|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
|  |  | |
|  | |  |
|  | Dnr Ju2015/4486/Statssekr | |
|  |  | |

|  |
| --- |
| **Justitiedepartementet** |
| Inrikesministern |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2014/15:560 av Tuve Skånberg (KD) Inspektion av Estonia

Tuve Skånberg har frågat mig om jag avser att följa de rekommendationer om närmare undersökning och dokumentation av M/S Estonias skrov exteriört som lämnades av expertgruppen inom Statens skeppsprovningsanstalt (SSPA) i deras slutrapport rörande studierna av sjunkförloppet.

Av de studier som i maj 2008 redovisades av konsortierna SSPA och HSVA (Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH) framgår att sjunkförloppet i allt väsentligt följer det scenario som presenterats i den internationella haverikommissionens (JAIC) rapport från år 1997. På ett antal punkter har konsortierna haft möjlighet att fördjupa analysen jämfört med vad JAIC gjorde. Konsortierna konstaterar bl.a. att sjunkförloppet påbörjades tidigare än vad som anges i JAIC:s rapport. Orsaken till M/S Estonias förlisning ifrågasätts dock inte i konsortiernas studier.

Dykförbudet kring Estonia är reglerat genom lagen (1995:732) om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia. Lagen är en följd av proposition 1994/95:190 som innehöll både lagförslaget och förslag till den internationella överenskommelse som sedermera undertecknades av Sverige, Finland och Estland. Ytterligare länder har därefter anslutit sig till denna överenskommelse. Lagen förbjuder dykningar och undervattensverksamhet i vraket och inom ett definierat, rektangulärt område runt vraket. Förbudet gäller även för sportdykare.

Enda undantaget från dykning gäller verksamhet som avser att täcka över vraket eller att förhindra förorening av den marina miljön. Undantagen gäller bara om de bedrivs på uppdrag av en myndighet i ett land som omfattas av överenskommelsen. Lagen möjliggör alltså inte dykningar i syfte att säkerställa förlisningsorsaker. För att tillfälligt häva lagen krävs ett riksdagsbeslut. Dessutom krävs en ny överenskommelse med åtminstone Estland och Finland. Sannolikt krävs en överenskommelse med alla länder som anslutit sig till avtalet.

Sammantaget anser jag att det inte finns några tillräckligt bärkraftiga skäl för att genomföra ytterligare inspektioner av fartygsvraket.

Stockholm den 27 maj 2015

Anders Ygeman