

ang. svenska bestämmelser för sjöfartskontrollen under nu pågående krig

# 1. Bestämmelsernas innehåll och successiva ikraftträdande.

Den 26/9 1938 utfärdades K. Maj:ts kungörelse (SFS 591/38)

"ang. sjöfarten inom svenskt kustvatten under vissa utomordentliga förhållanden". Det angavs i kungörelsen att den ej skulle tillämpas förrän efter särskilt förordnande. Genom kungörelse den 21/10 1939 (SFS 744/39) förordnades att bestämmelserna i 5-8 §§ av förstnämnda kungörelse skulle tillämpas fr.o.m. den 24/10 1939. Genom ytterligare kungörelse den 12/4 1940 (SFS 205/40) förordnades, att jämväl 9-15 a §§ skulle tillämpas fr.o.m. den 13/4 1940. Genom kungörelse den 13/4 (SFS 206/40) utsträcktes de förbjudna områdena (jämlikt kung. den 26/9 1938) till att omfatta jämväl ett större antal hamnar (samtliga kuststäder mellan Strömstad och Stockholm) utom de ursprungliga områdena.

Det är uppenbart - bl.a. på grund av tidpunkten för utfärdandet - att de två sistnämnda kungörelserna utgjorde säkerhetsåtgärder gentemot ett upprepande av händelser, som utspelats våren 1940.

I vad angår innehållet i sagda kungörelse hänvisas till dess text med däri fastställda ändringar (SFS 662/39 samt 119-120/41). I detta sammanhang må emellertid påpekas innehållet i § 10, enligt vilken inom förbjudet område; a) passarsedel erfordras, b) endast vissa särskilt bestämda farleder få begagnas, c) lotstväng föreligger, d) bevakningspersonal eventuellt skall påläggas, e) ombordvarande eventuellt skola vistas under däck. Vidare må påpekas innehållet i § 6, enligt vilket inom minerat farvatten (utom de förbjudna områdena) även kunna tillämpas enahanda föreskrifter, som ovan angivits beträffande bevakningspersonal och vistelse under däck.

Ovan angivna föreskrifter tillämpades i hela sin vidd under våren och sommaren 1940. Det förekom därvid även, att handelsfartygens besättningar förbjödos gå i land, att fartygen bevakades av särskilt avdelade svenska örlogsfartyg i hamn eller på svenskt vatten m.m. Sedan förhållandena under sommaren 1940 i viss mån stabiliserats, gjordes dock någon minskning i sjöfartskontrollen, i det att de mindre kuststädernas sjöfartskontroll anförtröddes åt landmyndigheter (full- och polispersonal) och bevakning å fartygen i regel ej längre förekom.

När tysk-ryska kriget utbröt i juni 1941, verkställdes ingen direkt ökning av sjöfartskontrollen. Däremot övervakades de

tyska trupptransportfartyg, som voro på väg till och från Finland, med eskorterande svenska krigsfartyg såväl i svenskt yttre vatten som inomskärs.

## 2. Bestämmelsernas tillämpning i allmänhet.

De angivna bestämmelserna ha principiellt tillämpats gentemot alla fartyg, oavsett den flagg de fört. Det ligger emellertid i sakens natur, att bestämmelserna så gott som uteslutande kommit att tillämpas på, förutom svenska, sådana fartyg som tillhört endast den ena krigförande parten eller av denna ockuperat land.

## 3. Bestämmelsernas tillämpning i särskilda fall.

Det ligger i sakens natur, att de ovan angivna svenska bestämmelserna för sjöfartskontroll närmast avsågo ett överbvakande av trafiken till och från svenska hamnar. Det var uppenbarligen ett svenskt änskemål att därvid i främsta rummet överbvaka trafiken på Sveriges största handelshamnar (Stockholm, Göteborg och Ångermanälvens mynning) hvarest på de hamnar, som därjämte voro befästade (förutom de ovannämnda Karlskrona och Färösund). Av dessa skäl utgjorde ursprungligen de fem ovan angivna hamnarna med angränsande och utanföriggående skärgårdar förbjudna områden. Sedermera tillkom ett antal handelshamnar mellan Strömstad och Stockholm, vilka kunde tänkas bilda brohuvuden för en invasion efter samma mönster som den i Narvik, april 1940.

Den trafik längs med svenska kusten, som icke utgår från eller är destinerad till svensk hamn, har däremot icke varit och är icke heller något direkt föremål för svenskt intresse, sett ur ovan angivna synpunkter för sjöfartskontrollens anordnande. Denna trafik överbvakas och skyddas inne på alla svenska vatten, emedan detta ingår i Sveriges skyldighet såsom neutral makt, men den blir icke underkastad någon kontroll förrän den inkommer i förbjudet område, och denna kontroll avser då i första hand att utröna destinationen. Är denna destination icke svensk hamn, återstår från svensk sida endast att kontrollera att denna destination vidhålles. Under förutsättning att destinationen vidhålles samt att å fartygen icke vidtages eller vidtagits åtgärd, som strider mot de svenska neutralitetsbestämmelserna eller att fartygens framfärande i övrigt ej anses innebära någon risk för Sveriges suveränitet eller neutralitet, ha dessa fartyg såväl fått framgå i svenskt inre vatten som även förstädes ankra (dock endast i samband med lotsbyte, i fall av märker eller tjocka samt - vid ett tillfälle - i samband med grundstötning). En primär förutsättning har givetvis även varit, att fartygen varit handelsfartyg. Dock har intet avseende häftes vid handelsfartygens last, utan denna har kunnat utgöra såväl handelsvaror som trupper eller krigsmateriel.

Nu nämnd trafik med t.ex. tyska fartyg är icke på något sätt jämförbar med de norska fartygens utpassage från Göteborg den 31/3 1942. De norska fartygen voro icke i trafik längs med kusten

utan hade legat upplagda i Göteborg och önskade därifrån avgå till brittisk hamn. Å den voro därför direkt tillämpliga ej blott kungörelsens bestämmelser om sjöfartskontroll utan även de särbestämmelser för upplagda fartyg, som chefen för marinen utfördat den 24 oktober 1941 med stöd av sagda kungörelsens § 8 a och som inneburo, att fartygen efter avgången från Göteborg icke fingo anlöpå annan svensk hamn eller ankarsättning.

Det är därhämte uppenbart, att dessa fartygs framförande på svenskt vatten innebar en risk för Sveriges neutralitet. Det var på svenskt håll bekant, att åtgärder vidtagits för fartygens uppbringning eller sänkning, och det låg synnerligen nära till hands att antaga, att dessa åtgärder event. skulle föras in på svenskt vatten, om de norska fartygen under längre tid fått uppehålla sig eller framgå därstades. Det låg med andra ord mycket nära till hands att antaga, att en ny affär "Altmark" i så fall kunnat uppstå.

Av dessa skäl utnyttjade svenska myndigheter - uteslutande i avsikt att tillvarataga Sveriges egna intressen - sin obestridliga rätt att fastställa vissa villkor och särbestämmelser för de norska fartygens utpassage. Det innebar i själva verket ett betydande tillmättesgående av brittiska intressen, att de svenska myndigheterna härvid togo risken av att låta de norska fartygen utnyttja hela det yttre territorialvattnet på västkusten för utbrytningen.

Stockholm den 1 juni 1942.