

**Anf. 107 LARS ÅNGSTRÖM (mp):**

Fru talman! Ärade ledamöter i kammaren! Protokollsläsare! Det händer ibland att man får frågan varför det är så viktigt att söka ökad klarhet kring Estonias förlisning. Svaret på den frågan är att om man inte vet hur förlisningen och sjunkningsförloppet gick till så kan man inte heller vidta rätt åtgärder för att förhindra en liknande olycka i framtiden. Till stor del handlar alltså denna debatt och de frågor som ställs om den framtida sjösäkerheten. Det är precis detta som vi kan lära oss mycket om av det som hände för sju år sedan.

Den internationella haverikommissionens rapport, som presenterades 1997, gav en bild av hur det hela hade gått till. Jag trodde själv fram till för drygt ett år sedan att det var ungefär så det gick till - bogvisiret ramlar av och drar upp bilrampen, det kommer in vatten i fartyget och det förliser. Som de allra flesta människor i samhället noterade jag förvisso att det framfördes kritik i debattartiklar. Det gör det ju mot i stort sett alla större utredningar. Vi vet av erfarenhet att de som engagerar sig i sådana här utredningar är alltifrån rättshaverister till frustrerade anhöriga och privatspanare av olika slag. Jag hade uppfattningen att det här handlade om det ända till den dag då jag läste att kritiken kom från helt andra håll. När jag satte mig in i ärendet visade det sig att kritiken fördes fram från de tyngsta och mest välrenommerade skeppstekniska institutionerna i det här landet - Institutionen för marin teknik på Chalmers i Göteborg, Institutionen för skeppsteknik på Kungl. Tekniska högskolan, Statens skeppsprovvningsanstalt - SSPA, Sveriges Fartygsbefälsförening och Internationella Transportarbetarefederationen med fem miljoner medlemmar. Då förstod jag att detta är kritik som inte handlar om rättshaverister, frustrerade människor och privatspanare, utan detta är kritik som bygger på en helt annan kunskap om och insikt i de här frågorna.

Jag har läst olika uttalanden. En välrenommerad professor på Chalmers hävdar att den internationella haverikommissionens rapport har vilseledande information. Från Sveriges Fartygsbefälsförening hävdar man att hela den samlade sjöfartsvärlden har en annan uppfattning om haveriförloppet än den internationella haverikommissionen har.

De frågor som kanske har rönt störst uppmärksamhet är frågor som har förblivit obesvarade under dessa sju år. Det gäller delvis det som flera andra talare har varit inne på, dvs. sjunkningsförloppet. Hur kan ett fartyg som får in vatten högt uppe på bildäcket, ovanför vattenytan, sjunka så snabbt som på 35-40 minuter? Erfarenheter från andra bilfärjor, som den polska Jan Heweliusz och den engelska Herald of Free Enterprise, visar att fartygen slår runt så fort de får in vatten ovanför vattenlinjen. De kan sedan bli flytande i timmar eller t.o.m. i dagar. Vid andra fartygsolyckor, t.ex. Titanic eller den grekiska färjan Express Samina, sprang fartygen läck och fick in vatten under vattenlinjen. Då gick sjunkningsförloppet väldigt snabbt - på 25 minuter i det grekiska exemplet.

Det är ett faktum att den internationella haverikommissionen inte har kunnat förklara hur Estonia kunde sjunka på så oerhört kort tid om det bara var så att det hade kommit in vatten uppe på bildäck. Man medger i dag att man inte kan förklara detta.

Den andra stora frågan gäller fartygets sjövärdighet. Var fartyget sjövärdigt eller inte? Den internationella haverikommissionen hävdar i sin rapport att fartyget var sjövärdigt. Men så sent som i april i år hävdade statsrådet Mona

Sahlin och den nuvarande ordföranden för Haverikommissionen Ann-Louise Ekborg att Estonia inte var sjövärdigt.

All intellektuell hederlighet säger att just de två frågetecknen att sjunkningsförloppet inte är förklarat och att fartyget inte var sjövärdigt - tvärtemot vad den internationella haverikommissionen hävdar - borde föranleda nytt utredande eller kompletterande granskningar.

Men utöver de här två tunga frågetecknen finns det en lång rad andra frågor som är obesvarade. Jag tänker bara nämna tre av dem som är ganska illustrativa, lättbegripliga och framför allt bevisbara. Den första är att det finns hål och olika former av skrovskador på fartygsvraket som inte nämns eller förklaras i den internationella haverikommissionens rapport. Det finns bilder. Senast i går lade jag på min egen hemsida ut bilder på hål och skrovskador som är av den karaktären att man undrar: Vad är det som har hänt här? Varför finns det här inte förklarat i den internationella haverikommissionens rapport? Har skadorna någonting med förlisningen att göra, eller hur har de annars uppkommit?

Jag skulle vilja ställa frågan till Folkpartiet varför man inte vill bifalla förslaget om att granska kritiken på just den här punkten, mot att skrovskador och hål inte kommenteras i den internationella haverikommissionens rapport.

Den andra frågan är hamnstadsprotokollet. Timmarna innan Estonia lämnade Tallinn för sin allra sista resa genomfördes en besiktning, en s. k. hamnstadskontroll, av fartyget. Det var det svenska sjöfartsverket med estniska kolleger som i flera timmar var ombord på fartyget och i sina protokoll markerade en lång rad olika fel och brister på fartyget. Fem av dessa fel var av så allvarlig karaktär att de enligt internationella regler måste åtgärdas innan fartyget fick lämna hamn. Fartyget lämnade hamn utan att felen åtgärdades.

I den internationella haverikommissionens huvudrapport har man publicerat hamnstadsprotokollet. Det märkliga med protokollet är att det svenska sjöfartsverkets brevhuvud är bortredigerat och att den spalt där notapparaten finns, som visar att fem av anmärkningarna var av så allvarlig karaktär att fartyget skulle förbjudits att lämna hamn, också är borttagen. Det kan man se om man jämför med originalprotokollen. Där finns anmärkningarna och Sjöfartsverkets logotyp med. Varför har det här dokumentet publicerats i den internationella haverikommissionens rapport? Ja, det vet vi inte, men vi vet konsekvensen av det. Konsekvensen är att det inte går att se det svenska sjöfartsverkets ansvar och att det inte går att se att fem av anmärkningarna var av sådan karaktär att fartyget skulle förbjudits att lämna hamn innan de åtgärdats.

Det här är angeläget. Det handlar ju om fartygets sjövärdighet. Det var med hjälp av protokollet utan notapparat och utan brevhuvud som man hävdade att fartyget var sjövärdigt när det lämnade hamn. Jag vill då ställa frågan till Moderata samlingspartiet: Varför vill inte Moderata samlingspartiet att man ska granska kritiken på den här punkten för att komma till klarhet med varför protokollet ser ut som det gör i den internationella haverikommissionens rapport. Det här är ju i allra högsta grad en ansvarsfråga.

Den tredje frågan är det material som finns från bildäcket på fartygsvraket. I oktober och december 1994 filmade man dels med hjälp av dykare, dels med hjälp av en s.k. ROV-kamera. Det är en TV-kamera monterad på ett stort radiostyrt stativ, ungefär en gång en meter.

I den internationella haverikommissionen säger man att man aldrig var inne

på bildäcket på Estonia. Svenska myndigheter har också förnekat att de varit inne på bildäcket. Men i min hand håller jag en av kopiorna på det officiella bildmaterialet från 1994. På bildmaterialet ser man hur kameran är inne på något som tycks vara bildäcket, och man hör kameraledningen säga: Vi är nu inne på bildäck. Vi rör oss inåt på bildäck. Man ser lastpallar, träpallar och cementsäckar, och man hör hur dykledningen hävdar att de har en överenskommelse om att inte gå längre in än 30 meter på bildäck. Varför är då detta intressant, och varför förnekar man att den här kameran har varit inne på bildäck? Ja, det finns ingen möjlighet för en ROV-kamera att ta sig in på bildäck. Det finns inga dörrar, och bilrampen är i det närmaste stängd med bara en 40-60 centimeters springa högst upp. Det innebär att den här filmen har tagits av en ROV-kamera som i så fall måste ha kommit in på något annat sätt, genom något hål. Något sådant hål nämns inte i den internationella haverikommissionens rapport.

På det här filmmaterialet kan man också följa kamerans rörelser. Högst upp ser man tid i sekunder, timmar och dygn, man ser djupet i centimeter, man ser i vilken riktning kameran rör sig. Genom att följa sekund för sekund kan man på en bild rita in hur kameran rör sig. Även då kommer man fram till att den tar sig in underifrån på fartygets bildäck, där den rör sig i ett antal mönster och sedan tar sig ut igen.

Jag är naturligtvis intresserad av att få svar på frågan: Vad är detta för hål? Hur har den här filmen tagits? Varför har man förnekat detta eller över huvud taget inte berört det i den internationella haverikommissionens rapport? För mig känns det angeläget att få svar på dessa frågor. Jag vill ställa frågan till det socialdemokratiska partiet: Varför är man inte beredd att bifalla förslaget i motion 458 om att granska kritiken på den här punkten för att få ökad klarhet?

Fru talman! Jag har själv författat och varit medförfattare till två motioner. Den ena är motion T647 som är drygt ett år gammal och har bordlagts i över ett år. Där föreslås att man granskar - observera ordvalet - och inte utreder fem precisa områden för att öka klarheten. Det här är ett av de områden som jag anser att man bör granska. Inget av dessa fem yrkanden kräver några nya dykningar. Inget av dem medför några stora kostnader. Det är fullt möjligt att göra granskningarna utifrån det material som redan finns - filmmaterial och annat. Det märkliga är att i trafikutskottets betänkande bemöts inte något enda av dessa yrkanden med ett enda ord. Det kan också vara väldigt talande i och för sig. Motion T458 handlar heller inte om att tillsätta en ny utredning, utan kraven i motionen, som alltså är en flerpartimotion, handlar om att man ska granska relevansen i kritiken av utredningen av Estonia som framförs av svensk och internationell expertis, dvs. den tunga välformulerade underbyggda kritiken som förs fram i Sverige och internationellt.

Även här, fru talman, finner jag först och främst att i trafikutskottets betänkande bemöts inte detta krav över huvud taget. Jag har också funnit att man inte föreslår att motion T458 avstyrks. Den finns över huvud taget inte med i trafikutskottets betänkande.

Jag vet inte om det innebär att vi ska behandla motionen i vår i stället, eftersom den inte finns nämnd och än mindre har bemötts i sitt konkreta yrkande. Vad jag har hört har heller inte trafikutskottet på sina sammanträden över huvud taget diskuterat argumentet för att granska relevansen i kritiken. Det här tycker jag kanske också är talande.

Jag tror för egen del att den tystnad som jag tror att många upplever kring de här frågorna, professorers och institutioners väl underbyggda kritik och den

politiska oförmågan att hantera de här frågorna, riskerar att leda till ett misstroende inte bara mot myndigheter utan också mot oss politiker. Det är vi som har ansvar. Jag tror att det här i förlängningen är negativt för samhället och tilltron till vår samhällsstruktur.

I den här debatten kan jag hålla med om mycket av det som Mona Sahlin säger. Man kan inte få svar på alla frågor, och det finns många som aldrig blir nöjda med svaren. Men vissa frågor kan man få svar på. Jag menar att materialet finns. Det går att skapa större klarhet. Jag har heller inte under det här året hört ett enda argument mot att man skulle granska relevansen i den kritik som förs fram.

Jag menar att det här är viktigt. Antingen kommer man fram till att kritiken är obefogad, och då har vi problem inom en lång rad institutioner i Sverige. Det är professorer och sjuksäkerhetsmänniskor som i så fall tydligen är inkompetenta, och det bör belysas.

Det är ett allvarligt problem. Eller så kommer man fram till att en del av den här kritiken är relevant. Då tar man sig till vara för att det både är irrelevant och relevant. Det måste vara antingen eller. Jag har som sagt fortfarande inte hört, varken från trafikutskottet i dess betänkande eller i den här debatten eller från statsrådet, ett enda argument för att man inte skulle granska relevansen i kritiken. Varför kan vi inte få höra något sakligt skäl till detta?

Med det här, fru talman, vill jag yrka bifall till reservation 15. Jag hoppas också att jag kan få svar på de frågor jag ställde till Folkpartiet, Moderaterna och Socialdemokraterna. Förvisso är även ett uteblivet svar ett svar.