



Enskild motion

Motion till riksdagen

2001/02:m1609

MT

av Henrik S Järrel (m)

Ny haveriutredning angående m/s Estonias förlisning

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen beslutar att med stöd av IMO-Resolution A.849 (2.0) "Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents" § 13 uppdra åt regeringen att i samråd med regeringarna i Estland och Finland medverka till att en ny oberoende utredning tillkallas med uppgift att så långt möjligt klara ut ännu obesvarade frågor kring fartygets hastiga sjunkförlopp.
2. Riksdagen beslutar att i den utsträckning nya dykningar i undersökande syfte erfordras och påkallas av en ny oberoende undersökningsgrupp temporärt häva gravfriden inom m/s Estonias haveriområde till gagn för den framtida sjösäkerheten i färjetrafiken.
3. Riksdagen beslutar uppdra åt regeringen att förhandla med regeringarna i Estland och Finland i syfte att temporärt kunna häva gravfriden och medverka till fördjupad kunskap om orsakerna till olyckan.
4. Riksdagen beslutar uppdra åt regeringen att sammankalla en expertgrupp, bestående av nationell och internationell expertis som ej medverkat i den tidigare utförda utredningen och tillika ej har egna intressen att bevaka till följd av förlisningen, med syfte att denna expertgrupp på regeringens uppdrag sammankallar en oberoende internationell undersökningsgrupp.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om de anhörigas och sakkunniggruppens medverkan i utredningsprocessen.

Motivering

Bakgrund

Natten till den 28 september 1994 förläste m/s Estonia på Östersjön under sin färd från Tallin till Stockholm. 852 passagerare omkom; därmed var en av de värsta fartygskatastroferna i modern tid ett tragiskt faktum.

Efter en tids inledande förvirring kring frågan hur man skulle hantera haveristen m h t de många förolyckade och deras anhöriga beslutades om gravfrid vid olycksområdet (på internationellt farvatten), att fartyget och de omkomna ej skulle bärgas, att dykningar inom det fridlysta området skulle förbjudas samt att givetvis en haveri- kommission skulle utreda händelseförloppet.

Åsikterna bland de anhöriga går isär ifråga om huruvida man skulle ha bärgat de omkomna och fartyget. För många är detta fortfarande en känslig fråga.

Men inte minst med tanke på den framtida sjösäkerheten när det gäller passagerartrafiken på Östersjön och annorstädes ligger det i allas intresse att få ökad klarhet i de orsakssamband och händelseförlopp som ledde fram till denna flernationella olycka.

Att debatten mellan olika experter om de hittillsvarande utredningsresultaten rasar ännu sju år efter förlisningen visar, om inte annat, att haverikommissionens (JAIC) slutrapport är ifrågasatt på flera direkt avgörande punkter. Sammansättningen av kommissionens ledamöter och sakkunniga har också kritiserats för att inte ha varit neutral och oberoende.

När regeringen p g a den anförda kritiken sonderade behovet av en eventuell ny utredning genom en remissrunda riktades frågan huvudsakligen till de som redan medverkat i JAICs arbete. Att svaren då vanligen blev nej är knappast ägnat att förvåna.

Exempel på kritik

I samband med remissrundan av haveriutredningens (JAIC) slutrapport yttrade sig såväl Chalmers i Göteborg som KTH i Stockholm om behovet av nya undersökningar (trots, eller möjligen tack vare, att KTH:s Mikael Huss även medverkat som expert i JAIC).

Huss och den finske experten Toumo Karpinnen har i medierna för något år sedan förklarat att de på egen hand skulle söka göra beräkningar och experiment för att om möjligt kunna förklara fartygets hastiga sjunkförlopp, något som de ej lyckades visa i haverirapporten. Den frågan är alltså obesvarad.

Vid det internationella Estonia-seminarium som arrangerades i Stockholm år 2000 presenterades också kritiska synpunkter på haverikommissionens slutrapport.

Professor Dracos Vassalos från University of Strathclyde, ett av världens ledande universitet inom ämnet fartygsstabilitet, påvisade genom datorsimuleringar – baserade på Estonias ritningar och andra för just den här sjöresan specifika uppgifter – att fartyget inte kan ha förlit på det sätt som kommissionen beskriver.

Ett annat oberoende forskningsinstitut, Maritime Research Institute i Nederländerna, under ledning av dr J.O. de Kat visade genom datorbaserade stabilitetsanalyser – grundade på ritningar och situationsspecifika uppgifter - att haverikommissionens slutsatser inte håller helt ut. Dr Kat menade bl a att det krävs avsevärda inflöden i fartygets undervattenskropp för att förklara det snabba sjunkförloppet och att det ej är sannolikt – som slutrapporten anger - att så stora inflöden skett via bildäcket till det därunder stora antalet vattentäta avdelningar.

Professor Anders Ulfvarsson, vid Chalmers i Göteborg, har pekat på ett antal rena metodfel och att det saknas en grundlig metodik i haverikommissionens arbete. Han menar att detta resulterar i en del slutsatser som saknar grund.

Det här är ett axplock av kritiska synpunkter från några oberoende experter. Det finns en lång rad frågor som inte närmare utreddes av haverikommissionen. Frågor, vars svar i förekommande fall kan ge en trovärdigare förklaring till olyckans uppkomst och händelseförlopp. Svar som fö kan vara av stor betydelse för undvikande av liknande olyckor och förebyggande av passagerarsäkerheten ombord.

Därför behövs en ny, oberoende, utredning rörande m/s Estonias förlisning.

Stockholm den 2 oktober 2001

Henrik S Järrel (m)