

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta en internationell expertgrupp studera relevansen i kritiken av utredningen som framförts av svensk och internationell expertis.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att gruppen bör lägga förslag på vad som kan göras för att skapa ökad klarhet i de fall där kritiken anses vara befogad.

Inledning

Estoniakatastrofen den 28 september 1994 kostade troligen 852 människor livet. Av dessa var 551 svenska medborgare. Det gör Estonias förlisning till den värsta civila sjökatastrofen som drabbat svenska medborgare någonsin.

För den framtida sjösäkerheten är det helt avgörande att orsakerna till förlisningen såväl som händelseförloppet blir klarlagt. Vet man inte varför och hur katastrofen kunde ske, kan man heller inte dra rätt slutsatser eller vidta korrekta åtgärder för att samma katastrof inte skall kunna ske igen.

Därför finns det reglerat i sjölagen att vid en fartygsförlisning ska en sjöförklaring avges. Avsikten är att samla fakta som kan förklara olycksförloppet.

I 8§ anges följande:

Alla förhållanden som kan antas ha medverkat till händelsen eller vara av betydelse från sjösäkerhetssynpunkt skall utredas. Utredningen sker genom förhör med fartygets befälhavare och de medlemmar av besättningen och andra personer som antas kunna lämna någon upplysning i saken. Handlingar eller föremål som antas kunna tjäna till upplysning skall granskas.

I 15§ anges följande om vittnesuppgifter:

Var och en som har hörts skall bekräfta sin berättelse med ed, om inte laga hinder möter eller rätten i övrigt med hänsyn till omständigheterna finner att ed inte bör avläggas. Rätten skall före förhöret upplysa den som skall höras om hans skyldighet att avlägga ed och om edens vikt. Ed som avses i andra stycket har denna lydelse: "Jag N.N. bekräftar och försäkrar på heder och samvete att jag har sagt hela sanningen och intet förtigit, tillagt eller förändrat. "

Polismyndighet kan i vissa fall bistå med utredningshjälp. I sådana fall stipuleras i 19§ att:

För polismyndigheternas utredningar gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken.

Någon sjöförklaring av ms Estonia har dock aldrig avgivits. För speciellt svåra olyckor gäller särskilda mer omfattande bestämmelser som reglerar Statens Haverikommissions arbete.

I Estonias fall tillsattes en internationell haverikommission (JAIC) med ledamöter från Sverige, Finland och Estland. Den kom att sakna folkrättslig status, den tillämpade inte nationella regler, vare sig svenska eller andra, inte heller följde den de aktuella internationella IMO-konventionerna. I realiteten kom den internationella haverikommissionen att fungera som tre separata utredningar.

Den svenska delen hade därvid speciellt ansvar för just vittnesupptagningar. Den speciella ledamot som knutits till kommissionen just för vittnesmålen blev dock, av kommissionens ordförande, uttryckligen förhindrad att genomföra sin uppgift. Endast ett fåtal av besättningen hördes av kommissionen, inga passagerare fick lämna några uppgifter och inga förhör hölls under ed. De avgivna vittnesmålen är i många fall helt motstridiga, något som slutrapporten inte kommenterar. Den internationella haveriutredningen präglas också av att sakna metodik och saknar spårbarhet i materialet för de slutsatser som dras.

JAIC:s slutrapport presenterades efter 8 uppskov, den 3 december 1997. JAIC:s hävdar att Estonia var sjövärdig och sjönk till följd av att vågor slog loss bogvisiret som därvid drog ner bogrampen så att vatten kom in på bildäcket så att färjan sjönk.

Huvudinvändningen mot JAIC:s haveriscenario är att fartyget omöjligt kunde sjunka på så kort tid som 25 minuter om det endast kom in vatten på bildäcket. Estonia skulle snabbt ha slagit runt och förblivit flytande upp och ned. Idag medger även haverikommissionens förre ordförande att man inte lyckats klarlägga sjunkningsförloppet.

Såväl regeringens ansvarige minister Mona Sahlin som haverikommissionens nuvarande ordförande Ann Louise Ekborg har under 2001 också medgivit, tvärtemot vad som fastslås i JAIC:s slutrapport, att fartyget inte var sjövärdigt.

Underkännandet av JAIC:s slutrapport, den kanske viktigaste haveriutredningen i svensk historia, kommer inte från några få utan är omfattande och framförd av internationellt och nationellt respekterade organisationer och experter.

Sveriges Fartygsbefälsförening har genom dess VD Christer Lindvall skrivit, "...hela den samlade sjöfartsvärlden ... har en annan uppfattning än Haverikommissionen". "Det är inte ett fåtal experter som framfört kritik, praktiskt taget hela den samlade sjöfartsvärlden både nationellt och internationellt har en annan uppfattning än den som redovisats av IHK. Det går inte bara att bemöta denna kritik med tystnad. Vi måste få veta sanningen."

Internationella Transportarbetare Federationen har vid två tillfällen skrivit till regeringen och krävt en ny utredning. Dess ordförande Mark Dicksson har bland annat skrivit "... haverikommissionens arbete var en politisk uppgörelse, mer intresserad av att blidka stora ekonomiska intressen, än att identifiera omständigheterna kring haveriet.

Kritik mot JAIC:s utredning har också framförts av den samlade svenska expertisen på sjösäkerhet, däribland från Chalmers i Göteborg, Kungliga Tekniska Högskolan och SSPA, i samband med en remissomgång. Samtliga anser att en ny eller kompletterande utredning måste göras för att skapa klarhet i Estonias förlisning. Professor Anders Ulvarsson på Chalmers formulerar bland annat kritiken så här: "JAIC (har) fört fram vilseledande information om fartygets skick inför sista resan..." och att allvarliga brister i JAIC:s slutrapport äventyrar trovärdigheten i hela utredningen".

Det finns ett antal besvärande frågetecken som en seriös utredning måste kunna ge ett svar på.

- Sjövärdigheten: Många tidigare vittnesuppgifter har lämnats som tyder på icke oväsentliga problem med fartygets sjövärdighet bland annat i samband med den hamnstatskontroll som genomfördes timmarna före Estonias sista resa. Slutrapporten lämnar inga förklaringar i detta avseende utan hävdar att fartyget var sjövärdigt.
- Sjunkningsförloppet: Om det endast kom in vatten uppe på bildäcket, varför kantrade inte fartyget och slog runt på grund av instabilitet? Hur kunde fartyget sjunka så snabbt om det endast kom in vatten på bildäcket? Slutrapporten lämnar ingen förklaring på detta.

- Dokumenterade hål i fartyget: Det finns ett flertal fotografier på hål av olika storlek i fartyget. Har de uppkommit i samband med förlisningen och har de haft något med sjunkningsförloppet att göra eller inte? Slutrapporten lämnar ingen förklaring till detta.
- Vittnesmålen: Förutom att JAIC:s ansvarige för vittnesmålen förhindrades utföra förhör med nyckelvittnen så känner ett stort antal överlevande inte igen beskrivningarna i JAIC:s slutrapport i relation till sina egna upplevelser. Slutrapporten lämnar ingen förklaring till dessa.
- Filmmaterialet: Filmmaterial från fartygets botten har dokumenterat skrap- och deformationsmärken. Slutrapporten ger ingen förklaring till detta.

Vi vill understryka att det viktigaste skälet till att öka klarheten i orsakerna till Estonias förlisning är att kunna vidta rätt åtgärder så att det om möjligt kan förhindras att en liknande tragedi inträffar igen. Detta har inte gjorts.

Skulle en SAS jumbojet tappa en vinge och störta så duger det inte att konstatera att en vinge lossnade så att planet störtade. Ingen skulle drömma om att en minister eller ett parlament skulle försvara en sådan utredning med att i stora drag stämmer slutsatsen om att en vinge lossnat så att planet störtade.

Det är inte bara Sveriges rykte som sjöfartsnation som fått sig en allvarlig törn genom den bristfälliga Estoniautredningen. Om mindre seriösa sjönationer upplever att sjösäkerhetsregler och haveriutredande inte längre ses så allvarligt kan det få förödande konsekvenser för internationell sjöfart och sjösäkerhet. Detta problem har Internationella Transportarbetare Federationen särskilt påpekat för regeringen.

I förlängningen riskerar den bristfälliga utredningen och en politisk ovilja att skapa ökad klarhet att urgröpa medborgarnas förtroende både för ansvariga myndigheter och för den parlamentariska demokratin. Ledamöterna i Sveriges riksdag har ett stort ansvar för att vända denna utveckling.

Det finns en stor vinst i att låta en internationell expertgrupp studera relevansen i kritiken av utredningen som framförts av svensk och internationell expertis. Gruppen bör lägga förslag på vad som kan göras för att skapa ökad klarhet i de fall där kritiken anses vara befogad.

Stockholm den 4 oktober 2001

Lars Ångström (mp)

Kent Härstedt (s)

Tom Heyman (m)

Ulla-Britt Hagström (kd)

Kenth Skårvik (fp)