

Anf. 110 HENRIK S JÄRREL (m):

Fru talman! Trafikutskottets betänkande 1 och 2 handlar om utgiftsområde 22, Kommunikationer samt infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. I detta budgetbetänkande har man också lyckats smyga in frågan om fartyget M/S Estonias förlisning.

Först vill jag därför säga några ord om formfrågan. Det handlar visserligen om vissa framtida kostnader med anledning av fartygets förlisning, men den långt större frågan handlar om huruvida alla faktiska kort rörande den verkliga orsaken till fartygets hastiga sjunkförlopp kommit upp på bordet och synats i sömmarna med sanningens ljus. I förlängningen, fru talman, handlar det här om att förbättra säkerheten för sjöfarande och i görligaste mån också undvika olyckor av detta och liknande slag i framtiden.

Att därför förvisa en av vår tids värsta fartygskatastrofer, som krävde minst 852 människors liv, till närmast en liten not, eller i varje fall ett synnerligen tunt avsnitt, i ett budgetbetänkande vittnar enligt min mening inte bara om sviktande omdöme och bristande empati eller, låt mig kalla det, pietet. Det vittnar också om att man i det längsta vill skydda någon, något eller några intressen och dölja omständigheter som inte skulle må bra i, eller av, offentlighetens ljus.

Frågan är just bara vad, vem eller vilka - och egentligen också varför.

Det är mystiken kring dessa frågor som samtidigt är både utmanande och kittlande. Varför dessa dämpningsåtgärder? Är det verkligen, handen på hjärtat, bara av ädel omsorg om de anhöriga? Frågan om M/S Estonia borde därför ha behandlats i ett särskilt, välberett, utskottsbetänkande. Jag tvekar därför inte att hävda att den nu anvisade ordningen närmast är att anse som en respektlöshet mot de omkomna och deras nära och kära, men också mot dem som hade lyckan att överleva detta fasansfulla haveri och rentav även mot framtida färjeresenärer. Att man inte är benägen att se allvarigare på sjösäkerhetsaspekten i Estoniaolyckan än så framstår i mina ögon närmast som nonchalant och illavarslande.

Fru talman! Det handlar inte bara, eller främst, om Estonia. Den som till äventyrs fortfarande efter sju år tror att Estoniadebatten, eller rättare sagt den uteblivna debatten, bara handlar om Estonia har fel. Få medborgare i Sverige, vare sig politiker, journalister eller andra, torde väl ha kunnat undgå att konstatera att ansvariga inom regering och myndigheter lagt locket på för all debatt som på något sätt kan anknytas till Estonias förlisning. Motiven för detta återkommer ideligen i två skepnader. Antingen hänvisas det till gravfrid eller också upprepas mantrat "inga nya fakta har presenterats".

Detta har hittills varit ganska verksamma ord för att förhindra, eller om man så vill motverka, de starka krafter som underkänt den internationella haverikommissionens, alltså Joint Accident Investigation Commissions, Estoniautredning.

Internationellt görs som regel i frågor som rör katastrofer, vare sig det handlar om terrorism eller olyckor, allt som står i människans makt för att utreda, analysera och undanröja risken för att nya terrordåd eller olyckor ska kunna ske. Lika stort engagemang och lika mycket energi läggs ned på att finna eventuella skyldiga när så är påkallat. Man ska bara påminna om t. ex. Göteborgskravallerna, de minutiösa utredningar och analyser som görs efter de fruktansvärda terroristangreppen i USA den 11 september i år eller för den delen

haveriutredningen kring olyckan med den ryska ubåten Kursk, som för övrigt för en tid sedan lyckosamt bärgades på ett större djup än det som Estonia råkar ligga på.

Sju år efter förlisningen kan vi konstatera att varken orsaken till haveriet eller ansvarsfrågan har klargjorts på ett nöjaktigt sätt. Något närmare engagemang från de ansvarigas sida för att råda bot på detta tycks inte heller kunna noteras. Däremot tycks det finnas ett starkt intresse inom regering, trafikutskott, myndigheter och medier att medverka vid, eller rättare sagt motverka, de försök som görs för att klarlägga omständigheterna kring katastrofen.

Det är därför uppenbart att hela denna fråga egentligen handlar om något annat än M/S Estonia. Vad det i stället handlar om är att grundläggande demokratiska värderingar och ställningstaganden har kommit i kläm som en följd av att Estonias efterspel handlagts inkompetent. Den givna följdfrågan är: Hur kan det då ha gått så illa? Det finns egentligen bara tre alternativ.

Det första alternativet är att det pågår en mörkläggningsaktion. Men att bara antyda en sådan misstanke placerar oeftergivligt budbäraren i facket konspirator.

Det andra alternativet är att utredningen och efterspelet sköts påtagligt inkompetent av majoriteten av de inbladade och ansvariga. Ett sådant påstående avvisas med att budbäraren är en besserwisser.

Det tredje alternativet är en kombination av dem båda, nämligen att det under hela utredningen och dess efterspel pågått en mörkläggningsaktion av inkompetens från en rad inblandade aktörer. För att vinna trovärdighet i ett sådant påstående måste man dock titta lite närmare på omständigheterna kring utredningen och efterspelet samt naturligtvis även titta på vilka konsekvenser detta för med sig på ett brett politiskt och samhällsligt plan.

Det är ett faktum att M/S Estonia ägdes till hälften av estniska staten och till hälften av ett svenskt företag, Nordström & Thulin. Båda parter var representerade i Haverikommissionen, där dessutom esterna satt på ordförandestolen.

Det är ett faktum att fartyget seglade med felaktiga certifikat, godkända av finska, svenska och estniska sjöfartsmyndigheter. Samtidigt var de delaktiga och representerade i Haverikommissionen. Det är ett faktum att Estonia seglade med ett stort antal felaktiga dokument, direkt avgörande vid en nödsituation, exempelvis felaktig stabilitetsbok, felaktig säkerhetsplan, saknad lastsäkringsmanual, saknad manual för bryggrutiner, osv. Trots detta hävdar kommissionen att fartyget var sjövärdigt.

Det är ett faktum att det svenska sjöfartsverket på uppdrag utförde besiktning av fartyget innan det sattes i bruk på traden Tallinn-Stockholm och godkände fartyget trots alla brister, brister som fortfarande går att dokumentera.

Det är ett faktum att det svenska sjöfartsverket på uppdrag av det estniska sjöfartsverket besiktigade Estonia samma dag som hon för sista gången lämnade Tallinn, liksom att det då konstaterades i protokoll att Estonia enligt internationell sjölag inte skulle få lämna kaj förrän fem allvarliga brister hade åtgärdats.

Det är ett faktum att fartyget trots detta fick avsegla mot sin undergång.

Det är ett faktum att det svenska sjöfartsverket, trots bindande avtal med esterna, hävdade att man aldrig utförde någon egentlig besiktning utan att det bara var en övning och ett övningsprotokoll, även om de angivna bristerna sedan har medgivits.

Det är numera ett faktum, konstaterat av Statens kriminaltekniska laboratorium, att det övningsprotokoll som sedan användes av Haverikommissionen för att i slutrapporten styrka Estonias sjövärdighet är en mellankopia där det enligt Statens kriminaltekniska laboratorium gjorts kompletteringar eller där delar tagits bort i relation till de original som man i slutrapporten hänvisar till. Denna omständighet var känd men inte offentliggjord när regeringen i våras fattade sitt beslut om M/S Estonia.

Förfarandet är ett exempel på vad man med ett annat ord brukar kalla för urkundsförfalskning. Det är ett faktum att kommissionen inte förklarat hur sjunkförloppet har gått till och att därutöver ett stort antal internationella auktoriteter avfärdat flera av kommissionens slutsatser rörande olycksförloppet. Inga nya faktum har framkommit heter det då från ansvarigt håll.

Det går mot bakgrund av detta inte att dra några andra slutsatser än att man aktivt arbetar på att dölja myndigheters inkompetens och även deras eventuella skuld i förlisningen.

Frågan blir då vilka konsekvenser detta får. Ur ett sjösäkerhetsperspektiv är konsekvenserna solklara. En ny oberoende undersökning måste utföras. Utan en sådan kan inte direkta eller korrekta sjösäkerhetsstärkande åtgärder vidtas som en följd av Estonias förlisning. Ur ett politiskt och samhälleligt förtroendeperspektiv är konsekvenserna förödande. Misstron mot regering, politiker och myndigheter medför en situation där medborgaren kan känna besvikelse, förakt och misstro mot rättsstaten. Demokratin uppfattas så snarare som en illusion av demokratin, ett sken som till varje pris ska upprätthållas. Har vi råd med det? Om inte, så har bl.a. vi riksdagsledamöter en möjlighet att ta till oss de ovedersägliga faktum som finns och därefter i demokratisk ordning säga vår mening, vilket jag härmed har gjort.

Fru talman! Jag yrkar med fast övertygelse bifall till reservation 15.