

**Anf. 101 Statsrådet MONA SAHLIN (s):**

Fru talman! Drygt sju år har gått sedan M/S Estonia förläste. Låt mig redan från början och ännu en gång säga; för det behöver sägas många gånger: Det begicks fel, och det har begåtts fel under dessa sju år. En del av de felen är av den arten att de inte går att reparera. En del av felen är sådana att de går att med arbete förändra. Men för allt som har skett under de här sju åren gäller en sak gemensamt, och det måste vi alla ta till oss: Det går att lära och att ärligt dra slutsatser för att förändra. Estonia har lärt oss mycket och kommer att fortsätta att göra det.

Det här har redan påverkat sjösäkerhetspolitiken på många områden. Sjösäkerheten sedan den tragiska natten för drygt sju år sedan har förändrats. Det internationella samarbetet kring sjösäkerheten har förstärkts. Hur information ser ut om stora olyckor och katastrofer har förändrats. Hur man bemöter anhöriga och deras uppgifter vid stora katastrofer har förändrats. Hur man lyssnar och tar till vara överlevandes synpunkter och vittnesmål har också förändrats.

Mycket har hänt, och mycket måste fortsätta att hända. Men det är också så att många frågor lever kvar. Jag är dessutom övertygad om att de kommer att fortsätta att göra det, och man måste fortsätta att ställa dem. Det finns ingen fråga som inte bör ställas och inte heller någon fråga som inte bör tas på allvar. Däremot tror jag att alla är väldigt medvetna om att många av de svar som finns - det hävdar jag inte minst apropå det senaste som vi hörde - inte godtas av alla. Det har varit och kommer att fortsätta att vara mycket av trauma runt Estonia.

Det som jag vill koncentrera mig på i dag är att ge kammarens ledamöter en bild av hur arbetet nu ska fortsätta när det gäller de frågeställningar som regering och myndigheter har ett ansvar för.

Till att börja med - och det är väl bekant för kammaren efter trafikutskottets betänkande och regeringens beslut i våras - har vi ännu en gång avvisat kraven på en ny utredning. Jag vill bara helt kort upprepa att det bl. a. är så att Sverige inte bestämmer självt i denna fråga. Vi äger gemensamt både sorgen och ansvaret för fortsättningen för Estonia med framför allt Estland och Finland.

Jag kan bara upprepa det som vi gemensamt fann i våras efter ännu en genomgång, nämligen att vi inte har sett några nya omständigheter som skulle tyda på att själva haveriförloppet inte finns på ett godtagbart sätt beskrivet i Haverikommissionens rapport. Däremot ser både regeringen och de partier som hela tiden har överlagt om detta att det är viktigt att gå vidare på flera av områdena. Det handlar dels om utvecklingen inom sjösäkerhetsområdet, som måste förbättras på åtskilliga punkter, dels om att tydligt klargöra vilka sjösäkerhetsåtgärder som har vidtagits sedan Estonias förlisning så att också fler tydligt kan se vad som har hänt. Det handlar också om att ännu tydligare inte bara informera allmänheten om vilka åtgärder som har vidtagits för att förhindra framtida olyckor, men också visa på de fakta och uppgifter som finns så att fler kan söka efter svar och fortsätta att forska i det som fortfarande är oklart.

Jag vill nämna några av de områdena. Bl. a. handlar det, som har nämnts tidigare, om den faktabank om Estonia, eller den nationella minnesbank om Estonia, som Styrelsen för psykologiskt försvar har fått i uppdrag att sammanställa. Den handlar inte bara om att kunna lämna relevant information

om det som finns, kunskaper och fakta på många olika myndigheter och ställen, dvs. de ska finnas åtkomliga enkelt och tydligt. Det handlar också om att möjligheten kanske finns att få svar på fler av de frågor som ställs. T. ex. reses fortfarande många frågor runt själva sjunkförloppetets slutskede, som jag också tänkte återkomma till lite senare. Därför kommer SPF:s faktabank att innehålla material om detta.

De uppgifter jag har tyder på att faktabanken ska kunna vara klar till nästa höst. Det kommer att vara inte ett kortsiktigt arbete utan något som jag är övertygad om kommer att finnas kvar så länge jag lever och andas. Minnesbanken om Estonia är något som hela nationen behöver ha tillgång till och behöver lära av och om.

En annan punkt där det har skett åtskilligt redan men där det absolut behöver ske mer i fortsättningen handlar om sjösäkerheten. Det gäller både forskning en om det som direkt hände vid förlisningen, men också om hur vi kan komma vidare med de svaga punkter som finns när det handlar om sjösäkerheten.

Som kammaren väl är medveten om har bl. a. i detta syfte Vinnova, Verket för innovationssystem, fått i uppdrag att fördela resurser till forskning runt området, både under detta år och under de två kommande åren. Verket har hittills godkänt 13 ansökningar för en mängd olika områden. Koncentrationen nu har i första hand handlat om forskning runt de tekniska frågeställningarna, t. ex. om bogvisiret eller stabiliteten i fartyg. Det handlar t. ex. om att lära och förstå om sjunkförloppen, hur man vid den typen av katastrofer med hjälp av konstruktionsförändringar ska kunna hålla fartyg flytande i upprätt läge.

Nästa omgång forskningsområden kommer att handla om evakueringsystem och livbåtar. Det kommer att bli aktuellt i början av nästa år. Inte minst detta område återkommer ofta, dvs. hur man vid den typen av olyckor ska få ett tryggare system med tillgång till livbåtar och evakueringsystem. Vi har alla på näthinnan hur detta brast å det förskräckligaste under Estonianatten.

Forskningen behöver gå vidare, inte bara det som sker runt Vinnova utan också i fortsättningen. I detta syfte anordnades ett sjösäkerhetsseminarium under hösten detta år, där bl.a. EU-kommissionen, FN-organet IMO, nordiska sjöfartsmyndigheter, Vinnova, tekniska högskolor och anhörigföreningar deltog. Det var framför allt fyra områden där man konstaterade att man behövde komma längre.

Första området handlade om konsumentintresset för sjösäkerhet, dvs. resenärers förmåga och kunskap att bevaka om fartygen håller en hög sjövärdighetsnivå.

Det andra området var säkerhetskulturen inom sjöfarten. Där finns det en hel del att lära av de yngre transportslagen, t. ex. luftfarten. Där finns mycket att göra både inom IMO och inom EU, t.ex. att inspektionen av fartygen verkligen fungerar. Frågan har berörts tidigare.

Det tredje området var livräddningsutrustningen. Den måste förbättras, inte minst för hårt väderlag i vår del av världen. Här är det ofta väldigt kallt, och det spelar inte så stor roll om livräddningsutrustningen fungerar om man ändå dör av att ligga i kallt vatten under relativt kort tid. Alltså måste kraven på själva livräddningsutrustningen och evakueringsystemen vara väl anpassade till vår del av världen.

Det sista området som seminariet pekade på handlade om forskningen om sjösäkerheten. Regeringen kommer att få en redovisning av seminariet under den här månaden. Det är ett ytterligare underlag för att gå vidare. Ingenting av

detta är färdigt utan måste fortsätta att förändras.

Nästa område jag vill nämna, som jag tycker nämns för sällan i diskussionerna om Estonia, är gravfridsavtalet och den mycket tydliga ambition som alla de tre länder som närmast berördes av katastrofen hela tiden har haft att få alla Östersjöns kustländer att ansluta sig till.

För inte så länge sedan beslöt den litauiska regeringen att underteckna Estoniaavtalet. I nuläget är det Tyskland som står utanför. Regeringen fortsätter intensivt att försöka förmå Tyskland att ansluta sig, så att vi därmed har ännu en pusselbit i hur vi skyddar och bevakar Estonia som gravplats.

Jag vill också nämna att EU-kommissionen i december i år kommer att lägga fram förslag till direktiv där det man kallar Stockholmsöverenskommelsen inkluderas i EG-lagstiftningen. Stockholmsöverenskommelsen tillkom som en direkt följd av M/S Estonias förlisning. Den handlade om att komma till rätta med de allvarliga säkerhetsproblemen för det man kallar för roropassagerarfartyg. Sverige är ett av de åtta länder som i februari 1996 tecknade överenskommelsen. Vi ser självfallet väldigt positivt på att EU-kommissionen nu lämnar förslag om hur detta ska inlemmas i hela EG-lagstiftningen.

Det här är den information och de frågeställningar där jag ville vara med i denna diskussion i kammaren i dag. Jag vill understryka att det hela tiden handlar om att ställa frågor och att vara oerhört medvetna om att svaren inte är godtagbara för alla eftersom mycket av de fel och händelser som har skett inte går att göra om. De fel som det går att dra lärdomar av måste hela tiden påverka hur vi ser på sjösäkerheten, på sjösäkerhetssystemen, på forskningen och på sjöfartspolitikerna, så att Estonia på det sättet bidrar till att den olyckan inte ska upprepas - i den mån det går.