20. Inget åtal

1/7 – 16/9 1979

Mitt nya, ofrivilliga jobb bjöd på spänning och hisnande upplevelser. I Oxelösund klättrade jag i en hög radarmast, både på dagar och nätter. Jag åkte lotsbåt och fick följa med på helikopteruppdrag i skärgården. En chef på min nya avdelning sänkte tillfälligt det goda humöret. Han påminde mig om att cheferna på sjökarteavdelningen planerade "ett helvete" för mig om jag återvände.

Jag hade inga problem med ingenjören jag arbetade ihop med. Vi bodde i samma område och han hjälpte mig på alla sätt. Men cheferna på högre nivå som besökte oss var mera avvaktande mot mig. Jag anklagar dem inte för det. Om de hade läst JK-utredningen fanns det all anledning i världen att vara misstänksam mot mig. Men jag kände mig fortfarande stark. Vi pratade aldrig om Tsesis på min nya arbetsplats. De visste inte vad jag visste. När jag märkte att mina nya, högre chefer var generade över min närvaro, gick jag åt sidan.

Under semestern fick familjen en vecka på Ven i Öresund. Verket hyrde varje år ut stugor på nedlagda fyrplatser till personalen. Hakens fyrplats var ett sådant ställe och det fanns gott om plats, så vi kunde ta med vänner från Stockholm. Ven är en underbar plats med sina Backafall. Jag hade tagit med mig staffli och lite målargrejor. På kvällarna var det bara att hämta middagen direkt ur havet. Det var bara att andas djupt och försöka ladda in så många trevliga saker som möjligt innan verkligheten tog över igen.

Tsesisaffären fortsatte växa och startade nya konflikter. Lotsar protesterade nu mot att Tsesislotsen inte blev befordrad till mästerlots, trots att han hade alla kvalifikationer. Men de hade ingen hjälp av sin ordförande i lotsförbundet. ”Nummer ett” på DN berättade för mig att ordföranden inte hade något förtroende i de egna leden när det gällde Tsesis. Han satt nämligen i sjöfartsverkets styrelse och ville fortsätta med det. ”Han var mest intresserad av sin egen spegelbild” hade någon uttryckt det.

Generaldirektör Johansson, tyckte i DN att det var olyckligt att utnämna Tsesislotsen till mästerlots, innan grundstötningen var rättsligt prövad. Om sjöåklagaren beslutade att väcka åtal skulle det se konstig ut om han fick bli mästerlots – däremot var det inga problem om lotsen gick fri, menade verkschefen. (DN 18.8.79)

Av förklarliga skäl var spänningen på topp inför sjöåklagaren beslut. Det skulle bli en viktig värdemätare för alla parter inför fortsättningen – inte minst för mig.

Det blev inget åtal mot lotsen. Beslutet kom den 27 augusti. Tre dagar senare fick Tsesislotsen sin förtjänade titel – mästerlots. Sjöåklagaren kritiserade visserligen lotsen för att han gått nära farledskanten och hållit hög fart, innan han summerade sin nästan två år långa utredning i en enda mening:

"Med hänsyn till vad som utretts om grundets utsträckning, om sjökortet och sektorgränsen och till att dessa förhållanden, om de varit kända för lotsen, såsom framhållits vid förundersökningen, skulle ha medfört att fartyget framförts på annat sätt, än som blev fallet, skall vad ovan anförts om att fartyget framförts med hög fart i aktuellt farledsavsnitt och nära grundområdet, icke föranleda åtal för ovarsamhet till sjöss." (27.8.79)

Arnljot och jag gratulerade varandra på telefon. Risken var nu, som vi såg det, att någon i verksledningen skulle vakna och backa för att slippa en rättegång i domstol.

Sjöåklagarens beslut blev en stor nyhet i media. Resten av dagen var jag upptagen av gratulanter från när och fjärran. När jag kom hem uppvaktade en granne, som hört nyheten på radio, med en bukett rosor. Jag vet inte om hon kände sig besviken, när jag berättade att jag hade en bit kvar innan jag var nöjd med min situation. Det var inte precis självklart att jag skulle få tillbaka jobbet. Nästa dag skulle jag få klara besked i Folkbladet Östgöten.

FÖ:s reporter frågade några chefer och handläggare på verket, dels om grundets läge, och dels om jag skulle få tillbaka mitt jobb nu?

Administrativa direktören Järmark sa att sjöåklagarens resultat inte påverkade min situation ett dugg. För övrigt kunde han inte ägna sig åt det jag kritiserat. Jag flyttades därför att jag på eget bevåg sysslade med Tsesisaffären, som ju inte var min sak, och det till den grad att det väckte stor irritation på min avdelning, menade Järmark. Han sa också att åklagarens beslut dessutom bara betydde att lotsen inte begått något ”kriminellt”. Grundets läge var en komplicerad fråga som fick avgöras i rättegångsprocessen.

Franson höll sig till sista halmstrået – att sjökortet inte skulle vara ett ”navigatoriskt hjälpmedel” i lagens mening. Han brydde sig inte om grundet läge.

Hallbjörner kände inte heller till mina åsikter, till reporterns förvåning. Hur som helst hade jag ingen kompetens i frågan. Sjökartedirektören ville inte kommentera om grundet fanns i sjökortet eller inte vid olyckstillfället. Den var alltför komplicerad för att kunna besvaras med ja eller nej, eller för den delen inom ramen för en liten artikel. Inga kartor var för övrigt helt rätt, påpekade kommendören. (FÖ 3.8.79)

Helgen som kom träffade jag Arnljot och det var dags att summera utvecklingen och se framåt. Vi hade från första början försökt liga före i våra analyser, för att slippa obehagliga överraskningar. Det hade vi inte varit så bra på att förutsäga så här långt, för ingen av oss kunde anat den gränslösa bristen på öppenhet verket presterade.

Det var intressant att läsa verksledningens kommentarer i tidningarna. Utan tvekan hade sjöåklagarens friande av lotsen satt sina spår.

Hallbjörners ansvarsflykt var mer än ”förvånade”. Han som bl.a. varit drivande att fria sjökortet i den inledande presskommunikén, gett Sjölin både en utskällning och munkavle redan på olycksdagen. Han som hotat Arnljot, gett mig munkavle, varit närvarande vid hela sjöförklaringen, varit föredragande inför styrelsen och varit aktiv i JK- och sjökortsutredningen. Han som bombarderat våra egna haveriutredare med egna synpunkter och uppgifter och ändrat rättelsen i det nytryckta sjökortet en handfull gånger ”för att den skulle bli så bra som möjligt”. Som fortfarande inte kunde säga ja eller nej om grundet fanns i det aktuella sjökortet och skulle behöva mer än en ”liten artikel” för att förklara sig. Sjökartedirektören ville ha monopol på sanningen, men kunde inte berätta den. Arnljot och jag undrade fortfarande var en fungerande rättvårdande myndighet höll hus? Hallbjörners destruktiva inverkan hade pågått i två år.

Den kartografiska bluffen levde, men var på väg att vittra sönder. Det hade börjat gå upp för verksledningen att det inte gick att få grundet innanför sjökortets 10-m kurva, trots ett horribelt

utnyttjade av det ”inbyggda” lägesfelet i sjökortet. Mörkläggningen och taktiken gick nu över i en praktisk fas, som gick ut på att det inte skulle gå att rita den lilla marginal som myglet inte kunde dölja. Nu var det tydligen rättelsepennans storlek det hängde på?

Det sorgligaste var ändå attityden mot Tsesislotsen. Verksledningen hade inte gett upp hoppet att sätta dit honom även om han inte gjort något ”kriminellt”. Arnljot och jag förstod att vi hade lång väg kvar – på flera plan.

Det gällde att ta tillvara det positiva. Aningen högmodig och triumferande försökte jag mig på att skriva en ”riktigt” debattartikel. Efter alla frustrerande motgångar och vansinniga upplevelser, var det läge att ta tillbaka något av förlorad mark och markera att jag fortfarande som kartexpert var en faktor även om jag gick omkring i blåställ om dagarna och hade trassel i fickorna. Den här gången siktade jag högre än att refuseras i personaltidningen ”Aktuellt”. Jag vände mig till DN:s debattsida och hoppades på tur. Rubriken jag tänkt mig löd: ”Tsesiskatastrofen – vems angelägenhet?”

”Sjööklagaren i Stockholm har efter nära två års betänketid kommit till den slutsatsen att han inte kan åtala lotsen ombord på det ryska tankfartyg ”Tsesis” som grundstötte i Södertäljeviken hösten 1977.

Huvudorsaken är att sjökortet innehöll felaktig information vid grundstötningsplatsen. Åklagarens beslut innebär upprättelse inte bara för lotsen och fartygsbefälet utan också för den av sjöfartsverkets anställda som vågat ge uttryck för samma slutsats som nu sjööklagaren har kommit till.

Frågetecknen kring sjöfartsverkets agerande, då man kategoriskt försökt fria sjökortet och den egna skulden, samtidigt som man skyllt på lotsens sätt att framföra fartyget, har åter hopat sig.

När verket av justitiekanslern friades från kritiken att ha mörklagt vitala fakta kring katastrofen tog generaldirektör Lennart Johansson till orda. Han förklarade att det i fortsättningen var angeläget att man från verkets sida skulle närma sig lotsarna och att man måste försöka tala samma språk som den kategorin anställda inom verket. Generaldirektören efterlevde sitt vackra tal dåligt redan från början genom att hålla ”Tsesis”-lotsen på halster och inte utnämna honom till mästerlots, en hederstitel han var väl meriterad för redan före olyckstillfället.

Sent omsider har det gått upp för lotsförbundet att verket inte bara missköter sina personalärenden, utan också, och ännu allvarligare, att lotsarna idag är rättslösas i dylika grundstötningsfall. Det har klart framgått att verkets egna jurister ensidigt har inriktat sig på att få lotsen dömd. Med nuvarande lagstiftning är chansen minimal att verksledning och lotsar kommer att prata samma språk. För att verket helt ska frias från skuld är det nämligen en förutsättning att lots eller befäl fälls i domstol.

Sjökarteavdelningens chef, kommendör Folke Hallbjörner har inte varit sen att fria sig själv och sjökortet från ansvar och skuld till olyckan, samtidigt som kommendören har inkompetensförklarat välmeriterade kritiker på löpande band.

Idag kan man allvarligt fråga sig vem som är mest kompetent att arbeta inom sjökarteverksamheten? Är det den som redan timmarna efter olyckan slog fast att grundet över huvud taget inte var redovisat i sjökortet och omedelbart ville göra någonting åt det? Eller är det den som trots vetskap om att fartyget grundstött i farleden ändå förklarar att sjökortet är felfritt och att det inte går att rätta?

Är det rimligt och rätt att den som direkt såg det uppenbara felet efter tretton års erfarenhet idag är förvisad från allt kartarbete, fått lämna sitt yrke och nu på verksledningens direktiv mot sin vilja omskolas till elektriker på en verkstad utanför Norrköping?

Kan den anklagas för att inte ha skött sitt jobb som envetet har förklarat och försökt få verksledningen att inse att de bortförklaringar man kommit med ingalunda kommer att hålla i en rättslig prövning?

Rederiet och sjöfartsverket ska nu inför Stockholms tingsrätt göra upp om skulden till olyckan. De totala skadeståndsanspråken ligger på sjutton miljoner kronor. De rent nautiska frågorna lär nu vara utagerade i samband med att lotsen och därmed fartygsbefälet frias från skuld. Processen kommer i stället att handla om sjöfartsverkets försummelse att inte i sjökortet införa vad man visste från sjömätningar av högsta kvalitet och noggrannhet från 1969.

Den sjökortsutredning regeringen beställde efter olyckan har inte kunnat ge något entydigt svar på vad som felat inom verket. Det förvånar inte mig som tagit del av utredningen och sett hur utredaren ensidigt har matats med felaktiga sakuppgifter. Det gäller i högsta grad hans uttalanden angående "Tsesis"-grundet, ett ställningstagande som för övrigt inte alls ingick i utredarens direktiv.

Också justitiekanslern utredning, där han friade sjöfartsverket från mörkläggning av fakta, har idag kommit i en helt ny dager, när det visar sig att ansvariga inom verket lämnat felaktiga upplysningar. Är det för mycket begärt att JK själv än en gång läser igenom sitt material och vidtar lämpliga åtgärder?

Friandet av lotsen innebär en minskad chans att alla papper kommer att kunna belysas i en rättegång. Frågan man kan ställa sig idag är om sjöfartsverket i den kommande processen kommer att begära en förlikning för att undvika förödande huvudförhandling där en rad vittnen kommer att berätta om hur de fått munkavle, blivit hotade och fått kontraorder för att rädda ledningens skinn?

Mörkläggningen av våra egna fel och brister har kostat miljoner att bortförklara. Vår skuld till det inträffade hade omedelbart kunnat sammanfattas på ett enda papper. I stället har affären växt till ett gigantiskt spel med stora summor och vanliga rättstänkande människor som insats.(8.9.79)

En vecka senare ringde Anita. Hon hade fått sektionsstyrelsens stöd att köra omplaceringsärendet i botten. Det var som tidigare bara mitt eget arbetsplatsombud som inte gillade en prövning i Arbetsdomstolen. Nu tillfredsställde han Hallbjörners intentioner och hoppade av sitt fackliga uppdrag. Belöningen lät inte vänta på sig. Sjökartedirektören gick förbi Christinas sexton års erfarenhet med goda vitsord, och gav honom vikariatet för kartredaktören, trots att han aldrig satt sin fot på bearbetningsdetaljen. Hur Christinas arbetssituation skulle se ut i framtiden, var lätt att räkna ut.

Kritiken mot verket var inte över. Sveriges fartygsbefälsförening (SFBF) ansåg att verksledningens sätt att lägga sig i olycksutredningar hotade medlemmarnas rättssäkerhet. Man hade tillsatt en arbetsgrupp som kom med en rapport. Arbetsgruppen ställde sig bakom verkets olycksutredare, och sjökarteavdelningen fick mycket stryk för förhalningstaktiken och sättet att utreda sina egna fel. (NT 13.9.79)

Med den salvan inleddes en ny, svart parentes i Tsesisaffären. Generaldirektören slog tillbaka direkt. I den fortsatta pressdebatten avvisade verkschefen fartygsbefälsföreningens rapport som

"rent nonsens". Men avdelningsdirektör Nöring på säkerhetssektionen hade nu definitivt tröttnat på att vara verksledningens slagpåse. Han kontrade och berättade i Norrköpings Tidningar att både han och hans handläggare tyckte att de blivit utsatta för påtryckningar i utredningsarbetet.

Journalisten, ”nummer ett” på DN hörde av sig igen. Han ville göra ett reportage om mig – gärna med bilder och helst från Tsesisgrundet. Jag var inte helt ointresserad, men tiden var illa vald. En vecka senare skulle jag vara hantlangare på en kassunfyr mitt ute i havet och skulle bli borta ett par veckor. DN-journalisten tyckte att det lät som en bra bakgrund till artikeln och lovade återkomma. När jag ändå hade honom på tråden, frågade jag om han hört någonting om mitt debattinlägg. Han svarade frankt att journalisterna på tidningen inte hade någonting med debattsidan att göra. Men så mycket kunde han säga, att det fanns till att börja med två kriterier som måste uppfyllas för att bli publicerad på ”DN-debatt”.

För det första måste man vara "känd", och för det andra måste man vara "rumsren". Frågan var om jag i dagsläget ens uppfyllde något av kraven?