

Anf. 99 TOM HEYMAN (m):

Fru talman! Från Posten går vi över till det dystrare ämnet Estonias förlisning.

Jag besökte Amerika 1986. Tidigare samma år hade rymdskytteln Challenger exploderat vid starten inför många chockade åskådare - bland annat den skolklass som samlats för att se sin lärarinna som första civila deltagare medfölja på en rymdfärd.

Det var en nationell katastrof. En haverikommission tillsattes och under de veckor som jag var där pågick kommissionens förhör. I direktsänd TV kunde envar intresserad följa dagslånga förhandlingar inför kommissionen där varje liten detalj granskades. Man lyckades till sist fastställa olycksorsaken och kommissionens rapport ledde till en fullständig omorganisation av hela NASA.

De amerikanska myndigheternas hantering av Challenger står i bjärt kontrast till det arbete som den gemensamma kommissionen för Estoniahaveriet utförde. Kritiken mot den rapporten har också blivit så omfattande att ledamöterna själva inte längre vågar tro på sina resultat.

Estonias förlisning väcker frågor inom tre områden, ofta glider dock frågeställningarna in i varandra. Det gäller sjövärdigheten, det gäller kommissionens arbete och det gäller de svenska myndigheternas agerande.

Kommissionen hävdar i sin slutrapport att Estonia var sjövärdig vid avgången från Tallinn, trots att väldigt många uppgifter visar på betydande brister. Sverige hade åtagit sig ett ansvar att hjälpa Estland med en modern sjösäkerhetsorganisation. Uppdraget låg hos Sjöfartsverket och svenska inspektörer fanns på plats i Tallinn, befullmäktigade av den estniska regeringen att utföra inspektioner för den estniska statens räkning.

Sjöfartsverket inspekterade också Estonia vid omregistreringen till estnisk flagg och vid det tillfället noterades ett sjuttiotal allvarliga brister. Bl. a. saknade Estonia giltiga certifikat.

Det finns inga noteringar om att dessa fel någonsin åtgärdades och ingen uppföljning gjordes uppenbarligen vid något av de sex tillfällena som Estonia genomgick hamnstatskontroller i Stockholm.

Dagen före förlisningen genomförde två svenska inspektörer och åtta estniska en stor inspektion i Tallinn. 14 allvarliga fel protokollfördes, flera så allvarliga att Estonia inte skulle fått lämna hamnen innan felen avhjälpes. Så skedde dock icke.

Det i Tallinn upprättade protokollet överlämnades den 5 november i original till haverikommissionen, men denna åberopar i stället, i slutrapporten, en förfalskad kopia som bevis för att Estonia var sjövärdig. Hur denna förfalskning har tillkommit och vem som har genomfört den går inte att härleda, och ingen myndighet har längre någon möjlighet att granska haverikommissionens arbete.

Denna gemensamma kommission bildades dagen efter haveriet. Den saknade folkrättslig förankring och har inte varit ansvarig inför någon. Den hade inget gemensamt kansli, inget gemensamt diarium och i dag finns inget arkiv. I praktiken kom kommissionen att bestå av tre fristående nationella utredningar.

Det finns ett omfattande regelverk om utredning av fartygsolyckor i sjölagen. Det finns en speciell lagstiftning för den svenska haverikommissionens arbete, och det finns ett antal internationella IMO-konventioner som Sverige - och även

Estland - har förbundit sig att följa, i det här fallet närmast A 440 och A 637.

Hela detta regelverk sopades undan. Ingen sjöförklaring hölls och inga vittnesupptagningar skedde i domstol. Ingen som uttalade sig gjorde det under ed. De flesta inblandade hördes inte alls. Den person som speciellt anställdes av kommissionen för att sköta vittnesmålen blev uttryckligen förbjuden av kommissionens svenska ordförande att genomföra sin uppgift och lämnade därför kommissionen.

Jag har svårt att tro att Olof Forsberg, den svenska ordföranden, misskötte utredningen av brist på kunskap. Han är en erfaren jurist. Men då uppstår frågan varför han agerade som han gjorde. I andra fall hade Olof Forsberg troligen blivit åtalad för tjänstefel, men nu har han i stället av regeringen utnämnts till lagman i Svea Hovrätt.

Båtens position och färdväg är en annan väsentlig fråga i varje haveri. Men när det gäller Estonia var det länge oklart var haveriet skedde. Under hand lämnades olika uppgifter. Den i slutrapporten redovisade färdvägen stämmer dåligt med andra vittnesuppgifter, och när båten återfanns lämnade den finska kommissionsmedlemmen Lehtola medvetet vilseledande information om fyndplatsen. Ingen som helst förklaring har lämnats till varför så skedde.

Resan fram till haveriplatsen borde kunna klarläggas med den finska kustbevakningens radarplott, men just för denna natt och just för denna båt saknas alla positionsangivelser. De har försvunnit hos den finska marinen. Slutrapporten ger ingen rimlig förklaring till varför så har skett.

Kommissionens teori baserade sig tidigt på ett brott i det s. k. atlantlåset. Låsbulten borde därför vara en av de viktigaste detaljerna som kunde styrka denna teori. Bulten bärgades också, men kastades tillbaka i havet av kommissionsmedlemmen Börje Stenström. Han var en erfaren tekniker och haveriutredare. Han undanskaffade inte bevismaterial av bristande kunskap, men dessvärre är han senare avliden så vi kan aldrig få veta varför han sände låsbulten tillbaka till havsbotten.

Det sjunkförlopp som kommissionen återger i slutrapporten och som baseras på teorin om det brustna atlantlåset har av en samstämmig nationell och internationell expertis dömts ut som helt orimligt. Inte ens kommissionens egna ledamöter stöder längre denna teori, och enbart detta faktum motiverar fortsatta undersökningar.

Också lastens sammansättning och stuvning är en väsentlig fråga i alla utredningar om sjöolyckor, speciellt i detta fall, eftersom det finns starka restriktioner på vilken sorts last som får föras i passagerarfärjor. Haverirapporten redovisar praktiskt taget ingenting. Estonias manifest upptog 38 lastbilar, men ytterligare två bilar fanns med ombord, en Scania med registreringsnummer AG 565, förd av en Gunnar Gobins, och ytterligare en Scania med nummer NRY 806, körd av Leo Sillanpää. Varför fanns inte dessa med på manifestet, vilken last hade de, hur tunga var de och varför sändes manifestet denna kväll inte med fax till tullen i Värtan, på det sätt som skedde vid alla andra avgångar? Frågetecknen kvarstår, slutrapporten lämnar inga besked.

Under hösten genomfördes dykningar vid vraket av Sjöfartsverket. Dessa skedde på regeringens uppdrag, och officiellt angavs att verket skulle utvärdera möjligheterna till en bärgning. Det som skedde i verkligheten var något helt annat. Bl. a. genomsöktes fartygets brygga, men ingen identifiering av de påträffade personerna har publicerats. Det här har varit en central fråga i hela

utredningen och ledde till att den estniska huvudordföranden Andi Meister lämnade kommissionen.

Samtidigt med Sjöfartsverkets dykningar uppträder andra dykare vid vraket. Vilka var de? Vilka uppdrag hade de, och vem var deras uppdragsgivare? Slutrapporten ger ingen förklaring.

Uppenbart är också att Sjöfartsverket ägnat mycket tid och stora kostnader åt att låta genomsöka ett antal hytter, där man bl. a. letat efter en dokumentportfölj tillhörig Alexander Voronin. Officiellt förnekar Sjöfartsverket genom Johan Fransson all kännedom om dessa undersökningar, all kunskap om Alexander Voronin. Ändå kan man klart utläsa av bandutskrifterna att Sjöfartsverket lagt åtskilliga dyktimmar på detta uppdrag. Man fann uppenbarligen också portföljen, men vart tog den vägen och vad innehöll den som var så intressant?

Vad är det för en dunkel sanning som finns där nere på Finska vikens botten och vars framkomst till varje pris måste förhindras med dykförbud, med militär övervakning och med gravfridslag?

Sedan slutrapporten kom har många nya uppgifter framkommit. Det krav på återupptagen utredning som ställs i IMO-konventionen A849, som också Sverige har undertecknat, uppfylls med råge.

Därmed, fru talman, ber jag få yrka bifall till reservation nr 15.