

## Motion till riksdagen 2019/20:323

av **Per-Arne Håkansson (S)**

# Frågorna om M/S Estonias förlisning

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga fortsatt tänkbara former för informationsutbyte mellan berörda länder om Estoniakatastrofen på Östersjön 1994 och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

En rad frågor kring den omfattande Estoniakatastrofen är efter 25 år fortfarande obesvarade. Människor som blivit drabbade, anhöriga och efterlevande, överlevande och många andra, söker efter svar.

Omfattande trauman och katastrofer som drabbar mänskligheten lämnar tyvärr alltför ofta obesvarade frågor efter sig under många år. Det var den 28 september 1994 som passagerarfärjan M/S Estonia förläste på sin färd mellan Tallinn och Stockholm. På denna dag 2019 hölls en officiell minnesceremoni med statsledningen närvarande för att hedra offren och anhöriga. 852 människor miste livet när passagerarfärjan M/S Estonia förläste på sin färd mellan Tallinn och Stockholm för 25 år sedan, den 28 september 1994. Åtskilliga hundra män, kvinnor och barn blev kvar i vraket, som ligger på 80 meters djup några sjömil från finska Utö. Inga försök har gjorts att ta upp kropparna. 137 personer överlevde katastrofen. Flera av dessa försökte efteråt bli intervjuade om händelseförloppet inför den dåvarande haverikommissionen. De framhåller dock att de egentligen aldrig blev involverade i utredningsarbetet eller fick följd frågor efter de första poliskontaktarna direkt efter att katastrofen inträffat.

Under resan till Stockholm förliser M/S Estonia ca 50 km söder om finska Utö. Enligt rapport från finska kustbevakningen försvinner fartyget från havets yta klockan 01.48 estnisk tid. Förlisningen sker på internationellt vatten, men inom finskt sjöräddningsområde och ekonomisk zon. Statsminister Carl Bildt informeras om förlisningen kring 02.00 svensk tid och clearar för marinens helikoptrar att delta i räddningsarbetet. Den sista överlevande lyfts upp ur havet av en helikopter vid 9-tiden på morgonen, från 10-tiden övergår de till att bärga kroppar.

Istället för att låta ta upp de omkomna arrangerade svenska staten ett internationellt avtal om gravfrid för platsen. Avtalet avser att förhindra att dykningar eller annan undervattensverksamhet utförs på eller runt Estonias vrak.

Detta avtal bör inte kunna förhindra dykningar i officiell regi i syfte att klargöra olycksorsaken. Och ett sådant klargörande behövs. Det konstaterade den senaste av staten tillsatta vetenskapliga utredningen om sjunkförloppet. I sin slutrapport skrev forskarna i det så kallade SSPA-konsortiet år 2008 att de starkt rekommenderade att det görs dykningar för att noggrant undersöka och dokumentera fartygsskrovet – vilket aldrig är gjort. Detta i syfte att kontrollera om den officiella haverikommissionen JAIC (Joint Accident Investigation Commission) gjort korrekta antaganden när den beskrev hur färjan sjönk. Men forskarnas starka rekommendation avvisades av den dåvarande svenska regeringen, vilket för oss är obegripligt.

Färjan blev liggande utan att granskas närmare, en unik hantering av en olycka av den storleksordningen. Och ännu idag, ett kvarts sekel efter olyckan, finns alltså betydande luckor kvar i vår förståelse av både olycksorsaken och sjunkförloppet.

En ny regering tillträdde, under ledning av statsminister Ingvar Carlsson, då val ägt rum någon vecka innan haveriet inträffade. Ärkebiskop Weman utlyste gravfrid och framhöll att också havet är en kyrkogård. En haverikommission tillsattes. Bogvisiret togs om hand och förvaras sedan 2002 på Älvsnabben i Stockholms skärgård. I utredningsarbetet involveras såväl Sverige, Finland som Estland. En ny internationell utredning av olyckan skulle kunna leda till att nya fakta kommer fram. En åtgärd som forskare efterlyst, dvs en undersökning och dokumentation av vraket genom dykning på plats, har framhållits av medlemmar i den grupp som utgörs av riksdagens Estonia-grupp, där motionären ingår, och som varit en samlade kraft för såväl anhöriga, överlevande som jurister, journalister m fl som under en lång rad av år varit engagerade i att försöka bringa klarhet i vad som verkligen orsakade katastrofen.

I samband med ett seminarium i riksdagen på årsdagen den 28 september 2009, 15 år efter katastrofen, gavs skriften ”Estonias fyra gåtor”, innehållande en sammanfattning av händelseförlopp, politiska processer och vederhäftiga fakta som dittills presenterats, ut.

De gåtor som då lyftes fram var:

1. När slogs visiret loss?
2. Föregicks slagsidan av rullningar babord-styrbord-babord?
3. Varifrån kom vattnet i korridorerna på däck 1?
4. Med vad kolliderade visiret?

Frågorna som ställdes då är alltså obesvarade. Estoniagrupperna i Sveriges riksdag samlas vid återkommande tillfällen för att delge varandra nya rön och information som kommit fram. I samband med förberedelser inför 25-årsminnet 2019 intensifierades gruppens arbete. Det framhålls från flera bedömare att det relativt långa tidsförlopp som skett sedan haveriet inträffade inte behöver vara en nackdel i fråga om att komma fram till nya fakta och sanningar. Det kan rent av finnas goda möjligheter att med ett något längre tidsperspektiv än vad som var fallet när tidigare utredning genomfördes, komma närmare.