

Stockholm 2006-05-30

JO anmälan

### Bakgrund

Det civila passagerarfartyget Estonia förliste den 28 september 1994. Över ett halvt tusen svenska medborgare var bland de 859 som miste livet. Estoniakatastrofen utgör därmed en av de allra största olyckorna som drabbat Sverige i modern tid.

Den gemensamma trestats haveriutredning som tillsattes stred mot internationella konventioner och utgjordes av olika särintressen. Den arbetade i två år under sekretess. Dess slutsatser om olyckan presenterades 1997 och har sedan första stund kritiserats av en enig nationell och internationell sjösäkerhetsvärld.

Dess huvudslutsats var att fartyget sjönk på grund av att bogvisiret tappats och slitit upp ombordkörningsrampen. Då för mycket vatten kom in på bildäcket sjönk fartyget. Kritikerna hävdar att när vatten kommer in ovan vattenlinjen på bildäcket, som är vattentätt neråt, blir fartyget instabilt och kapsejsar. Det kan då bli flytande på innesluten luft i dagar eller veckor förutsatt att skrovet är intakt. Estonia kapsejsade aldrig och sjönk snabbt på ca 40 minuter. Det indikerar ett massivt intag av vatten även under fartygets vattenlinje. Men en sådan olycksorsak utreddes överhuvudtaget aldrig. Haveriutredningen underlät att dokumentera fartygets skrov. Någon undersökning inne på lastdäcket för att kontrollera om last var surrad och vattentäta dörrar stängda som de ska ha varit gjordes inte heller.

Fortfarande efter 12 år finns ingen kunskap om sjunkförloppet. Något formellt ansvar har aldrig fastställts. Någon sjöförklaring har aldrig hållits. Detta faktum torde vara unikt för ett demokratiskt rättsamhälle där medborgarna har en rättighet att få stora olyckor opartiskt utredas och fullt ut kunna lita på ett oförvitligt och opartiskt utredningsarbete. Förutom den internationella kritik som riktats mot Estoniautredningen har anhöriga till de omkomna riktat stark kritik mot på vilket sätt myndigheterna bemött dem och deras frågor genom åren. Sammantaget gör detta Estoniafrågan till ett fortsatt trauma i den svenska debatten.

Utöver ovanstående omständigheter finns andra frågetecken som omgärdar utredningsmaterialet. Till exempel finns filmbilder som visar att någon med stora undervattensresurser varit nere vid vraket någon av de första dygna och skaffat sig tillträde till lastdäcket genom att öppna ombordkörningsrampen. När den sedan stängs fastnar dess räckan innefattningen och skärs då av. De ligger filmade på havets botten en liten bit från vraket. Vidare finns filmbilder på dykare inne på lastdäcket som inte arbetade på uppdrag av haverikommissionen. Haverikommissionens kontrakterade dykare från Rockwater förde tre loggböcker och dokumenterade allt de gjorde med filmkameror fastsatta på huvudet och med filmad logg. Därför vet vi att det är andra dykare som opererar på Estonia. Sjöfartsverket belade sina dykare med tystnadsplikt och förbjöd dem att någonsin tala om vad de sett på Estonia.

Frågan vilka de okända dykarna är och vad syftet med tillträdet till lastdäcket varit har aldrig getts något svar och nämns inte i haveriutredningen. När den estniska regeringens Estoniautredare, biträdande riksåklagare Margus Kurm, 2006 bad sjöfartsverket om att lyfta tystnadsplikten för att kunna höra dykarna, var Sjöfartsverkets svar nej.

I slutet av 2004 trädde en pensionerad tulltjänsteman fram och vittnade i SVT:s ”Uppdrag granskning” om att det civila passagerarfartyget Estonia utnyttjats för hemliga militära transporter på lastdäcket. Han hade själv sett två transporter genomföras samma månad Estonia förläste.

Information om militära frakter på Estonia hade varit i omlopp ända sedan 1994 men alltid tillbakavisats som konspirationsteorier. Vid en fråga i riksdagen i december 2004 från undertecknad till statsminister Göran Persson gavs svaret att regeringen omgående skulle låta utreda uppgifterna.

Mot bakgrund av ovan nämnda ofullständiga utredning fanns det ett starkt samhällsintresse i att en sådan utredning genomfördes på ett oförvitligt sätt .

Hovrättsrådet Johan Hirschfeldt fick regeringens uppdrag. Utredningsmandatet var dock mycket snävt formulerat. Hirschfeldt skulle enbart utreda om Försvarmakten eller Försvarets Materielverk (FMV) ansvarat för militära frakter, endast studera september månad 1994 och inte höra någon under ed.

I riksdagens konstitutionsutskott har det tidigare framkommit att FMV anlitat ett privat företag för frakt av militärt material från den forna sovjetiska krigsmakten till Sverige. Det är också känt att försvarsmakter från hela västvärlden var lika flitiga som Sverige i att föra ut hemligt militärt materiel från det forna Sovjet. Estonia utgjorde den enda fungerande färjelinjen ut. Men regeringens utredningsmandat var formulerat så att frågan om vilken kunskap som fanns inom den svenska försvarsmakten om militär frakt ombord på Estonia under förlisningsnatten, oavsett vem som ansvarade för den, aldrig kom att ställas. Frågan om Estonia bar en militär last under förlisningsnatten är således ännu inte utredd.

Hirschfeldts utredning visade två saker. Dels att Försvarsmakten erkände de två leveranser som tulltjänstemannen redan offentliggjort. Man sade sig dock inte själva ha ansvarat för någon frakt under förlisningsnatten. Dels att det fanns ett avtal som reglerade hur den här typen av militära frakter **inte** skulle kontrolleras när de fördes in i Sverige. Avtalet hade skrivits av dåvarande ÖB och Tullverkets chef. Det hade enligt avtalets sändlista lämnats till Försvarsdepartementets rättschef och kunskap fanns således inom regeringskansliet enligt Hirschfeldt.

### Granskningsanmälan

Av intresse för den fortsatt obesvarade viktiga frågan om Estonias last under förlisningsnatten är Hirschfeldt kartläggning av vilka order vägarna under dessa frakter var. När på dygnet fick tjänstgörande tulltjänstemän order om att inte kontrollera vissa fordon, från vem kom ordern, när fick den som gav ordern information och av vem, ven ägde de fordon som utnyttjades och vilka ytterligare personer var informerade om verksamheten. Men i Sveriges Riksdag sa Hirschfeldt i april månad 2006 till riksdagsledamöter i en hearing att han inte kunde besvara dessa frågor eftersom han hade förstört utredningens bakgrundmaterial. På fråga varför han förstört utredningens bakgrundmaterial svarade Hirschfeldt att han uppfattat sitt utredningsuppdrag på det sättet, att allt bakgrundsmaterial skulle förstöras.

Vidare hävdade Hirschfeldt att avtalet som möjliggjorde de militära frakterna på Estonia var känt inom regeringskansliet. På fråga om hur han visste detta säger Hirschfeldt att han talat med en chefstjänsteman på departementet. I TV4 nyheterna framkom dock i veckan att ingen på försvarsdepartementet känt till avtalet. Det existerar över huvud taget inte enligt diariet. Den rättschef som står på avtalets sändlista förnekar att han sett eller känt till avtalet. Det skulle i och för sig kunna förklaras av att det gått 14 år sedan han skulle ha mottagit det och att han glömt bort det hela, trots Estoniakatastrofens dimension. Men departementets dåvarande rättschef förnekar också att Hirschfeldt skulle ha talat med honom i samband med sin utredning förra året.

Det framkom också i nyhetsinslaget att det hemliga avtalet skrevs redan 1992 men att Hirschfeldt undanhållit den informationen i sin utredning.

Mot bakgrund av det samhällsintresse som föreligger att kunna lita på utredningar i allmänhet och i en utredning som rör Estoniaolyckan i synnerhet är det viktigt att få klarhet i om det finns fog i att ha uppfattat sitt uppdrag på det viset att allt bakgrundsmaterial skulle förstöras. En sådan handling strider mot all utredningspraxis i Sverige och har mig veterligen endast skett en gång tidigare och då med hänvisning till rikets säkerhet. Men Estoniakatastrofen var en alltigenom civil fartygsolycka. Har regeringen verkligen formulerat sig så att allt bakgrundsmaterial skulle förstöras och vad skulle skälet för det vara?

På försvarsdepartementet förnekar man all kännedom om det hemliga avtal som

möjliggjorde de militära frakterna på Estonia. Det saknas i diariet. Och den chefstjänsteman som skulle ha fått det har aldrig sett det, än mindre talat med Hirschfeldt. Ändå säger Hirschfeldt till ledamöter i Sveriges riksdag i april månad 2006 att han talat med en chefstjänsteman inom regeringskansliet om avtalet. Ljuger chefstjänstemannen eller är det Hirschfeldt som talar osanning?

Vad är skälet till att Hirschfeldt undanhållit uppgiften om att avtalet som möjliggjorde militära frakter på Estonia skrevs redan 1992. Om man inte tror att ett så exceptionellt avtal skrivs i hemlighet bara för att det skulle kunna komma att behövas två år senare så återstår slutsatsen att det skrevs därför att det förelåg ett akut behov av att föra in militärt materiel utanför gängse tullrutiner. Informationen om att avtalet skrevs redan 1992 är relevant information i det större sammanhanget. Det vittnar om att verksamheten var långt mer omfattande än bara de två leveranser under september månad 1994 som Försvarsmakten erkände. Även om Hirschfeldts uppdrag var avgränsat till att endast granska september 1994 så fanns det inga hinder för honom att också berätta att avtalet skrevs 1992.

Sammantaget finns fler frågetecken kring Hirschfeldts utredning och vad Hirschfeldt själv sagt i olika sammanhang som det torde ligga ett samhällsintresse i att nå klarhet kring.

Lars Ångström  
Ledamot i Sveriges riksdags försvarsutskott