



# SJÖFARTSVERKET

Handläggare, direkttelefon

Fartygsoperativa sektionen  
Stefan Torssell, 011-191376

Datum

1998-01-09

Ert datum

Vår beteckning

010201-9834034

Ert beteckning

Sjösäkerhetsdirektör  
Johan Fransson

För kännedom:  
Generaldirektör  
Anders Lindström

Angående brister i handläggningsrutiner, avsteg från förvaltningslagen och behörighetsförordningen, oriktig myndighetsutövning, överträdelse av befogenheter m.m. på Sjöfartsinspektionen

Under en längre tid har en oriktig myndighetsutövning skett på Sjöfartsinspektionen. Jag skall nedan redogöra för de brister och försummelser som förevarit för att en offentlig redovisning omedelbart skall kunna göras som skall kunna ligga som underlag för bedömning av Sjöfartsinspektionens verksamhet. Denna verksamhet är en del av det sjösäkerhetsarbete som inspektionen bedriver. Därför måste också ansvariga för de överträdelser av befogenheter som skett redovisas, så att ett snabbt återställande av sjösäkerhetsarbetet kan verkställas.

1  
2  
Bristerna gäller Fartygsoperativa sektionens utfärdande av behörigheter för sjöpersonal och oriktig myndighetsutövning vid inrättande av nya högskolor och högskoleutbildningar.

Det har varit svårt att få fram den fullständiga omfattningen av bristerna inom Sjöfartsinspektionen då några handlingar ej upprättats och fattade beslut ej diarieförts. Efter verkets redovisning bör den slutliga opartiska utredningen göras av annan myndighet.

De enda handlingar som finns är de behörigheter som utfärdas av Fartygsoperativa sektionen på Sjöfartsinspektionen, några svarsskrivelser från Sjöfartsverket gällande anmälningar mot verket, några inkommande handlingar, två tidningsartiklar i Norrköpings Tidningar den 17 och 18 december 1997 och Sjösäkerhetsdirektörens genmåle i Norrköpings Tidningar den 19 december 1997, som kan betraktas som ett försvar för rådande brister i rättsutövningen på Sjöfartsinspektionen.

Postadress

601 78 NORRKÖPING

Besöksadress

Stottsgratan 82

Telefon (växel)

011-19 10 00

Telefax

011-10 19 49

Telex

64300  
SHIPADM S

Telegram

civilmarin  
Norrköping

Allmännt om rättstillämpningen på Fartygsoperativa sektionen

Jag började min anställning som byrådirektör på Sjöfartsverket i slutet av februari 1995. Mina huvudsakliga tjänsteåligganden var behörighetsärenden för fartygsbefäl och maskinbefäl enligt behörighetsförordningen (1982:892) och därtill hörande utbildningsfrågor.

Efter en mycket kort tid blev jag undrande över att jag inte fick något rättsligt underlag för min verksamhet. Det var rådande praxis som skulle tillämpas.

De föreskrifter som skulle vara vägledande för verkets myndighetsutövning gick inte att få fram.

En mycket väsentlig del i all rättstillämpning är att den instans som utövar gällande rätt har bemyndigande till detta.

Riksdagen stiftar lagar. Med riksdagens bemyndigande har regeringen rätt att utfärda förordningar. Med regeringens bemyndigande har Sjöfartsverket rätt att utfärda föreskrifter. All myndighetsutövning härrör därmed från riksdagen.

Föreskrifter som utfärdas av Sjöfartsverket skall prövas juridiskt om de står i överensstämmelse med övrig gällande rätt och skall offentliggöras hos Riksrevisionsverket med en konsekvensanalys och en redogörelse över de yttranden som avgivits av berörda remissinstanser. Föreskrifter skall därefter publiceras. Detta för att garantera en god rättssäkerhet.

Ärenden inom en myndighet skall vara offentliga. Handlingar skall vara upprättade och diarieförda. Det skall gå att kunna utläsa vem som är ansvarig för de beslut som fattas. Beslut skall fattas enligt gällande rätt. Andra beslut får inte förekomma.

Detta är den rättsordning riksdagen fastslagit.

När jag som en självklarhet ville tillämpa denna rättsordning gick det inte att få fram ett överblickbart underlag för de behörigheter verket utfärdade. Skrivelser jag ville sända till sökande med förklaringar om gällande regler enligt den av regeringen utfärdade behörighetsförordningen stoppades. Orsaken vet jag inte. Fartygsoperativa sektionens blankett skulle användas. Det skulle ha underlättat för många att få kännedom om de bedömningar verket gjort för att

Vad menar?  
han

den enskilde lättare skulle kunna komplettera eventuella brister i utbildning eller sjöpraktik för att få önskad behörighet. Förvaltningslagen (1986:223) 7 § föreskriver också att "myndigheten (skall) underlätta för den enskilde att ha med den att göra".

Av de minnesanteckningar jag upprättat från den perioden tog det flera månader innan jag började ana att det jag först uppfattade som nonchalans mot den enskilde, istället var ett stort avsteg från gällande rätt.

I mitten av maj 1995 hade jag informerat chefen för Fartygsoperativa sektionen Rolf Gotare att det inte gick att få fram underlag för de beslut verket fattade i behörighetsfrågor och att verkets handläggning av utbildningsfrågor var oklar och att jag önskade bättre information.

Chefen för Fartygsoperativa sektionen gav inga svar utan hänvisade mig till byrådirektör Jan-Sture Wahlqvist som arbetar med bemanningsfrågor och som tidigare hade handlagt behörighets- och utbildningsfrågor. Wahlqvist beslutade att jag inte skulle arbeta med utbildningsfrågor fortsättningsvis.

I slutet av juni 1995 vände jag mig till kvalitetssäkringsstaben på Sjöfartsinspektionen eftersom jag då bedömde att handlägningsrutinerna på Fartygsoperativa sektionen var ett kvalitetssäkringsproblem.

Jag fick rådet att vända mig till ställföreträdande sjösäkerhetsdirektören, Roger Sundström.

Jag informerade denne att behörigheter utfärdas utan stöd av förordningar och föreskrifter, att sektionsmöten aldrig hålles och att det inte går att få fram vem eller vilka som är ansvariga för verkets beslut. Jag informerade vidare om att en ny högskola för sjöbefälsutbildningar hade bildats, tydligen med Sjöfartsverkets tysta samtycke, utan att andra berörda myndigheter eller regeringen informerats.

Ställföreträdande sjösäkerhetsdirektören vidtog inga åtgärder som ledde till förändringar.

Att mina iakttagelser om bristerna i handlägningsrutinerna då var helt korrekta bekräftades senare i ett av Justitieombudsmannen 1997-05-21 fattat beslut, diarienummer 2890-1995.

#### Justitieombudsmannens beslut

Beslutet är på åtta sidor och jag ska endast kort återge något av JO:s utlåtande.

JO skriver på sidan sex, sista stycket: "Sjöfartsverket synes sålunda anse det godtagbart att myndigheten på grund av någon intern praxis underlåter att följa lag. Några skäl för att denna praxis skulle ha företräde framför lagens uttömmande och klara reglering, vilken tjänar rättssäkerheten, presteras inte i yttrandet".

Det yttrande JO åsyftar är det svar Sjöfartsverket lämnat över en sökande som överklagat ett av verket fattat beslut i ett behörighetsärende.

JO fortsätter på sidan sju, andra stycket: "Innehållet i svaret på JO:s remiss i den nu berörda delen ger intrycket att den juridiska funktionen är underförsörd".

Vidare skriver JO: "Mina iakttagelser föranleder uppenbarligen att verket företar en genomgång av sin handläggning i ärenden enligt behörighetsföreskriften, så att förvaltningslagens regel om fullföljdshänvisning kommer att efterlevas. Möjligen skulle en bredare granskning av förvaltningsärendens handläggning inom Sjöfartsverket, än vad anmälan i JO:s aktuella ärende har föranlett, visa att en mer omfattande genomgång bör göras".

I september 1996 informerade jag sjösäkerhetsdirektören, alltså innan JO:s beslut, om de förhållanden som rådde och fortfarande råder på Fartygsoperativa sektionen. Jag tog då upp den nya högskoleutbildning som startats med Sjöfartsverkets samtycke. Jag hade då fått en klarare bild av företaget Comet och de faktiska förhållanden som förelåg. Några synbara förändringar efter vårt samtal har inte skett.

#### Comet-utbildningen

Under maj månad 1995 ringde Riksrevisionsverket mig och efterhörde om jag kände till ett företag som hette Comet som skulle bedriva högskoleutbildning för sjöbefäl.

Riksrevisionsverket hade fått in en den 12 maj 1995 daterad anmälan, undertecknad av Rolf Zeeberg, prefekt vid Sjöbefälsskolan, Högskolan i Kalmar. Jag informerade Riksrevisionsverket att någon sådan högskoleutbildning inte kunde finnas av den anledningen att jag då borde känna till den eftersom jag handlägger behörighetsfrågor och därmed skulle utfärda behörigheter för utbildningarna.

Det finns bara två högskoleutbildningar för sjöbefäl i landet: vid Chalmers i Göteborg och vid Högskolan i Kalmar.

0480-446008

Zeeberg och  
hollz!

Högskoleutbildningar skall vara godkända av regeringen och vara upptagna i högskoleförordningen. Jag kopplade samtalet vidare till byrådirektör Jan-Sture Wahlqvist.

Men Comet existerade.

Eftersom Fartygsoperativa sektionen aldrig håller möten gick det inte att få någon ytterligare information om skolan.

Jag var i början av juli 1995 i kontakt med Monica Andersson, lärare i maskinteknik på Comet, och bad om skriftlig information om Comet. En sådan utlovades men den kom aldrig. Jag bad då chefen för Fartygsoperativa sektionen att jag skulle få besöka skolan eftersom den verkade något underlig. Han ansåg ett sådant besök inte vara nödvändigt.

De verkliga förhållandena bakom Comet visade sig vara enligt följande:

Sjökapten Lennart Revborn som under hösten 1994 var chef på sjöarbetsförmedlingen i Göteborg önskade starta en vidareutbildning för sjöbefäl från behörigheterna Styrman B och Maskintekniker B till Styrman A och Maskintekniker A.

Han vände sig till landets två högskolor som anordnar sjöbefälsutbildningar. Från Chalmers och på Chalmers papper fick han en offert som löd på 4,5 miljoner kronor. Prefekt vid nautiska institutionen var Göran Lindholm. Undertecknare av offerten var Rolf Nilsson.

Chalmers offert antogs av Länsarbetsnämnden i Göteborg. Därefter slussades pengarna över från Chalmers till Comet. Som direktör för Comet står Carl Carlsson, "svärson" till Göran Lindholm (sambo med hans dotter). Ytterligare ägare till Comet var den Rolf Nilsson som undertecknat Chalmers offert.

När jag senare har talat med Lennart Revborn har han informerat mig om att han inte hade någon kännedom om att han egentligen förhandlade med Comet och inte heller de samtal som fördes mellan Sjöfartsverket och Comet bakom hans rygg. Samma uppgifter förekommer i artikeln i Norrköpings Tidningar den 17 december 1997.

För att erhålla behörighet som Styrman A eller Maskintekniker A föreskrivs i regeringens behörighetsförordning (1982:892), 2 kap. 6 § (Styrman A) och 2 kap. 16 § (Maskintekniker A) att ha avlagt styrmansexamen (80 poäng) på styrmanslinjen i högskolan, eller att ha avlagt maskinteknikerexamen (80 poäng) på maskinteknikerlinjen i högskolan.

För båda behörigheterna krävs också minst 36 månaders praktik.

Eftersom Cometutbildningen inte var någon av regeringen godkänd högskoleutbildning (Sjöfartsverket hade inte ens informerat Högskoleverket eller regeringen om Comet) så kunde Sjöfartsverket inte då heller utfärda behörigheter för de studerande på Comet.

När jag tog upp frågan med Chefen för Fartygsoperativa sektionen, Rolf Gotare, informerade denne mig att i behörighetsförordningen 1 kap. 5 § har Sjöfartsverket rätt att göra en likvärdighetsbedömning av teori och praktik för utfärdande av behörighet.

I utbildningsrådet för Comet deltog som observatörer byrådirektörerna Ingvar Hagild och Jan-Sture Wahlqvist utan att vara formellt utsedda.

Genom lärare på Chalmers har jag informerats om att Lars Wigenius, tidigare rektor på Sjöbefälsskolan i Göteborg, även utsetts av Sjöfartsverket att övervaka Comet. I sjösäkerhetsdirektörens genmäle i Norrköpings Tidningar den 19 december 1997 bekräftas också detta: "Dessa två personer (Ingvar Hagild och Lars Wigenius) godkände Comets utbildning".

Det bör då noteras att Lars Wigenius samtidigt var utsedd av Comet som ordförande i utbildningsrådet som han, enligt sjösäkerhetsdirektören, var utsedd av Sjöfartsverket att godkänna utbildningen.

Det bör också noteras att Ingvar Hagild hade gått i pension när behörigheterna för Cometutbildningen utfärdades.

Enligt en av jurist C-E Kuylenstierna 1996-02-27 utförd utredning (45 sidor) kommer denne fram till att Sjöfartsverket har rätt att göra likvärdighetsbedömningar av enskilda studerande men inte för hela utbildningar. Några förhandsbesked kan därmed inte ges till skolor som bedriver högskoleutbildningar inom högskoleområdet och inte erhållit examinationsrätt av regeringen.

Att som sjösäkerhetsdirektören då ange att två personer som inte var anställda på Sjöfartsverket godkände utbildningen är märkligt, eftersom godkännandet sker när behörigheterna utfärdas. Än märkligare är att inga beslut fattats, inga handlingar har upprättats, ingenting finns i diariet.

I april 1996 inkom till Sjöfartsverket hemställanden om erhållande av behörighet som Styrman A och Maskintekniker A från dem som genomgått Cometutbildningen.

Jag vidtog inga åtgärder.

Jan-Sture Wahlqvist kom då in på mitt tjänsterum i hans egenskap av tillförordnad chef för sektionen, under chefen Rolf Gotares frånvaro, och meddelade en formell order att behörigheterna skulle utfärdas.

Jag vägrade givetvis med hänvisning till att ärendet om Comet saknade offentliga beslut. Ingen likvärdighetsbedömning hade gjorts och det gick inte att få fram vem inom verket som var ansvarig.

Min namnteckning på behörigheterna hade utgjort den enda offentliga bekräftelsen på att Sjöfartsverket godkände Cometutbildningen.

Ett par dagar senare beordrade chefen för Fartygsoperativa sektionen mig att utfärda behörigheterna. Jag vägrade. Jag ville se likvärdighetsbedömningen, vilka som fattat beslut inom verket och se skriftliga handlingar på verkets korrekta handläggning av ärendet. Rolf Gotare meddelade då att min ordervägran medförde att ärendet måste föras upp till högre instans inom verket. I detta instämde jag. Han beslöt då istället att jag fortsättningsvis inte skulle handlägga behörighetsärenden.

Samma dag övergick jag till att arbeta med arbetsmiljöfrågor inom sjöfarten, ett arrangemang vi hade kommit överens om i slutet av september 1995.

Jag anställdes på Sjöfartsverket för att arbeta med behörighets- och utbildningsfrågor. När chefen för Fartygsoperativa sektionen Rolf Gotare i september 1995 frågade mig om jag ville övergå till andra arbetsuppgifter accepterade jag. Vid den tidpunkten trodde jag att alla brister i handläggningsrutinerna berodde på slarv, nonchalans och okunskap och att de påtalade bristerna skulle rättas till utan prestigeförluster om jag bytte tjänst.

Det visade sig senare att handläggningsrutinerna är ett medvetet försök att ändra den av riksdagen och regeringen fästlagda sjöfartspolitik.

#### Försöksutbildningen

Det är inte enbart Cometutbildningen som utgör ett avsteg från gällande rättsordning.

Sjöfartsverket har, i strid mot den av regeringen utfärdade behörighetsförordningen, även inrättat helt nya utbildningslinjer för behörigheterna Styrman A och Maskintekniker A. Utbildningarna ges på Chalmers i Göteborg och på Högskolan i Kalmar. Utbildningarna är införda i högskoleförordningen och därmed har högskolorna gjort vad som ankommer på dem.

För Sjöfartsverket är situationen annorlunda. Verket skall innan behörigheter utfärdas pröva att sökande uppfyller de krav som föreskrivs i behörighetsförordningen.

För att erhålla behörigheterna Styrman A och Maskintekniker A skall förutom 80 poäng på högskola minst 36 månaders praktik ha fullgjorts.

Försöksutbildningen infördes någon gång i början av 1990-talet. Inga beslut är diarieförda och inga handlingar upprättade. Det är oklart vem eller vilka som är ansvariga.

Försöksutbildningen innebär att de av regeringen föreskrivna 36 månaderna praktik av några på Sjöfartsverket ändrats till 16 månader.

Försöksutbildningen bedrivs som varvad utbildning med fyra praktikblock, vart och ett om fyra månader.

I behörighetsförordningen och i verkets kungjorda föreskrifter finns möjlighet att dubbelräkna viss praktik, dels i form av sex månaders manskapspraktik, dels enligt behörighetsförordningens 2 kap. 32 § samt 6 § och 16 § med minst 6 månaders tjänstgöring som befälsassistent efter fullgjord utbildning.

Comet bedriver ingen försöksutbildning. Men verkets handläggningsrutiner är desamma. Det går inte att få fram ett rättsligt korrekt beslutsunderlag för utfärdande av behörigheter.

När jag i maj 1995 bad chefen om information om hur dessa försöksutbildningar skulle bedömas fick jag inget svar. Jag erbjöd mig att göra en sammanställning över det regelsystem som gällde så att vi skulle kunna utfärda behörigheter.

Det fanns inget intresse för en sådan utredning. Situationen var mycket förvirrad. Vissa studenter fick behörigheter, andra inte.

Den 27 juli 1995 var kaotisk. Mängder av behörigheter skulle provas men verket hade inget system för att bedöma ansökningarna. Jag erbjöd mig återigen att göra en utredning, men chefen för Fartygsoperativa sektionen, Rolf Gotare, meddelade att frågan fick anstå till byrådirektör Jan-Sture Wahlqvist återvänt från sin semester.

Den 28 juli 1995 gick chefen för Fartygsoperativa sektionen, Rolf Gotare, och jag igenom ett par ansökningar och det beslutades att vi skulle utfärda behörigheter för dem som genomgått försöksutbildningen.

Det var först den 15 augusti 1995 som information om försöksutbildningen lämnades av byrådirektör Jan-Sture Wahlqvist. Ur minnet berättade han då om de överenskommelser som skett under början av 1990-talet. Inga formella beslut fanns, inga protokoll hade förts, inga handlingar hade upprättats, ingenting var diariefört.



Hela försöksutbildningen tycktes vara ett kraftigt avsteg från gällande rättsordning.

Chefen för Fartygsoperativa sektionen har därefter informerat mig att verket kan ändra det som regeringen beslutat om verket följer internationella konventioner. Den konvention som avses är den av International Maritime Organization (IMO) antagna STCW-konventionen 1978, ändrad STCW 1995. Liknande tankegångar har jag hört uttryckas från redarkretsar.

I Norrköpings Tidningar kunde man läsa den 18 december ett uttalande av byrådirektör Tomas Gustafsson (utsedd av chefen för Fartygsoperativa sektionen att ansvara för utbildningsfrågor) att behörigheter för de försöksutbildade utfärdas med stöd av behörighetsförordningens 5 § om likvärdig utbildning.

I Norrköpings Tidningar den 19 december 1997 uttalade Sjösäkerhetsdirektören i sitt genmäle att "Bemyndigande för Sjöfartsverket att besluta om s.k. varvad praktik finns i behörighetsförordningen 2 kap. 32 § behörighetsförordningen."

Alla påståendena är lika felaktiga.

För internationella konventioner gäller följande: Den svenska regeringen har anslutit sig till STCW-konventionen och därmed gäller den i Sverige. Men regeringen har i behörighetsförordningen från 1982 angivit högre utbildnings- och praktikkrav för svenska behörigheter utifrån sjösäkerhetsskäl. Detta har inga enskilda tjänstemän i statsförvaltningen, efter eget godtycke, rätt att ändra. Någon sådan myndighetsutövning får inte ske.

Beträffande en likvärdighetsbedömning enligt 5 § så har aldrig någon sådan gjorts och Sjöfartsverket har inte rätt att göra likvärdighetsbedömningar för hela utbildningslinjer.

Det enda skriftliga som finns om de nya utbildningslinjerna från Sjöfartsverkets sida är sjösäkerhetsdirektörens genmäle i NT den 19 december 1997 med beskedet att behörighetsförordningen 2 kap. 32 § medger s.k. varvad praktik.

Detta är dessvärre inte heller korrekt. Paragrafen föreskriver i kombination med någon av paragraferna 6, 7, 8, 16, 17 eller 18 att tjänstgöring som befälsassistent endast får fullgöras "av den som har teoretisk utbildning för den behörighet som tjänstgöringen syftar till".

I klartext betyder det att den som önskar erhålla Styrman A behörighet efter att ha tjänstgjort som befälsassistent i minst 6 månader skall ha utbildningen för Styrman A avklarad innan tjänstgöringen som befälsassistent påbörjas.

Detta rör sig då inte om varvad praktik. Regeringens krav om 36 månaders praktik uppfylls inte heller med sjösäkerhetsdirektörens besked i genmälet.

Reglerna om utfärdande av behörigheter finns klart och tydligt utsagda i behörighetsförordningen. Justitieombudsmannens utlåtande om fullföljdshänvisningar skulle även kunna tillämpas beträffande försöksutbildningen: "Sjöfartsverket synes sålunda anse det godtagbart att myndigheten på grund av någon intern praxis underlåter att följa lag. Några skäl för att denna praxis skulle ha företräde framför lagens uttömmade och klara reglering vilken tjänar rättssäkerheten, presteras inte i yttrandet."

Justitieombudsmannen hade också rätt när han skrev att en mera omfattande genomgång borde göras.

### Övriga behörigheter

Följande behörigheter finns definierade i behörighetsförordningen. Utbildningskraven och praktikkraven finns angivna för varje behörighet.

Sjökapten	Sjöingenjör
Styrman A	Maskintekniker A
Styrman B	Maskintekniker B
Skeppare A	Maskinist A
Skeppare B	Maskinist B
Matros	Motorman
Lättmatros	Fartygselektriker
Befaren jungman	
Jungman	
Specialbehörighet,olja	Specialbehörighet,gas
Specialbehörighet,kem	Specialbehörighet,farligt gods

Dessutom finns det några behörigheter gällande radiokommunikation. Kontrollen av dessa sker av andra inom verket och verksamheten fungerar.

Förutom de som erhållit behörighet som Styrman A eller Maskintekniker A efter Cometutbildningen eller försöksutbildningen finns det ytterligare behörighetsgivning som bör undersökas. Det är tveksamt om samtliga matrosar och lättmatrosar uppfyller STCW-konventionens krav om vakt-tjänstgöring och kunskaper om tjänstgöring på olje- och kemfartyg.

Vad gäller utfärdande av manskapsbehörigheter ändras reglerna ständigt utan mellanliggande beslut. Det är tveksamt vilka regler som tillämpas.

Vidare är det tveksamt om förlängningar av specialbehörigheter, vilket skall ske vart femte år, står i överensstämmelse med behörighetsförordningens klara krav.

Den genomgående granskning av sjöfartsinspektionens verksamhet som måste göras av andra myndigheter får utvisa omfattningen av bristerna.

För att ge en uppfattning om innebörden av de ändringar av riksdagens och regeringens beslut som företagits kan en jämförelse mellan den lägsta nautiska behörigheten (skeppare B) och den högsta (sjökaptten) göras.

Behörigheten skeppare B medger rätt att inneha befattning som befälhavare på fartyg med en bruttodräktighet om högst 50 i inre fart.

Behörigheten sjökaptten medger rätt att inneha befattning som befälhavare på fartyg av obegränsad storlek i obegränsad fart.

För skeppare B fordras 36 månaders däckspraktik. För sjökaptten fordras 34 månads däckspraktik. Detta efter de ändringar sjöfartsinspektionen egenmäktigt beslutat.

### Sjösäkerhet

Sjösäkerheten ändrar karaktär i samma stund ett fartygs förtöjningstrossar lagts av. Då är det fartygsbesättningens kunskap, kompetens och erfarenhet som är avgörande för sjösäkerheten.

Fartyg, last och liv skall säkras. Miljön skall skyddas.

Havsmiljön är känslig för miljöpåverkan. Olje- och kemikalieutsläpp kan allvarligt rubba balansen i det havsområde där olyckan inträffar.

Ett totalhaveri i Östersjön kan ödelägga Östersjön för generationer.

Det får under inga omständigheter ske.

Sjömansyrket kräver stor professionalism. Goda teoretiska kunskaper i kombination med mångårig yrkespraktik är en förutsättning för hög sjösäkerhet. Rutiner ombord skall vara väl inarbetade. Erfarenhet från olika farvatten är en nödvändighet.

Ett fartygs säkra framförande är beroende av varje enskild sjömans samlade kunnande och arbetet är ett lagarbete där alla är beroende av varandra.

Varje längre sjöresa innebär dåligt väder, sjögång, strömmar och risk för nedsatt sikt. Varje upptänklig situation måste kunna bemästras.

Detta vet sjöfolk sedan långliga tider. Sverige är en sjöfartsnation med ett högt sjöfartskunnande. Det är utifrån detta behörighetsförordningens klara regler har utformats.

Ett litet antal personer har genom muntliga överenskommelser åsidosatt hela rättsordningen på Sjöfartsinspektionen. Vad som också är allvarligt i sammanhanget är att sjösäkerhetsdirektören som är högste chef på sjöfartsinspektionen känt till dessa missförhållanden och offentligen försvarat dem och förklarat att allt är som det ska.

Därmed är det svårt att rätta till brister och eventuella oegentligheter inom myndigheten. En offentlig granskning av Sjöfartsinspektionen måste omedelbart vidtagas.

### Omedelbara åtgärder

Riksdag och regering har angivit hur Sjöfartsinspektionen skall bedriva sin verksamhet. I regeringens förordning med instruktion för Sjöfartsverket (1995:589) föreskrivs verkets uppgifter där tillsyn över sjösäkerheten står som verkets första uppgift. I 27 § anges hur beslut skall fattas. Sjöfartsinspektionen har på ett flertal väsentliga punkter brustit i efterlevnaden av förvaltningslagens, behörighetsförordningens och verksinstruktionens klara regler. Genom en högst självsvåldig beslutsordning har några tjänstemän på Sjöfartsinspektionen förändrat riksdagens och regeringens fastlagda politik för sjösäkerhet.

Eftersom regeringen har ansvar för att de av riksdagen fattade besluten efterlevs och kan avkrävas det politiska ansvaret om så inte sker, måste regeringen få all information om vad som förevarit.

Sjöfartsinspektionen måste därför omedelbart vidtaga,

- att till regeringen redovisa samtliga brister, försummelser och överträdelser av befogenheter som nu sker på Sjöfartsinspektionen
- att i redovisningen meddela vem eller vilka som bär ansvaret för den oriktiga myndighetsutövningen
- att inga ytterligare behörigheter utfärdas som står i strid med riksdagens och regeringens fastlagda regelverk
- att även till regeringen meddela om ytterligare brister förekommer eller om motsvarande händelser förevarit på andra områden inom Sjöfartsinspektionen, eller om andra viktiga framställningar i sjösäkerhetsfrågor förts fram av tjänstemän på inspektionen och som tidigare inte heller har beaktats