

## Motion till riksdagen 2005/06:T599

av Lars Ångström m.fl. (mp, s, m, kd, v, c, -)

# Utredning om omständigheterna kring Estonias förlisning

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anføres om att en ny haveriutredning kring M/S Estonias förlisning, med befogenhet att återuppta undersökningen av vraket, kommer till stånd.
2. Riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anføres att till denna utredning skall utses personer som inte står i beroendeställning till någon av de inblandade staterna eller myndigheterna.
3. Riksdagen tillkännager som sin mening vad i motionen anføres att denna utredning skall genomföras under sådan full öppenhet som gäller vid en sjöförklaring, inklusive rätten att förhöra vittnen under ed.

## Motivering

Alla känner till att den internationella haverikommissionen (JAIC) ansåg att M/S Estonia förläste därför att bogvisiret slogs av under gång och drog med sig den inre ombordkörningsrampen ned så att bildäcket öppnades för sjöhävningen. Vatten trängde in på bildäcket och krängde färjan så att den sjönk.

Rorofärjor av Estonias typ sjunker dock inte om de får in vatten på bildäcket, som är vattentäta nedåt mot däckens under vattenlinjen. De slår runt, kapsejsar, för att sedan kunna flyta i dagar och t.o.m. veckor med botten uppåt förutsatt att skrovet är intakt. Efter år av samstämd inhemsk och internationell kritik mot JAIC:s scenario avsatte Sveriges regering 2005 medel för att undersöka hur vatten så snabbt kunde ta sig ned till avdelningarna under bildäcket. Denna nya studie ska genomföras utan ytterligare besiktning av vraket. Det rör sig om en datorsimulering utifrån en rad antaganden som kan ge kompletterande bidrag inför en ny haveriutredning.

Skälet till att vi inte kan nöja oss med den gamla är att den inte besvarat frågorna om hur och varför Estonia förläste. Fartyg sjunker när vatten tränger in under vattenlinjen. De överlevande berättar att M/S Estonia snabbt vatten-

## Fel! Okänt namn på

fylldes och sjönk på omkring 50 minuter. Men hur kunde det ske? Haveriutredningar följer en enkel, systematisk och logisk mall. Utredarnas uppgift är att finna tekniska förklaringar till det förlopp de överlevande skildrat med stor samstämmighet. Det har hitintills inte gjorts.

## Haveriutredares ABC

Första steget är att undersöka skrovet under vattenlinjen. Är skrovet intakt kan läckage uteslutas som olycksorsak.

Andra steget avser stabiliteten. Då måste det fastställas om förskjutningar i lasten eller vatten på bildäcket krängt fartyget. Då undersöks om fartyget varit korrekt lastat och om lasten kan ha förskjutits, t.ex. om lastbilar och släp säkrats med spännband. Då undersöks även skadorna på bogvisir och den inre bogrampen, eftersom dessa berättar om hur och när bogkonstruktionen havererade.

Det tredje steget är att undersöka det allmänna tillståndet på och under bildäcket vid olyckstillfället. Då undersöks bland annat om luckor och öppningar i bildäcket varit korrekt förslutna, liksom om de vattentäta dörrarna mellan avdelningarna under bildäcket varit öppna eller stängda.

Så läggs grunden för den vidare utredning, som behandlar frågorna om befälets agerande och behörighet, tekniska fel, bristande underhåll och fartygets allmänna sjövärdighet. Det går t.ex. inte att klarlägga befälets ansvar för haveriet om man inte vet hur fartyget sjönk.

Detta är ABC. Likafullt visar JAIC:s slutrapport om M/S Estonias förlisning från 1997 att denna grund aldrig lades. Den brister i systematik och spårbarhet. Antaganden får ersätta bevisade fakta. Slutsatserna är i bästa fall svävande.

## Haverirapporten förklarar inget

Rapporten påstår att skrovet var intakt. Men Johan Franson, då centralt verksam i utredningen och i dag sjösäkerhetsdirektör, medgav 2004 att det aldrig gjordes någon "systematisk dokumentation" av skrovet. Så hur vet vi att det var intakt? Delar av fartygets botten har filmats medan andra delar inte finns dokumenterade.

Rapporten påstår att visir och ramp undersöktes. Visiret är dokumenterat, även om chefsutredaren slängde tillbaka visirets huvudlåskolv i havet efter att den bärgats. Den kunde ha berättat för oss om visiret slagits loss uppifrån, underifrån eller från sidan. Men rampens tillstånd ägnas blott en spalt i rapporten. Där påstås att rampens lås slitits upp, men det saknas helt dokumentation för detta påstående. Som ursäkt har anförts att låsen inte kunde undersökas inifrån. Av dykarnas videofilmer framgår tvärtom att en del låsboxar är intakta, som om de aldrig använts.

Utredarna har inte heller tagit reda på om lastbilar och släp säkrats eller om luckor i däckets som ska vara stängda under gång verkligen var stängda. Som ursäkt anförs i kap. 8:7, sista stycket: "Bildäcket undersöktes inte på grund av riskerna för de dykare som arbetade i området. Det är därför inte känt om spännbanden förmått hålla lastbilarna."

Detta är förvånande, då det av offentliga videofilmer framgår att inte bara en utan flera dykare var i arbete inne på bildäck. Det fanns inga hinder för att filma ramplås och krokarna inifrån eller spännbandens fästpunkter i däckets som de kunde se snett ovanför sig till höger.

Riksdagens ledamöter bör begrunda vilka skälen kan ha varit för att underlåta att undersöka bildäcket, ramplåsen och fartygets botten, de zoner som är aktuella om uppdraget var att förklara olyckans orsaker. Det är inte av okunskhet, eftersom det i haveriutredningen ingått kompetent och erfaren personal. Uraktlåtenheten genomsyrar utredningen på fler ställen. Till exempel när dykarna under flera timmar var inne på däck 6 i december 1994. Videofilmen visar hur de tog sig in i hytt efter hytt, vilket inte bidrar till att klargöra olycksförloppet. Men de underlät att ta reda på om de vattentäta dörrarna var stängda. I rapporten förutsätts de ha varit det, utifrån ett maskinbefäls uppgifter. Men i så fall skulle fartyget knappast ha sjunkit så snabbt.

## Öppningen av ombordkörningsrampen

Ovan har den gängse tekniska kritiken mot haverirapporten sammanfattats. Men för några år sedan komplicerades bilden när det uppenbarades att någon part under månaderna fram till dykningarna i december 1994 berett sig tillträde till bildäcket genom att dra upp den tio ton tunga ombordkörningsrampen. På de offentliga videobilderna inifrån bildäcket ser man tydligt att rampens räcke har skurits av nere vid durken. Räcket har tagits bort och filmades senare på havsbotten ett stycke från fartyget. Skälet att plocka bort räcket måste ha varit att det annars inte gick att stänga rampen igen. Den var kraftigt deformerad. Dykarna/utredarna kan omöjligt ha missat att någon varit verksam vid vraket. Om man jämför den offentliga ROV-filmen från oktober 1994 med dykarnas film från december ser man också att rampens läge ändrats. Detta nämns inte i slutrapporten.

Att öppna rampen kräver resurser och tid. Eftersom vraket låg på botten med 120 graders slagsida, hängde rampen nedåt. För att dra upp den och hålla den öppen behövs assistans från ett fartyg ovanför vraket. Eftersom vrakplatsen stod under såväl finsk som svensk övervakning bör en operation av det här slaget rimligen ha genomförts med övervakarnas goda minne. Det förefaller alltså som om en part som inte var knuten till haveriutredningen har sökt igenom bildäcket.

Fel! Okänt namn på

## Sökandet efter visiret

Estonia hittades efter två dagar. Efter tre veckor, den 18 oktober, påträffades enligt haverirapporten bogvisiret 1,6 kilometer väster om vraket. Men utredarna hade från första början tillgång till en *sidescan sonar* så känslig att den kunde registrera ett badkar på botten en kilometer bort. Visiret var lika stort som en trållare, 55 ton rent stål.

Det visar sig också att ledamöterna i kommissionen kände till att visiret påträffats långt tidigare än den 18 oktober. I ett fax från den finske ingenjören Tuomo Karppinen i haverikommissionen till sin svenske kollega Börje Stenström av den 10 oktober 1994 heter det: ”Vi filmade igen visiren och rampen med ROV. En sammanfattning av våra observationer är bifogad.” Men två dagar senare, den 12 oktober, rekviderade den finske ledamoten av haverikommissionen Kari Lehtola svensk assistans av kollegan Olof Forssberg vid SHK, bl.a. en minexpert, för det fortsatta sökandet, som sägs återupptas den 17. Det sägs dock inte uttryckligen i faxet att det gäller visiret. Parterna uttrycker sig ofta obestämt, som när Lehtola skriver till Forssberg redan den 6 oktober: ”Om det dröjer och det uppkommer problem innan vi finner vad vi söker, kan vi få problem med pressen.” Pressen lär knappast ha haft några synpunkter om sökandet gällt visiret.

På den sonarbild som uppges tagen under sökandet efter Estonia syns ett föremål alldeles invid bogen av fartyget, vars storlek och form överensstämmer med bogvisirets. Det var den finske maringeologen Nuorteva vid den finska flottan som fann Estonia och tog de fyra sonarbilder som samtliga visar ett större föremål invid vraket. DN uppger den 3 oktober att föremålet ”skulle enligt Nuorteva kunna vara det skadade visiret”. Föremålet har inte dokumenterats eller omnämnas i rapporten.

## Militära transporter ombord

I november 2004 offentliggjorde en svensk tulltjänsteman i Sveriges Televisions ”Uppdrag granskning” att det civila passagerarfartyget *M/S Estonia*, samma månad som hon förläste, användes för hemlig införsel till Sverige av ryskt militärt materiel. Denne tulltjänsteman hade veckorna innan förlisningen blivit beordrad att inte följa rutinerna utan låta vissa fordon passera. Han kastade ändå en blick på lasten och fann den vara militär. Natten Estonia förläste var han inte i tjänst.

Uppgifterna om den hemliga införseln bekräftades av Försvarmakten, men blott i de två fall tulltjänstemannen påtalat, och regeringen tillsatte en utredare, Johan Hirschfeldt, att bringa klarhet i vad som förekommit.

Det kan vara värt att notera att efter granskning i riksdagens konstitutionsutskott hade vi redan kännedom om att FMV under 1990-talet inhandlat militär materiel från andra sidan Östersjön. Till Sverige fraktades det ryskt militärt stöldgods som FMV köpte av det privata svenska företaget Exico.

## Fel! Okänt namn på

Hirschfeldt fick mycket begränsade befogenheter. Utredningsdirektivet betonade att endast de berörda myndigheterna Försvarmakten och FMV skulle granskas vad avser detta slags transporter och endast deras eventuella förehavanden i september månad 1994. Utredaren tilläts endast "samråda" med berörda myndigheter och saknade rätten att höra någon under ed. De berörda svarade under bibehållen tystnadsplikt.

Utredarnas besked om att just dessa två myndigheter sagt att de inte ansvarade för en militär last på Estonia under förlisningsnatten säger därför ingenting om andra svenska eller utländska aktörers förehavanden.

Ingen klarhet kring en eventuell militär last under förlisningsnatten kunde därför åstadkommas.

## Ett mönster kan urskiljas

Den som tar del av den samlade bilden kan ändå inte undgå intrycket av att någonting gick ordentligt fel i haveriutredningen från första början. Det är inte så att vi behöver anklaga enskilda utredare för inkompetens för att de underlåtit att genomföra de mest elementära utredningsuppgifterna. Det är mer troligt att de ställts inför fullbordat faktum och krav på sekretess från tredje part. Skälet till att inte dokumentera skadorna på rampen kan helt enkelt vara att en sådan redovisning skulle ha röjt de andra aktiviteterna nere på vraket. Skälet att inte undersöka bildäcket kan vara att annan part rumsterat om så mycket att det var svårt att säga vad som åstadkommit åverkan.

Vi vet nu, efter elva år,

- att det inte är klarlagt hur och varför M/S Estonia sjönk,
- att tredje part, okänt vilken, berett sig tillträde till bildäcket veckorna efter förlisningen,
- att det kunnat ske under förevändning av sökandet efter visiret,
- att denna tredje part letat efter något av betydande värde ombord på vraket,
- att Hirschfeldts utredningsuppdrag utformades så att frågan om M/S Estonia hade en militär last ombord under olycksnatten inte kunde besvaras.

Sammantaget innebär detta att en militär last ombord på Estonia också under olycksnatten inte kan uteslutas.

Vad vi inte vet är om ett intresse från tredje part på något sätt är relaterat till olyckan som sådan. Ett försiktigt antagande är dock att en normal haveriutredning knappast kunnat genomföras med en eventuell tredje parts inblandning.

Vi bör därför besinna att det nu efter så lång tid borde vara möjligt att fullfölja vad som en gång varit avsikten, nämligen att klargöra orsakerna till Estonias förlisning. Det är vi skyldiga de mer än 850 människor som omkom, deras familjer och vänner, samt de överlevande från den svåraste fartygso-lyckan i modern tid i Europa. Gravfridskonventionen, till vilken vår regering är främsta tillskyndare, är därvidlag inget hinder. Gravfriden kan inte använ-

**Fel! Okänt namn på**

das som ett argument för att hindra en utredning om M/S Estonias haveriorsaker.

Stockholm den 5 oktober 2005

*Lars Ångström (mp)*

*Kent Härstedt (s)*

*Björn von der Esch (kd)*

*Rigmor Stenmark (c)*

*Henrik Westman (m)*

*Henrik S Järrel (m)*

*Tasso Stafílidis (v)*

*Karin Svensson Smith (-)*

*Inger Davidson (kd)*