27. Sorti

15 juni – 20 september 1980.

Tingsrättsförhandlingarna förde inte saken framåt. Även om verket fått backa, var jag besviken. Min förhoppning att försvaret av sjökortet skulle punkteras i tingsrätten infriades inte. Faktum var att mörkläggningen och den kartografiska bluffen fungerade bättre nu när motfrågorna från sjöförklaringen varken upprepades eller utvecklades. Det hade blivit en kurragömmalek igen – nu med ett ännu större material. Kanske rederiets försvar satsat allt sitt krut på den rent juridiska frågan? Vem kunde ana att en rättegång med svenska staten som motpart skulle innehålla så mycket fiffel och båg, där tiga var silver och ljuga var guld? Där mottot: ”Vi tar inte på oss någonting om vi inte behöver” gällde utan gräns och fått klartecken från landets högsta juridiska ombud.

– Det är skoj alltihop! Arnljot upprepade sitt favorituttryck. Om det skulle bli en fortsättning såg lotsens och rederiets försvar ut att ha ett oändligt högt berg att bestiga. Inte minst efter verkets nya och aggressiva attack med en manipulerad sjökortsförstoring av Tsesis framfart i farleden.

Jag saknade de båda initierade journalisterna på DN. Det ryktades att den ene, nummer två, blivit utrikeskorrespondent i Afrika och den andre var på segelsemester. Jag kunde å andra sidan förstå om de börjat tvivla på sitt eget omdöme, eller kanske hamnat snett hos redaktionsledningen efter alla avslöjande reportage, utan att få någon som helst respons från de följande statliga utredningarna?

Statens advokats utspel mot Arnljot och mig ingick naturligtvis i hans jobb, men det kändes inte heller bra. Samtidigt var det ett kvitto på att vi ansågs så obekväma att man måste ta hjälp av JK, JO och spanare på åhörarbänken. Den rollen hade vi ingenting emot.

Kommunikationsdepartementet låg vägg i vägg med tingsrätten på Vasagatan. Vi trodde vi såg folk därifrån som avlyssnat delar av rättegången, lika väl som det fanns personal från ryska ambassaden. I en paus pratade jag med en av dem och undrade vart advokaterna från sjöförklaringen tagit vägen? Han ryckte på axlarna och gjorde en gest med händerna som liknade den som används vid spelarbyten i fotbollsmatcher.

Jag tyckte att jag hade mer att ge. Innan det hela var över, ville jag förklara för sjöfararna deras stora dilemma ur rättssäkerhetssynpunkt i samband med sjöolyckor med vår nuvarande chefsstab. Jag skrev den 24 juni ett inlägg till debattforum i Svensk Sjöfarts Tidning med Tsesisrättegången som exempel.

Bomben slog ner utan förvarning. Generaldirektör Lennart Johansson fick inget nytt förordnande, men skulle stanna året ut. Den 10 juli meddelade han facket att han skulle avgå av familjeskäl om han fick ett likvärdigt jobb i Stockholm. Dagen därpå skrev Folkbladet att han ”fick gå”. Samma dag skrev verkschefen i internbladet ”Flyt-Nytt:

”… Naturligtvis kommer jag inte att lämna sjöfartsverket utan stor saknad. Det är stimulerande och för samhället viktig verksamhet vi arbetar i. Problem och svårigheter saknas inte men just detta bidrar i varje fall i mitt tycke till att göra jobbet intressant och berikande. Att planera sin arbetsdag

är ofta nästan omöjligt; ständigt dyker mer eller mindre oförutsedda – ofta besvärliga – frågor upp som kräver ett ställningstagande.

Utan skickliga och lojala medarbetare klarar man sig då inte. Hade jag inte haft det – hade jag kanske inte blivit kvar ens så här länge i verket.

Även om jag inte slutar just nu – tack ska' ni alla för att Ni var och en på sitt sätt bidragit och bidrar till att försöka göra sjöfartsverket till en vänlig, rättvis och samtidigt effektivt och så långt möjligt obyråkratiskt fungerande myndighet i samhällets tjänst. Fortsätt med det!

Lennart Johansson"

Det var bara fyra dagar kvar innan Tsesisdomen skulle komma, men två dagar senare fick vi veta att de skjutits upp en vecka. SST publicerade mitt inlägg den 17 juli:

"Oljeskadelagen – i praktiken omöjlig?

Sjöfartsverket bedriver i sitt sjömätningsarbete en unik verksamhet som man dessutom har monopol på. Egen och marin personal utför allt arbete beträffande kartläggning av bottenförhållandena runt våra kuster. Ett begränsat antal personer har kompetens att bedöma tillförlitligheten i våra sjökorts djupuppgifter. Denna "slutna" verksamhet, där materialet i regel dessutom är hemligstämplat och på annat sätt svårtillgängligt utan specialkunskaper, inbjuder i sig till mindre nogräknade bedömningar då det inträffar en olycka. Det gäller i synnerhet om sjökortets information har ifrågasatts och de ansvariga själva får utreda sina eventuella försummelser. Att därtill en hårt auktoritär verksledning som saknar all kompetens i aktuella frågor utövar påtryckningar på sina utredare av prestige eller andra skäl, gör naturligtvis situationen helt ohållbar. Oljeskadelagens förutsättningar har därmed underminerats.

Den som med ett fartyg förorenar svenska vatten har strikt ansvar d.v.s. skall stå för kostnaderna beträffande sanering etc, oavsett vem som bär skulden till det inträffade. Sådan är lagen. Ett undantag som friar rederiet från ansvar är om olyckan i sin helhet beror på försummelse av myndigheten beträffande underhåll av fyrar och andra navigatoriska hjälpmedel. Nu är frågan: Hur bevisar rederiet detta? Vilka möjligheter har man att tränga in i sjöfartsverkets hemliga arkiv och rota fram det material som behövs för att kunna bevisa en försummelse från myndighetens sida? Naturligtvis ingen möjlighet alls. Lagen förutsätter att sjöfartsverket lägger alla kort på bordet, att man med fullständig objektivitet och öppenhet visar vad man känner till och vad man har i sina gömmor.

Vad händer då när sjöfartsverkets ställdes inför det på samma gång pinsamma som allvarliga och skrämmande faktum att man i sitt eget arkiv, sedan åtta år tillbaka hade Tsesisgrundet, det allvarligaste sjökortsfelet i mannaminne, detaljerat sjömätt och kartlagt i stor skala?

Sjöfartsverket och därmed staten blev part i målet, speciellt då 6-metersgrundet som den ryska oljetankern rände upp på, var stor som en ishockeyrink och dessutom var beläget i farleden till Södertälje, i vit sektor där sjökortet visade ett djup av 20 meter.

Vilken objektivitet och öppenhet kan man förvänta sig av en verksledning som av sina sakkunniga omedelbart efter olyckan ställs inför sådana kalla fakta?

Justitiekansler Gullnäs (numera landshövding) uppmanade i praktiken verksledningen att sekretessbelägga det man inte ville skulle läcka ut. Är det så en myndighet skall agera då en egen

tjänsteman, i detta fall Tsesislotsen stod under åtalshot? Är det genom mörkläggning av fakta som sjöfararen skall berövas sina rättsliga rättigheter?

Frågan är också hur andra än direkt ansvariga utredare inom verket ska ställa sig till ledningens påtryckningar? Lojalitetskonflikter uppstår. Hur mycket samvetskval ska en enskild tåla innan han slår larm? I det aktuella fallet dröjde det fem månader och mörkläggningen av kända fakta hade redan tagit sig absurda former. Hur ska då en upprepning kunna förhindras?

I debatten har det framförts krav på att alla större olyckor, även med utländska fartyg inblandade ska utredas av en från sjöfartsverket fristående myndighet, haverikommissionen. Därmed skulle lojalitetskonflikter som det här varit frågan om, kunna undvikas. Förslaget är bra, men ett annat utredningsförfarande kan knappast förväntas bli objektivt så länge utredarna inte får tillgång till, och en allsidig bedömning av allt material som kan komma i fråga. Verksledningens klantiga uppträdande i Tsesisärendet har klart visat att man även i fortsättningen tänker gå på justitiekanslerns linje, d.v.s. sekretessbeläggning av känsligt material.

Att verksledningen dessutom visar en skrämmande likgiltighet inför lagen, genom att förse JK och andra utredare med falska uppgifter i ärendet, gör inte sjöfararnas sak lättare. Som ordningen nu är kan oljeskadelagen alltså inte fungera utan att det finns personer inom myndigheten som är beredda att offra både yrke, framtid och hälsa för att bevaka mygel och tjäna det allmännas intresse.

Med tanke på vad dessa personer fått genomgå under gångna två och ett halvt år, är chansen till en upprepning d.v.s. att sjöfararnas rättigheter kommer att försvaras inom myndigheten, mot myndigheten, minimal med sittande verksledning.

Den 19 september faller Stockholms tingsrätts dom i Tsesismålet. Frågan som där har behandlats är om katastrofen i sin helhet berodde på sjöfartsverkets försummelse att inte rätta sjökortet efter nysjömätningarna 1969.

För er som färdas i våra svenska farvatten betyder det mer konkret om man kan bli ansvarig för att ha gått på ett 6-metersgund i en 9-metersfarled, i vit sektor där sjökortet visar 20 meter vattendjup?

Bildtext: Ännu två och ett halvt år efter Tsesis grundstötning har sjöfartsverket inte velat presentera den noggrant inmätta haveristen i den aktuella sjökortsbilden. Det har möjliggjort en kurragömmalek med massmedia, statliga utredare och rättsliga instanser. Under den just avslutade rättegången har utomstående expertis slagit fast att Tsesis grundstötningsplats, 6-meetersgrundet befinner sig där sjökortet anger 20 meters vattendjup, i den ledande fyren Fifongs vita sektor. Sjökartedirektör Folke Hallbjörner har tidigare i Svensk Sjöfarts Tidning hävdat att det aktuella sjökortet inte var felaktigt."

Birger Sjölin skrev ett svar på debattinlägget den 23 juli och skickade en kopia till

GD Johansson, som inte gillade det jag skrivit. Han skrev själv ett brev till Svensk Sjöfarts Tidnings chefsredaktör den 24 juli:

"Vad jag reagerar mot är – med hänsyn till angivna omständigheter – att tidningen låter just Anders Ahlmark helt oemotsagd komma till tals på detta sätt i det i och för sig mycket omskrivna Tsesis-ärendet. Tidningens förmodligen ganska stora läsekrets kan ju inte rimligen antas ha sådana insikter i denna aktuella fråga att man rätt kan bedöma trovärdigheten av innehållet i Ahlmarks artikel.

Ett enkelt telefonsamtal eller annan lämplig kontakt hade jag onekligen uppskattat innan det här numret av tidningen gick till tryckning. Förmodligen hade jag även då avstått från ett direkt bemötande, men kanske hade jag ändå fällt någon kommentar eller framfört någon synpunkt som varit värd ett åtminstone litet utrymme i anslutning till Ahlmarks inlägg – för 'balansens' skull om inte annat.

Det är ju faktiskt jag och inte Anders Ahlmark som utåt representerar sjöfartsverket och har det yttersta ansvaret för vårt handlande i olika frågor.

Slutligen och mera inom parentes: i artikeln framförs ganska allvarliga men helt obestyrkta anklagelser mot verksledningen vid sjöfartsverket. Hur ser ansvarige utgivaren för tidningen på detta från tryckfrihetssynpunkt? Som bekant – antar jag – måste man ändå iaktta en viss försiktighet vid publicering av personkritik m.m. som inte är sakligt underbyggd eller kan beläggas på ett objektivt tillfredsställande sätt. (24.7.80)

Tidningsredaktören fick kalla fötter och höll med min generaldirektör. Han lovade i sitt svar den 31 juli att SST skulle låta Birger Sjölin komma med ett svar i nästa nummer. Men GD Johansson var ändå inte nöjd och svarade:

"Det är riktigt som du påpekar att tidningen inte förut engagerat sig i Tsesis-ärendet. I min enfald (tydligen) har jag trott att detta berott på att man bl.a. i ljuset av de ganska omfattande – och när det gäller resultatet helt entydiga – JK- och JO-utredningar m.m. som framtvingats av Ahlmark tidigare agerande insett att hans beskyllningar och kritik mot främst ledningen vid sjöfartsverket egentligen inte alls förtjänar den uppmärksamhet som andra tidningar – och även radio och TV – ägnat saken.

Jag förstår nu att jag gjort en felbedömning och detta är kanske den verkliga grunden till min besvikelse. Samtidigt inser jag att det förmodligen är meningslöst att fortsätta den här diskussionen. Detta får alltså bli mitt slutord i frågan. Om det kan vara av intresse vill jag bara tillägga att Sjölin är en av de personer vid verket som – hittills utan att offentligt gå i svaromål – har anledning att känna sig kränkt och mest illa berörd av Ahlmarks helt obestyrkta anklagelser för mygel och mörkläggning m.m. Sjölins fysiska hälsa har periodvis varit vacklande och den har inte precis – om jag nu uttrycker det försiktigt – förbättrats genom Ahlmarks beteende. Jag förstår mycket väl att det trots allt finns gränser även för Sjölins tålighet. Det hade följaktligen inte kommit som någon överraskning för mig om han reagerat långt tidigare. Annars tycker jag i princip att tvistefrågor av den här arten inte är värda att föra ut i offentlig debatt på det sätt som skett eftersom bristen på kunnande, saklighet och vilja till objektivitet är så uppenbar hos den ena parten" (7.8.80)

Svensk Sjöfarts Tidning tog in Birgers Sjölins svar i nr 33, den 14 augusti. Verkets strateg och statens huvudvittne skulle för "balansens" skull – om inte annat, återställa ordningen med "kunnande, saklighet och vilja till objektivitet". Och det var med verksledningens goda minne och tidigare förmaning till SST:s chefredaktör: " Som bekant – antar jag – måste man ändå iaktta en viss försiktighet vid publicering av personkritik m.m. som inte är sakligt underbyggd eller kan beläggas på ett objektivt tillfredsställande sätt.":

"Undertecknad anhåller om att i Eder tidning i sitt kommande nr på god plats bereder utrymme för bifogade av mig författade artikel.

Oljeskadelagen och Tsesisfallet

I nr 29-30, 1980 har Svensk Sjöfarts Tidning i en stort uppslagen artikel låtit förste kartografen Anders Ahlmark ge utlopp för sina hysteriska fantasier rörande oljeskadelagens tillämpning i Tsesisfallet. Han antyder också misstankar om att denna lag ej heller fortsättningsvis skall kunna fungera på avsett vis. Det är för mig ytterst förvånade att denna tidning så okritiskt ger utrymme för Ahlmarks helt igenom ovederhäftiga och rent infama artikel. Undertecknad har under många år varit Ahlmarks närmaste chef och jag känner honom därför mycket väl. Han är i sin fullständiga respektlöshet för sanning och rätt definitivt icke en man som kan sägas vara någon vän av lag och ordning. Detta har han på ett uppseendeväckande sätt och med eftertryck demonstrerat i sitt agerande i fallet med Tsesis grundstötning. Han saknar dessutom nödvändiga kvalifikationer som bevakare av såväl oljeskadelagens som andra på sjöfartens område gällande lagars tillämpning. Hela hans agerande är uteslutande en illasinnad lust att framföra skymfliga beskyllningar mot arbetskamrater, överordnade, myndigheter och myndighetspersoner. Justitiekanslern har i sin första stora utredning om sjöfartsverkets handläggning av Tsesisaffären formulerat en utomordentligt träffande karaktäristik av Ahlmark. JK säger att 'Anders Ahlmarks anklagelser mot Sjölin m.fl. för oriktiga uppgifter vid sjöförklaringsförhör, präglas liksom stora delar av kritiken i övrigt av inställningen att den som hyser annan uppfattning än han själv inte bara har tveklöst fel utan också drivs av oärliga syften'. Då JK i sin utredning icke på en enda punkt gett Ahlmark rätt i hans kritik finns all anledning betvivla ärligheten i Ahlmarks egna syften.

Justitiekanslern har till dags datum gjort tre utredningar om sjöfartsverkets handläggning av Tsesisärendet. JO har gjort en utredning om handläggningen av fallet Anders Ahlmark. Professor Bjerhammar vid Stockholms Tekniska Högskola har gjort en omfattande utredning om sjöfartsverkets sjökortsframställning, där även Tsesisfallet behandlats. Ingen av dessa utredningar har på någon punkt givit Ahlmark rätt i sin kritik. Inte heller har dessa utredningar funnit anledning att rikta kritik mot sjöfartsverket eller dess anställda. Dessa motgångar driver uppenbarligen Ahlmark till att frenetiskt fortsätta med att offentligen kritisera berörd myndigheter och personer, JK och JO, Bjerhammar som sjöfartsverket, arbetskamrater som överordnade.

Svensk Sjöfarts Tidning borde enligt min mening i sin egenskap av språkrör för Sveriges Redareförening mera kritiskt bedömt innehållet i Ahlmarks artikel. Bl.a. genom att ta del av ovan nämnda utredningar hade man kunnat kontrollera och bilda sig en uppfattning om trovärdigheten i Ahlmarks hämningslösa kritik. Tidningen skulle då insett att den Ahlmarkska retoriken icke gagnar vare sig oljeskadelagens efterlevnad eller Sveriges Redareförenings intressen.

Birger Sjölin

Byrådirektör vid sjöfartsverket" (23.7.80)

Artikeln som refererades i många tidningar upprörde inte bara mig. Än en gång regnade det sympatiyttringar. Många läsare hörde av sig. Några var chockade av innehållet, andra gapskrattade och kallade det "århundradets bumerang". Förtalet var på gränsen att bli ett tryckfrihetsmål. Jag tog kontakt med en advokat jag kände genom att vi haft barn i samma dagisgrupp. Men ärendet skulle om jag fattade det rätt, i så fall hamna hos JK. Så det blev automatiskt "Nej tack!". Men jag insåg att omvärlden började förstå mönstret. Att någonting i Sjöfartsverket och Tsesisärendet var galet – fruktansvärt galet.

Mitt krav att få se arkiverat Tsesismaterial, var utan att jag visste om det, ett registrerat ärende på verket. Och ärendet avskrevs i smyg. Verket hade hittat någonting att luta sig emot för att slippa ge efter:

”Litteratur: Justitieombudsmännens ämbetsberättelse 1978/79 sid 214:

’Myndighetens skyldighet att tillhandahålla allmänheten med handlingar och upplysningar innefattar inte åliggande att bedriva arkivforskning e.d.’ " (22.8.80)

Självklart såg vi fram emot bytet på generaldirektörsposten. Arnljot och jag kunde ju knappast hamna i ett sämre läge? Men det var ingen idé att ta ut någonting i förväg. Något hade vi lärt oss. Höga tjänstemän verkade kunna "ärva" sina föregångares inställningar i kontroversiella frågor. Det hade vi förstått av generaldirektörernas fiendskap mot förre sjökartedirektören Fagerholm. Det var också lätt att se hur passivt varje nytt statsråd på kommunikationsdepartementet varit till Tsesisärendet trots all kritik mot verket. Att det fanns ett brödraskap i toppskiktet, förstod vi. Men hoppet fanns där. Hoppet att en ny befälhavare var stark nog att rå på verkets starke man, kommendören och sjökartedirektören Folke Hallbjörner.

Det var direkt många spekulationer i pressen om vem som skulle efterträda Johansson på generaldirektörsposten. En handfull personer antogs tackat nej, men på papperet såg den tilltänkta utnämningen intressant ut. Generaldirektörskandidaten kom från sjön. Säkert gillade han att grund i farleder var utprickade i sjökortet?

Norrköpings Tidningars rubrik: "*Sjöfartsverket ska vara en lycklig familj"* efter Kaj Janérus första besök på verket, lovade gott. Men intervjun med den nye verkschefen var annars inte speciellt uppmuntrande. Han tänkte köra utan backspegel. Att hans grundinställning var att jobbet började den dag han tillträdde, var svår att kritisera. Men att han inte skulle bry sig om vad som hänt tidigare, kanske var oklokt? Som en följd av det som hänt, skulle nämligen saker fortsätta att hända – eller inte hända?

Veckorna före tingsrättens dom blev jobbiga av flera skäl. Jag saknade mitt riktiga jobb. Isoleringen på specialdetaljen kändes inte bra. Det var dessutom dåligt med vettiga arbetsuppgifter och tiden gick sakta.

Spänningen steg för varje dag. En sak var säker. Arnljot och jag skulle få ett förlängt helvete om verket vann. Den andra varianten vågade vi inte ens tänka på.

Tsesislotsen segnade ner under lotsning av en dansk tanker, bara minuter efter att Tsesisgrundet passerats. Räddningshelikoptern hann inte fram i tid. Upplivningsförsöken var förgäves. Han hann inte bli femtio år. En journalist på Aftonbladet ringde mig sent på kvällen och berättade om den tragiska händelsen. Tsesislotsen var död.

När jag träffade Arnljot dagen därpå var stämningen därefter. Vi sa inte mycket, men vad som rörde sig inom oss visste vi båda. Så bra kände vi varandra nu, att vi förstod att det här aldrig hade behövt hända. För oss hade Tsesisaffären kostat liv, även om vi inte ville säga det rakt ut.

Efter dödsbudet hade Arnljot spontant skrivit ner sina tankar. Han visste att lotsen var helt oskyldig till det Sjöfartsverket fortfarande anklagade honom för. Oavsett hur domen skulle lyda,

visste Arnljot att det var det felaktiga sjökortet som misslett sjöfararna. Han beklagade att den frågan inte fick tillräckligt utrymme i tingsrätten.

Jag träffade aldrig lotsen. Jag såg honom bara en gång. Det var i en korridor på verket när han med sin advokat skymtade förbi. Båda var välklädda, advokaten bar på en stor, ljusbrun skinnportfölj. Det gick så fort, men jag hann i alla fall tänka att där går en man som inte skulle få det lätt. Om han bara visste vad jag visste och hur rättslös och totalt utlämnad han var i sin situation. Varför hade han behövt skaffa egen advokat? Skulle jag ha tagit tillfället i flykten, klivit fram och presenterat mig? Utan tanke på vad omgivningen skulle registrera och konsekvenserna av det? Jag hade då fortfarande munkavle, och vad skulle jag säga? Jag fegade. Ett ögonblick senare var båda borta.