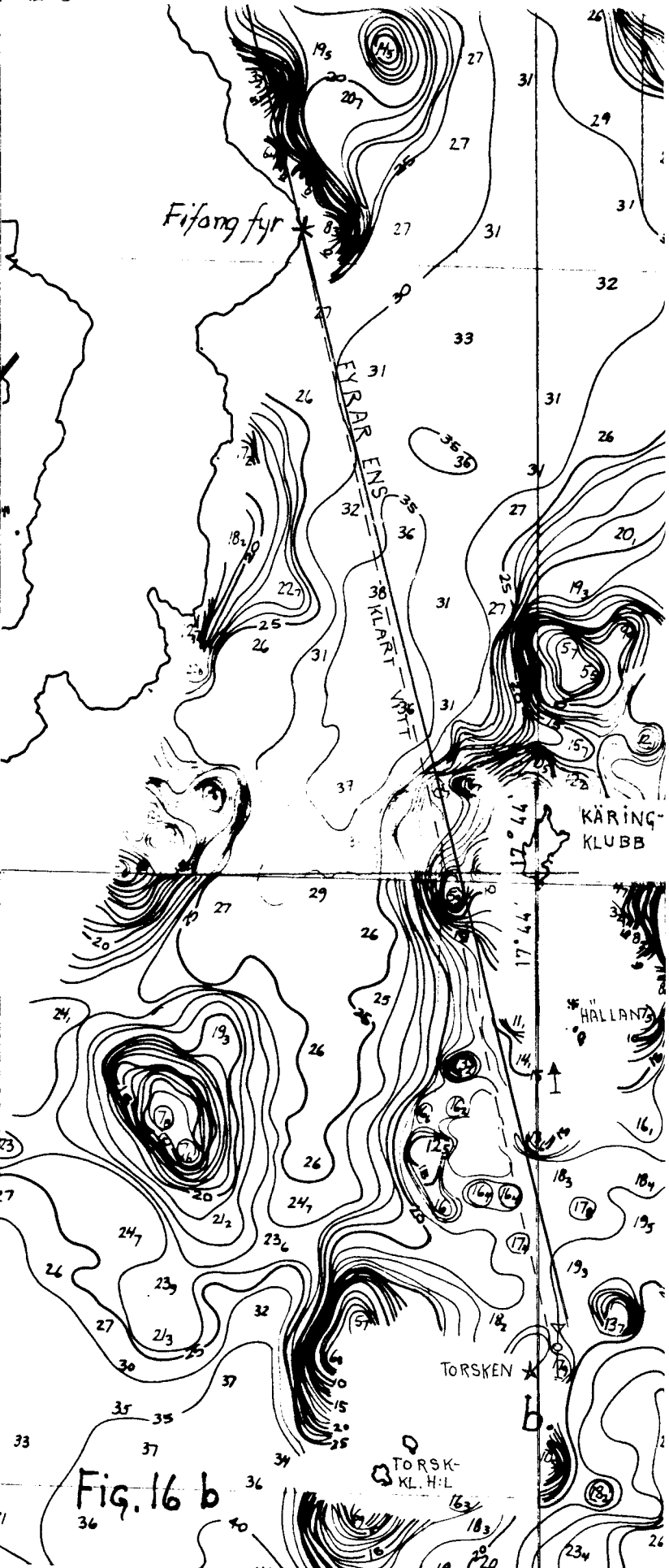
KONTROLL AV

REKOGNOSKERAD FARLED,
AKTUELL "FARLEDSLINJE" OCH
TORSKENS RÖDA SEKTORGRÄNS=
FRISÉGLINGS MÄRKE



KONTROLL AV

FYRARNAS ENSLINJE OCH
FIFONGS GRÖNA SEKTORGRÄNS=
EJ FRISÉGLINGS MÄRKE FÖR TANKERS.



D 3. Granskning av datakartan.

Endast HovK men ej TR eller MD har ansett, att försumlighet visats av SjöV i fråga om iakttagande av grundtoppen och dess påstådda farlighet under arbetet med nedan angiven datakarta 1970. - Emellertid har lotsen vid upprepade tillfällen framhållit, att om han känt till grundförhållandena utanför Karingklubb enl ^{av} datakartan, så skulle han ha navigerat på annat sätt än han nu gjorde. Därför är det intresse att se, om någon information av grundförhållandena kunnat vinnas av de personer, som deltog i granskningen av datakartan 1970, vilket gjordes vid projektering av ny farled.

Fig.14 visar sträckningen av en 11 à 12 m farled, som projekterades till Himmerfjärden. - Man noterar, att leden skär den aktuella leden utanför Karingklubb, men att lederna har olika sträckning.

För denna projektering uppgjordes en datakarta, se fig.15, baserad på 25 % av mätvärdena från 1969 års sjömätning. För jämförelse visas en förstoring av ordinarie sjökort.

Kartan utlämnades till de lotsar på Landsort och i Södertälje, som deltog i överläggningarna om ledens sträckning.

Det är ej känt vilka personer, som deltog i granskningen av datakartan eller hur undersökningen närmare gick till. - Man kan utgå från att det huvudsakliga intresset knöts till den projekterade ledens sträckning, se fig.16 a. - Det är rimligt att även anta, att ansvariga personer från SjöV beaktade tillfället att granska den ordinarie farledens sträckning förbi Karingklubb och aktuella sektorgränser enl sjökortet.

Det är likaså rimligt att anta, att de deltagande Landsortslotsarna gjort samma granskning. Om TSEISIS-lotsens uppgift vore riktig, nämligen att han navigerade på normalt sätt och att lotsarna regelmässigt använde enslinjen Sankhällan - Fifong som friseplingsmärke, så bör de deltagande Landsortslotsarna även ha granskat den enslinjens sträckning, se fig.16 b, i förhållande till landgrundningen.

Man måste då dra slutsatsen, att TSEISIS-lotsens uppgift är fel, när annars de deltagande lotsarna visat en anmärkningsvärd brist på uppmärksamhet. - Vidare konstateras, att de lodningar, som lotsarna gjort för att kontrollera tillförlitligheten av grundförhållandena i enslinjen, kan förmodas ha gjorts av andra lotsar, som ej kände till datakartan, när man annars ej kunnat undgå att lägga märke till olämpligheten i att använda enslinjen som friseplingsmärke.

Den slutsats man kan dra av denna granskning är, att det bör ha varit betydligt lättare att med ledning av datakartan konstatera enslinjens olämplighet som friseplingsmärke - om man ansett den frågan aktuell - än att vid granskningen av den preliminära djupkartan komma till den slutsatsen, att det trots allt vore nödvändigt att orientera LpC m fl.

D4. Sammanfattning - påstått fel har icke varit orsak till olyckan.

Genomgången visar, att 10 m-kurvan i sjökortet låg 0,4 mm fel, förorsakande att grundtoppen låg utanför 10 m-kurvan i sjökortet.

Felet upptäcktes icke vid granskningen av den preliminära djupkartan ombord 1969. Ingen rättsinstans har ansett felet - eller att det ej iaktogs - bero på försumlighet. - Felet upptäcktes ej vid granskning av datakartan 1970, vilket HovR men ej TR eller HD ansett visa försumlighet från SjöV:s sida.

Sjömätarledaren ombord 1969 underlät att orientera LpC m fl om grundtoppen, som låg innanför den 10 m-kurva, som han samtidigt fått fram och vars skiljaktighet från sjökortets 10 m-kurva han ej konstaterade.

Enl författarens åsikt kan det icke med säkerhet sägas, vad resultatet skulle ha blivit, om dylik orientering utgivits - vare sig vilka åtgärder, som kunde tänkas ha blivit vidtagna eller vilken irritation, som ev kunde ha väckts, eftersom orienteringen skulle ha angivit självklara saker för lotsar, som navigerade enl vanligt sjömansbruk - och som kunde ha varit av värde endast för den som navigerade fel. Det kan därför ej anses vara fel att orienteringen uteblev.

De åtgärder av nautisk art, som vidtogs efter olyckan, hindrade icke ny grundstötning fem år senare på samma grundtopp - trots erfaren lots ombord.

Av det ovan sagda framgår, att - enl författarens mening - varken felet i sjökortet eller den uteblivna orienteringen till LpC m fl kan anses ha varit orsak till olyckan, som i stället orsakats av att lotsen navigerade fel och att befälhavaren underlät att ingripa.

E. Följdsatser.

De slutsatser, som anförts i studien avviker i många avseenden från HD:s dom. Detta beror på att domen enbart tar hänsyn till vad som framförts av de båda parterna, medan i studien även anförts erfarenheter från författarens tjänst som nautisk konsult i SjöV med uppgift att tillsammans med erfarna lotsar från Landsort och Södertälje framställa navigeringskort för bl a den aktuella leden. Därunder förvärvades allsidig och detaljerad erfarenhet om de nautiska omständigheterna under objektiva förhållanden.

Det är självklart, att de agerande under en rättegång framställer sitt handlande på ett så väl tillrättat sätt, att deras ev fel och förbiseenden icke framträder så klart och öppet. Likaså är det naturligt, att deras kollegor och yrkesbröder ej vill dra fram ofördelaktiga vittnesmål eller icke är säkra på att de känner till förhållandena bättre än de agerande. Exempel finns dock även på motsatsen.

Emellertid är det angeläget, att de rätta nautiska erfarenheterna dras, så att lämpliga åtgärder kan vidtas för att förhindra ett upprepande. Likaså är det viktigt, att ingen blir oskyldigt lidande eller får sitt anseende som yrkesman skadat. Slutligen är det viktigt, att felaktiga prejudikat icke skapas. - Därför är det angeläget, att det rätta förhållandet blir klarlagt.

Man bör även tillgodose det inledningsvis nämnda intresset, som finns hos nautiker, att kunna få studera en händelse av detta slag, även om icke alla de nu anförda omständigheterna och påståendena är juridiskt prövade och befunna vara oantastliga.

I och med att HD:s dom fallit och enär den ej kan överklagas eller ändras, kan detaljer i målet diskuteras fritt av alla parter. Som exempel på spørsmål, som är värda att ingående studeras, kan nämnas följande.

1. Det är givet, att vid en grundstötning måste alltid sjökortet kritiskt granskas. Hur skall man kunna skilja på fel i sjökortet, resp otillräcklig precision, som ju aldrig kan bli 100 %-ig?
2. Hur mycket bör medelfelet beräknas uppgå till i olika sjökort med hänsyn till skala, farledsbredd, utgivningsår m m?
3. Vilket medelfel bör man räkna med i fråga om fyrsektorn: i kortet - i fyrlistan - i verkligheten vid nederbörd - vid övergång till mörk sektor?
4. Hur stort avstånd bör man räkna med mellan sektorgräns och grundkurva - vid olika avstånd från fyren - för att våga använda sektorgräns som friseulingsmärke?
5. Vilken noggrannhet kan man påräkna vid navigering i skärgårdsled under olika förhållanden?
6. Hur skall man enklast skapa kontroll av navigeringen under enkla, resp svåra förhållanden? Hur bör bryggrutiner utformas?
7. Bland Landsortslotsarna fanns generationers kunskap om djupförhållandena. Kände man till läget för enslinjen, sektorgränsen och 10 m-kurvan eller svackan i landgrunden eller ledande märke och friseulingsmärke om BB m m? - Vilka lotsar deltog i granskningen av datakartan? Fanns den kvar hos LpC i okt 77?
8. Finns någon anledning att tro, att lotsen verkligen intog det extrema SB-läget av ängslan att slänga upp aktern på BB-grunden eller att han befarade ett överraskande möte?
9. Kan lotsen anses ha navigerat på ett normalt sätt? - Om så anses vara fallet, blir frågan om lotsarna fortfarande navigerar så?
10. Har lotsen förväxlat Sankhällans och Gålkubbs fyrar?
11. Hur gick det till vid Landsortslotsarnas lodning, då man missade den yttre delen av landgrunden? - Vilka lotsar lodade? - Kände LpC till resultatet?

12. Är det möjligt, att sjömätningen fram till 1932 hade missat den yttre delen av landgrundningen, som rederiet velat påskina?
-
13. Enl svensk lag är befälhavaren ansvarig och lotsen endast rådgivande. Staten är icke skadeståndsansvarig med anledning av fel eller försummelser vid lotsning. Om lotsen begått uppenbart fel (= är vållande), skall det då räknas för sig och ej influera på skulden för den eller dem, som blir ansedd som ansvarig - i vanliga fall, resp vid strikt ansvar?
14. I det aktuella fallet har befälhavaren iakttagit, att lotsen låg i kbl SB i farleden, men han har icke påpekat förhållandet för lotsen, än mindre ingripit i manövern. - När är ett typiskt exempel, då befälhavaransvaret bör gälla. - Skall då hela skulden läggas på befälhavaren eller skall även lotsen till en del drabbas? Och på vilket sätt? - ej skadestånd men böter el d?
15. Kan ett alltför generöst överseende med agerande personers fel leda till att de verkliga felen ej kommer fram och alltså ej heller de rätta motåtgärderna bli vidtagna?
16. Borde oljeskadorna ha gäldats av rederiet, som hade strikt ansvar, med hänsyn till de motsatta åsikterna bland MD:s ledamöter samt de bestämda åsikterna bland Th:s och Hovk:s ledamöter?
17. Var domen rättvis ur nautisk, moralisk och finansiell synpunkt?
-

Om man kan få till stånd en saklig diskussion kring dessa frågor och därmed förhindra ett upprepande av dylik olycka, så har de ca 20 mkr, som svenska skattebetalare fått vidkännas, icke varit alldeles bortkastade.

Man skulle på detta sätt även kunna vinna, att sjöfolk och andra intresserade personer kunde få en fördjupad och säker uppfattning om olyckan, baserad på nautiska fakta.

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

Arbetsutskott:

Viceamiral Einar Blidberg, Bromma, ordförande

Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Drottningholm, vice ordförande

Förste arkivarie Lennart Rosell, Danderyd, sekreterare och redaktör för
samfundets skriftserie

Första arkivarie Björn Gäfvert, Stockholm, skattmästare

Marindirektör Gunnar Schoerner, Stockholm

Ovriga ledamöter:

Redaktör Ebbe Aspegren, Stockholm

Professor Gösta Berg, Stockholm

Landsarkivarie Lars O Berg, Uppsala

Professor Oscar Bjurling, Lund

Docent Stig Ekman, Sollentuna

Bankkamrer Fritz Englund, Solna

Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm

Förste intendent Sibylla Haasum, Stockholm

Sjökartedirektör Folke Hallbjörner, Norrköping

Kommendör Carl-Gustaf Hammarskjöld, Stockholm

Kommendörkapten Allan Kull, Stockholm

Avdelningsdirektör Ake Lindwall, Stockholm

Första arkivarie Elsa Nordström, Stockholm

Kommendörkapten Bertil Åhlund, Täby

Hedersledamot av Sjöhistoriska Samfundet:

Bankkamrer Fritz Englund

Innehåll
=====

Einar Blidberg. Nautisk studie ang sovjet-tankern 'TSEKIS' grundstötning
utanför Kåringklubb i Södertäljeleden den 26 okt 1977.

Pris ca 45 kr

Beställes direkt hos Sjöhistoriska Samfundet, Box 102 33, 100 55 Stockholm

ISSN 0280-6215