26. Tsesis i tingsrätten

12 maj – 5 juni 1980

Tsesisrättegången inleddes vid Stockholms tingsrätt på Vasagatan den 19 maj 1980. Arnljot, Christina och jag var kallade som vittnen av rederiet en dryg vecka senare. Ur vårt perspektiv blev rättegången en besvikelse.

Vi läste de tidningsreferat vi kunde komma över. En tidning skrev att verket erkänt att grundet låg i vit sektor. Det var ju en sensation, media hakade på och jag blev segrare igen. Verkets advokat höll inte med om det, men taktiken hade ändrats. Verket erkände att sjökortet var fel, men att det var ett så litet fel att det måste anses ligga innanför felmarginalen? Samtidigt dementerades alla tidningsuppgifter i ett internt utskick på verket.

Redan på rättegångens andra dag kom motsättningarna i dagen. Tsesis kapten Vladimir Minailenko ansåg att statens advokat ljög och inte lagt alla kort på bordet.

”– Tsesis gick hela tiden i farleden och enligt sjökortet var djupet vid grundstötningen 20 meter.

Jag är också säker på att vi följde de bäringar som skulle föra fartyget förbi den farliga 10 m-kurvan vid Käringklubben, sa Minailenko.” (DN 21.5.80)

Veckan gick fort och vi åkte till Stockholm. Det blev en lång och nervös väntan i tingsrättens korridorer. Arnljot skulle vittna först den dagen, därefter Christina och sedan jag.

Arnljot som väntat länge på det här tillfället, hade tagit som sin huvuduppgift att förklara de hur det kom sig att sjökort 721 redan i sin konstruktion hade lägesfel på öar och skär.

Det var det som sjökarteavdelningen nu utnyttjat till fullo i mörkläggningen. Det var ingen lätt uppgift för Arnljot att vara pedagogisk i det här ämnet. Han hade kanske varit alltför ambitiös? Det blev mycket teori och siffror. Utredningsmaterialet var stort och timmarna rann iväg.

När det blev Christinas tur var det bara två timmar kvar av tingsrättens arbetsdag. Men redan efter en timmes förhör kom Christina ut. Hon var nöjd.

Efter en kort paus, var det min tur att ta plats i vittnesstolen. Jag hade ingen aning om några frågor eller ämnen, men jag hade för säkerhets skull tagit med mig ett par pärmar in i rättssalen, som jag lutade mot ett stolsben.

Det stora intresset från allmänheten hade gjort att man fått byta till en större rättegångssal. Det var dov belysning och lite ”murrigt” där inne. Det fanns inget dagsljus. Åhörarna satt på lösa stolar längst bak i lokalen som var inredd med mörkröda textilier. Rättens ordförande laddade in ett band i bandspelaren. Efter vittneseden kunde förhöret börja. Det var första gången jag såg advokat Palme. Ryska rederiets ombud var i sextioårsåldern, under medellängd, med vitt slätt bakåtkammat hår. Han bar stora glasögon och var klädd i en kritstrecksrandig, blanksliten mörk kostym.

Förhöret började trevande. Jag var nervös och advokaten formell. Jag fick intrycket att han ville betona att det var första gången vi träffades. Jag hade lust att svara "tyvärr" på det konstaterandet och kände mig inte precis hemma. Jag visste inte om Palme ville skydda sig själv? Om advokaten efter JK Ingvar Gullnäs och JO Per-Erik Nilssons negativa uttalande om min person och trovärde gjort att han inte litade på mig, kände jag att jag lika gärna kunde gå hem direkt.

Efter en stund hade vi i alla fall hamnat på ungefär samma våglängd. Jag fick tillfälle att fritt berätta om hur jag kopplades in på olycksdagen, vad jag upptäckte redan då och vilka personer jag

hade kontakt med. Palme frågade om sjömätningsrutiner och bakgrunden till mätningarna 1969. Jag berättade också om de olika lodningarna som var gjorda genom åren. Jag visade några kartor och skisser. Det fanns en overhead-projektor till förfogande i lokalen och vaktmästaren fick släcka ner ytterligare.

Det kanske blev för mörkt och tråkigt? Jag körde mina egna OH-bilder och visade hur grundet hamnade i farleden i alla kända mätningsresultat. Jag visade också att grundet över huvud taget inte fanns i det underlag som användes när sjökortet ritades. Det var ett nytt, vad vi kallar ett ”friliggande” grund. Med en ”egen” 10 m-kurva och borde ha också en egen 6 m-kurva, men den hade trollats bort med ett 6,2 m-djup.

Några av rättens ledamöter gäspade stort, det hade varit en lång dag. På det hela var stämningen avslagen och jag blev nästan förbannad när jag såg att rättens ordförande mest hela tiden satt bortvänd och pratade med en bisittare. Men vad gjorde det? Även om jag själv tyckte att mina kartor talade tillräckligt – togs det jag sa upp på band. Det var först senare jag fick veta att ingenting fastnat på magnetbandet. Mikrofonsladden var för kort.

Timmen gick fort. Förhöret avbröts och det bestämdes att jag skulle komma tillbaka nästa dag. Jag kände mig ändå nöjd med det jag presenterat, och rederiets advokat var på bra humör när vi bytte några ord efteråt.

Vi var tillbaka i Norrköping nio på kvällen, och hämtade pojkarna hos en granne. Det blev bara några timmar sömn.

Nästa morgon tog jag ett tidigt tåg till Stockholm. Förhöret tog en timme den andra dagen också. Jag talade om vad jag tyckte om verkets sätt att argumentera vid sjöförklaringen. Det var fel att utnyttja fel i sjökortet. Det var fel att utelämna alla viktiga bäringar i materialet. Och det var mer att inte vilja än att inte kunna när vi skulle redovisa grundet rätt i sjökortet.

Av verket advokat fick jag bara en enda uppgift. Han bad mig lägga ut den vit-gröna sektorgränsen 346˚ till fyren Fifång i sjökortet. Han ville väl kolla om jag kunde hantera en gradskiva? Sektorgränsen? Ja, den hamnade som alltid på fel sida om grundet. Det var allt. Jag var nöjd att det var över och satt ner på en stol bland åhörarna.

Under eftermiddagen stannade jag och lyssnade på andra vittnesförhör. Jag kunde inte låta bli att tänka på vilken jätteapparat det enkelt förklarade sjökortsfelet hade satt igång. Det ogenerade sjökortsmyglet var en sak, men det var lika trist att verket nu gick på offensiven för att sätta dit lotsen och befälet.

Sjölin hade nämligen gjort en två meter förstoring av sjökortet och teoretisk plottat Tsesis framfart minut för minut med hjälp av rodervinklar, kursskrivare, kompassvinklar och allt som fanns i loggboken minuterna innan grundstötningen. Avsikten var att visa att Tsesis påbörjat sin styrbordsgir för tidigt och därför hamnat på grundet. Det besvärliga var att han var tvungen att rita in tankfartyget i farleden i den slutgiltiga positionen. Min slutsats var att man tydligen var beredd att offra grundets placering innanför 10 m-kurvan för att få en chans att nita lotsen.

Verket kallade in expertvittnen för att i timmar analysera rodervinklar och kompassriktningar. Jag undrade bara till vilken nytta? Jag blev upprörd när jag tänkte på hur stora resurser vi lagt ner och hur långt ut i periferin vi hamnat för att försökt hitta eller skapa halmstrån. Allt gick ut på att avleda uppmärksamheten från vårt, sjökarteavdelningens ansvar. Bilagorna blev bara fler och fler och bortförklaringsnotan dyrare och dyrare.

Av mediereaktionerna att döma, gick det gå dåligt för staten i ”mammuträttegången” och pressen drev respektlöst med verket i spalterna. Aftonbladet undrade hur det skulle gå för

Sjöfartsverket efter rättegången. Ledarkommentaren tog upp GD Johanssons svar i personaltidningen på Arnljot senaste inlägg i GHT:

”Generaldirektören svarade ordrikt och avslutade:
’Det finns dessutom mera angelägna saker att syssla med i vår verksamhet just nu.
– Även Arnljot Hegfeldt borde förstå detta och ägna sig mera odelat och med större flit åt sina ordinarie arbetsuppgifter än han av arbetsresultatet att döma gjort under senare år.’”
Av rättegångsförhandlingarna framgår att staten nu accepterar att Tsesisgrundet inte går att flytta på. Gäller detsamma för avdelningschefer och generaldirektörer, undras i ämbetskretsar.”

Det förvånade mig att Hallbjörner vittnade i tingsrätten. Det var inte likt sjökartedirektören att stå i rampljuset. Men skam vore det väl annars då vännen och kollegan amiralen Hall kom ända från England för att ställa upp? De två vittnesförhören var i vart fall på pappret godbitar som jag och Arnljot tyckte var väl värda ett par semesterdagar och nya besök i Stockholm.

Stämningen var uppskruvad inför förhöret med Folke Hallbjörner. Rederiets ombud advokat Palme, hade från olika håll försetts med en uppsjö av lämpliga frågor till sjökartedirektören. Fotoblixtar lyste upp korridoren utanför domstolslokalen när sjökartedirektören gjorde entré.

Verkets advokat från Göteborg inledde. Det blev en lång dialog. Folke Hallbjörner berättade om sin egen subtila roll i affären. Ansvarsfrågan – den personliga – var viktigast att negligera.

Det blev ett meningslöst och lite farsartat förhör. Sjökartedirektören visste ingenting, kunde ingenting och hade varken sett eller hört någonting anmärkningsvärt i samband med Tsesisolyckan.

Han kom inte ihåg samtalet med Sjölin på olycksdagen, och hade aldrig hört talas om en djupkarta som visade ett grund som inte fanns i sjökortet. Han var inte insatt i mätningarna 1969 och han kunde inte själv tolka djupkartor. Han hade ingen uppfattning om den ledande fyren Fifongs sektorändring efter olyckan med fyra grader var mycket eller lite i sammanhanget. Han visste inte ens vad han sysslat med innan han var vikarierande säkerhetschef på AMS.

Kulmen på sjökartedirektörens kompetensflykt kom när Palme tog över och återvände till utvärderingen ombord på sjömätningsfartyget 1969. Han frågade kommendören hur den hade gått till.

– Jag kan inte redovisa hur han mätningstekniskt bär sig åt, svarade sjökartedirektören.

– Vi var överens om att man skall kontrollera om det finns nya grund i området. Men hur han gör det vet ni inte närmare?

– Nej, hans tekniska förfarande känner jag icke till, svarade Hallbjörner.

Advokat Palme fortsatte att fråga hur det gick till på sjömätningsfartyget, men rättens ordförande avbröt.

– Nu har vittnet sagt flera gånger att han inte kan uttala hur det gått till tekniskt på denna sjömätning–låt oss nu lämna detta! Flera gånger har vi hört det.

Rederiets advokat var nöjd efter förhöret med sjökarteavdelningens chef. Vi som visste lite mer på åskådarbänken, var inte fullt lika nöjda. Hallbjörner var pinsamt avklädd, men Arnljot och jag hade hellre sett honom naken. Han hade som väntat inte bidragit med några klarläggande fakta, och lyckats frånta sig allt personligt ansvar.

Dagen därpå tog jag min andra semesterdag. Det var Sjölins tur att höras.

Han använde konsekvent samma fräcka finter som vid sjöförklaringen och vägrade fortfarande att jämföra mätningshandlingar med sjökortsförstoringar. På några punkter fick han backa, men Palme var alldeles för dåligt påläst och kunde inte upprepa eller fullfölja några resonemang från sjöförklaringen då det gällde de känsliga kartorna.

Händelserna på olycksdagen och Hallbjörners utskällning av Sjölin hade blivit en het potatis för de inblandade. Sjölin gick inte med på att han hade ringt till kommendören, och slapp frågan om motsatsen.

Amiral Hall från England gjorde sin plikt. Den juridiska huvudfrågan i rättegången var om sjökortet enligt lagen skulle betraktas som ett "navigatoriskt hjälpmedel". Om det var så, kunde staten bli ansvarig för olyckan. Amiral Halls uttalanden tolkades till svenska. Statens advokat ledde förhöret:

– Såsom före detta chef för sjömätningsavdelningen i Storbritannien, känner ni något fall där er myndighet har åtagit sig ansvaret för fel i sjökort?

– Nej, I ett sådant här fall skulle vårt sjöfartsverk troligen ha påstått att felet ligger inom de acceptabla gränsvärdena, sa amiral Hall.

Rederiets advokat tog över och berättade att grundet låg i siffran "0" i den 20-meters djup-angivelse som fanns i sjökortet.

– Det är ert påstående, jag har inte fått samma information. Jag har redan fått fullständig information om hur detta har skett, svarade amiralen.

Lotsdirektör Ericsson gjorde ett gediget intryck på mig och sa i sitt vittnesmål att sjökortsfelet var det allvarligaste i mannaminne. Jag fick en lång pratstund med honom efter förhöret. Det var intressant att höra hans detaljerade version av vad som hände på olycksdagen hos Sjölin och när hans rapport senare beslagtogs. Han var också upprörd över de förhör verksjuristen Johan Franson utsatt honom för inför vittnesmålet. Det enda han kunde glädja sig åt var att pensionen inte var långt borta.

Rederiets advokat Palme hade kallat in en professor som granskat det aktuella sjökortet. Han tyckte att de stora fel som fanns var upprörande och slog för egen del fast att Tsesisgrundet låg inom sjökortets 20-meters djupsiffra. Det var förstås ljuv musik för Arnljot och mig på åskådarplats.

Genom tidningsreferat fick vi veta att Arnljot och jag i rättegångens slutskede fått ta emot ordentligt med stryk av statens advokat. Han gillade inte om att vi kritiserat verkets material till sjöförklaringen. Vi hade redovisat andra uppfattningar och hittat fel på både det ena och det andra, menade han. I sann JK-beslutanda hade vi trott oss inte bara avslöja fel, utan också att det skulle ha lämnats medvetet felaktiga uppgifter av Sjöfartsverkets tjänstemän.

– Men varför spilla mer tid på det, sa statens advokat och hänvisade till justitiekanslerns bedömning.

Som om det inte de skulle räcka, dömdes vi ut som sakkunniga – i alla fall opartiska experter.

Han hade noterat vår ”muntra skadeglädje” när något gick snett för staten och någon på åhörarplats hade rapporterat till advokaten att vi ville ha rubriker när det gick åt andra hållet?

Vi var inställda på en lång besvärlig resa och vi saknade det samlade försvaret för lotsen från sjöförklaringen oerhört.