

Statsminister
Taavi Rõivas
Republken Estland

September 2016

Ansökan om en ny undersökning av passagerarfärjan MS Estonias förlisning

1. Sammanfattning

MS Estonia tog 852 människoliv när hon sjönk i Östersjön den 28 september 1994. Trots att detta är det till antalet offer största fartygshaveriet i Östersjön sedan Andra Världskriget har den egentliga orsaken och sekvenserna i katastrofen ännu inte klarlagts. Med beslut av statsministrarna i Estland, Finland och Sverige tillsattes en gemensam haverikommission (JAIC, *The Joint Accident Investigation Commission*) att undersöka katastrofen. Av olika skäl, även inkluderande skäl som var oberoende av kommissionens medlemmar, befanns kommissionens arbete bristfälligt och deras slutrapport föga övertygande. Under de 21 år som gått sedan katastrofen har det kommit fram nya fakta som reser allvarliga tvivel på den vetenskapliga giltigheten och trovärdigheten i JAIC:s haveriundersökning.

IMO, International Maritime Organization stipulerar i sin *Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code, Resolution MSC.255(84) Article 26.1: "Marine safety investigating State(s) which have completed a marine safety investigation, should reconsider their findings and consider re-opening the investigation when new evidence is presented which may materially alter the analysis and conclusions reached."* (I korthet: ... ett återupptagande av undersökningen bör övervägas när nya bevis presenteras vilka kan väsentligt ändra analys och slutsatser)

§44 I den estniska administrativa lagen har en liknande innebörd och stipulerar att en administrativ process skall öppnas på nytt om nya omständigheter föreligger vilka var okända under huvudförhandlingen.

Baserat på ovanstående samt det faktum att Estland var fartygets flaggstat begär vi att Estlands regering tillsätter en ny officiell haveriutredning med syfte att finna orsaken till och det exakta förloppet i MS Estonias förlisning. Utredningen bör genomföras med deltagande av opartisk utländsk expertis och bör inkludera undersökning och dokumentation av vraket i full, möjlig omfattning. Genomförandet av en grundlig, opartisk och professionellt utförd undersökning är nödvändig icke endast för att tillvarata de anhörigas rättigheter utan även för att skaffa viktiga nya kunskaper för säkerheten till sjöss.

2. Noteringar

Före vi går in på vår argumentation är det ett par omständigheter vi vill framhålla.

- Uppfattningen, som ibland framförts att JAIC:s utredning ifrågasätts endast av några journalister, amatörer eller konspirationsteoretiker, måste bestämt avvisas.

Efter JAIC:s utredning har andra officiella undersökningar genomförts för vilka det inte kan finnas några tvivel beträffande deras professionalism och integritet.

- Samtidigt med JAIC:s utredning genomfördes förundersökningar av åklagare i Estland och Sverige.
- I ett försök att förklara sjunkförloppet publicerades 2003 en förstudie beställd av den svenska regeringen.
- Den svenska regeringen beställde 2005 en forskningsstudie av MS Estonia's sjunkförlopp. Det förväntade utfallet skulle vara en förklaring av det troligaste händelseförloppet i själva sjunkningsfasen. Två konsortier antogs, båda med medverkan av framstående internationella vetenskapsmän.
- En Committee of Experts, nedan kallad Committee of Experts, tillsatt på uppdrag av den estniska regeringen, arbetade 2005 – 2009 med analys och utvärdering av JAIC:s utredning.

- 2005 tillsatte det estniska parlamentet en Riigikogu Committee of Investigation för att undersöka omständigheterna rörande export av militär material från Estland ombord MS Estonia.
- Motioner med förslag om ny haveriutredning/ytterligare kunskap har upprepade gånger lagts i Sveriges Riksdag. Så sker fortfarande. En informell grupp, Estoniagruppen I Sveriges Riksdag, bildades av riksdagsledamöter för många år sedan och är fortfarande aktiv.

Nya fakta har framkommit i dessa undersökningar och ny teoretisk kunskap har vunnits. Men – eftersom undervattensverksamhet på vraket är förbjuden – är alla senare undersökningar oundvikligen kopplade till det händelseförlopp som föreslagits av JAIC. Enkelt sagt – dessa undersökningar har inte handlat om varför Estonia sjönk, de har handlat om huruvida JAIC:s teori över huvud taget är möjlig.

- Undersökning och dokumentering av Estonias skrov är den viktigaste omständigheten att förhålla sig till

Vraket på havets botten har inte blivit systematiskt undersökt eller dokumenterat på video.

Ett alternativ kan vara att vraket har blivit undersökt men att resultatet hemlighålls.

Vid de dykarundersökningar av vraket som genomfördes på JAIC:s uppdrag var det endast färjans bogparti, eller mera exakt den del där bogvisiret varit ansluten, som blev undersökt. JAIC:s slutsats att det inte finns något hål är följaktligen ett teoretiskt antagande som aldrig bekräftats av en fysisk undersökning av skrovet.

Vraket ligger på havsbotten på ett djup av 80 meter vilket är föga djupt i jämförelse med genomsnittliga djup i haven. En professionellt genomförd dykoperation till sådant djup var inte svår att genomföra 1994 och det fanns både utrustning och kompetens för det i Sverige. Amatördykare går numera ner till sådana djup och vrak på havets botten har undersökts och videofilmats på mer än 4000 meters djup.

Därmed kan konstateras att JAIC brast i fråga om undersökning av ett ytterst väsentligt bevis vilket dessutom var lättillgängligt. Enbart detta förhållande ger starkt skäl för påståendet att JAIC:s undersökning inte motsvarar grundläggande krav på en ordentlig haveriutredning.

3. Juridiska förutsättningar

Som nämnts ovan I IMO:s Resolution skall en stat som har avslutat en haveriutredning överväga att åter öppna den om nya bevis framförs vilka kan väsentligt ändra analysen och de slutsatser som dragits.

Följande bör betraktas som nya bevis av sådan art

- 1) Bevis som ger information om olyckan t.ex. vittnesmål, synbara/fysiska bevis etc.
- 2) Uppgifter av meteorologisk, tillverkningsmässig/teknologisk eller annorledes vetenskaplig karaktär som ger möjlighet att förstå orsakerna till olyckan och fastställa händelseförloppet.
- 3) Bevis vilka ge anledning att ifrågasätta trovärdigheten I den ursprungliga undersökningen.

Nedan följer en analys av bevisen, huvudsakligen i den andra kategorin. Ett antal fakta som ger upphov till allvarliga tvivel på trovärdigheten i JAIC:s utredning presenteras i den senare delen av denna ansökan.

4. Nya kunskaper

4.1 JAIC:s teori och kritiken mot den

MS Estonia var byggd som ett fartyg av Ro-Ro typ vilket betyder att en last kan *roll on* i den ena ändan av fartyget och *roll off* i den andra. Konstruktionen har ett bogvisir som i uppsvängt /lyft läge ger plats för en nedfälld ombordkörningsramp (bogramp). Däck 2 (bildäck) var 2,3 m ovanför vattenlinjen.

Ovanför bildäcken (Däck 3 var ett hängande bildäck) fanns däckhuset med däcken 4 – 8 med utrymmen för passagerare och besättning samt kommandobryggan på Däck 9. Under bildäck fanns däcken 1 och 0. (1 delvis och 0 helt under vattenlinjen) med hytter för passagerare, sauna och swimming pool samt utrymmen för maskiner och drift. Fartygsskrovet var under bildäck indelat i vattentäta sektioner vilka, i händelse av olycka, skulle förhindra att vatten trängde in från någon sektion till en annan.

Enligt JAIC:s slutrapport sjönk fartyget därför att visirets låsanordningar gick sönder, visiret föll av och ombordkörningsrampen fälldes ut. Detta skulle ha hänt ca kl 01.15. Stora volymer av vatten kom snabbt in på bildäck genom den öppnade rampen och gav svår slagsida åt styrbord. När slagsidan nådde 40° kom fönstren på Däck 4 under vatten, de gick sönder på grund av våg- och vattentryck och öppnade för vattenintrång i däckshuset. Slagsidan ökade än mera och när fartyget var nära att ligga på sidan började aktern sjunka. Estonia försvann från havets yta ungefär kl 01.50, det tog alltså bara 35 minuter från det bogrampen öppnades till fartyget sjönk.¹

Denna teori har mötts av invändningar, förutom de från sjöfolk, många invändningar baserade på vetenskaplig/teoretisk grund såväl som på befintliga bevis.

Vetenskaplig kritik av hur olyckan beskrivits har publicerats i fackpress och litteratur. En sammanfattning – slagsidan hos ett fartyg som förlorat stabiliteten kan inte öka i jämn takt från 0 till 180°. Efter att vatten trängt in i däckshuset kommer fartyget att kapsejsa inom några få minuter för att sedan flyta upp och ner i timmar eller kanske dagar. Ytterligare inträngning av vatten hindras av den luft som är instängd i – det oskadade – skrovet. Med Estonia hände motsatsen – hon vändes, enligt JAIC, långsamt upp och ner under 20 minuter för att sedan sjunka. Slutrapporten ger ingen förklaring av den processen.

Både före och efter Estoniakatastrofen har det förekommit olyckor med andra ro-ro fartyg där händelseförloppet börjat på bildäck men inget av dessa fartyg har visat samma beteende som Estonia, de har slagit runt snabbt för att sedan flyta upp och ner – och sjunka långsamt. Tiden för sjunkningen har alltid varit många gånger längre än själva kapsejsningen. Ett kapsejsat fartyg kan sjunka så snabbt som Estonia gjorde endast om det finns ett hål i skrovet, ett hål som först släpper in vatten och – efter fartyget slagit runt – släpper ut luften.

JAIC har inte kunnat svara på två frågor från skeppsbyggare:

- 1) Vad förhindrade en snabb kapsejsning?
- 2) Varför sjönk fartyget snabbt efter kapsejsningen?

Det finns också invändningar mot JAIC:s teori som har sin utgångspunkt i vittnesmål från överlevande. Händelseförloppet, så som skisserat av JAIC, motsägs av vittnesmål från tre besättningsmän vilka säger att bogrampen fortfarande var i stängt läge när fartyget hade ca 30° slagsida. De tre sade i sina vittnesmål att de befanns sig i maskinkontrollrummet (Engine Control Room) och tittade på en monitor som visade bild från en kamera på bildäck, riktad framåt mot bogrampen. De såg att rampen fortfarande var stängd men att vatten trycktes in på sidorna. De såg aldrig rampen öppen och lämnade ECR ca 01.25.

När de lämnade ECR var slagsidan redan ca 30°. Enligt vittnesmålen från dessa tre hade fartyget en slagsida på ca 30° utan att rampen öppnats. Det måste framhållas att dessa tre vittnen är de enda överlevande ur besättningen som såg rampen i början av olycksutvecklingen².

Eftersom alla vetenskapsmän som undersökt denna olycka är överens om att en slagsida på 30° inte kan förorsakas endast av vatteninträngning genom en läckande ramp måste det medges att JAIC:s teori på intet sätt

¹ JAIC:s Slutrapport, Engelska ISBN 951-53-1611-1
Estniska ISBN 9985-60-531-4
Svenska ISBN 91-38-31458-4

² Det bör även nämnas att två passagerare har lämnat vittnesmål beträffande rampen som de såg när hoppade i vattnet från bogen. Fartyget låg då på sidan med 90° slagsida och även de såg att rampen var stängd. Alla personer som sett rampen under olycksförloppet hävdar att den var stängd eller nästan stängd.

kan vara förenlig med dessa vittnesmål. Med andra ord – JAIC har åsidosatt de enda uttalanden som gjorts av besättningsmedlemmar beträffande rampen – eller har betecknat dem som falska.

4.2 Modifikationer av JAIC:s teori

Den svenska regeringen gav innovationsmyndigheten VINNOVA uppdrag att organisera en vetenskaplig undersökning för att klargöra MS Estonias förlisning samt få ny kunskap för utveckling av sjöfarten. 2005 utlyste VINNOVA en forskningsstudie (Research Study on the Sinking Sequence of MV Estonia). Två konsortier gavs uppdraget:

SSPA- konsortiet bestående av

SSPA, Göteborg, Sverige, marina konsulter, projektstyrning
 Safety at Sea Ltd, Glasgow, England, marina konsulter, teknisk samordning
 Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg, Sverige
 Maritime Research Institute Netherlands, Wagening, Holland

Allt material som insamlats för JAIC:s undersökning, såväl som senare erhållen information, ställdes till konsortiets förfogan. Eftersom de inte var tillåtna att undersöka vraket blev vetenskapsmännen emellertid tvungna att ta JAIC:s antagande – att fartygets skrov är intakt – som utgångspunkt. Med andra ord – konsortiets uppgift var inte att finna orsaken till olyckan utan att undersöka om JAIC:s teori var möjlig och, om nödvändigt, komplettera den.

SSPA-konsortiet kom fram till slutsatsen att JAIC:s teori var möjlig under förutsättning att väsentliga förändringar skulle göras på några viktiga punkter samt att saker som inte blivit ordentligt undersökta skulle tas bort.

SSPA-konsortiet föreslog följande ändringar av JAIC:s teori

- 1) Klockan var ca 01.05 när visiret föll av och rampen öppnades – inte 01.15 som JAIC angivit. Tidslängden för olycksförloppet var 45 minuter, inte 35.
- 2) Slagsidan ökade inte gradvis från 0 till 120° som JAIC hävdar, utan det hände i två plötsliga överhalningar. Bara några få minuter efter att rampen öppnades tippade fartyget över till 40° slagsida och slagsidan ökade långsamt under ca 20 minuter till 80°. Sedan kapsejsade fartyget ca kl 01.30, d.v.s. slagsidan gick från 80° till 150° på bara ett par minuter.
- 3) Fönstren på Däck 4 gick inte sönder, som JAIC påstår, när de kom under vatten vid 40° slagsida. Tvärtemot – Fönstrens styrka är den enda fysiska förklaringen till varför fartyget låg flytande på sidan i 15 – 20 minuter i stället för att kapsejsa snabbt. Detta naturligtvis med antagandet att skrovet var intakt.
- 4) Vatten trängde in på Däck 0 och 1, inte som JAIC angivit genom dörrarna i centercasingen, utan genom ventilationsöppningar i fartygssidan. Utan det inflödet före kapsejsningen, skulle det inte ha varit möjligt att fylla de nedre däcken med stora vattenvolymer såvitt inte dörrarna i centercasingen stod öppna.
- 5) Estonia började inte sjunka från sidoliggande läge (ca 100° slagsida) som JAIC hävdar, utan först när hon vänt helt upp och ner (ca 170° slagsida eller mer).

SSPA:s undersökningar blev därmed bekräftade av två teoretiska teser (eller fysiska lagar) som motsäger JAIC:s teori:

- JAIC:s påstående om en kontinuerligt ökande slagsida är omöjlig. Om rampen öppnas kommer fartyget att få slagsida på bara några minuter. Om fönstren i däckshuset går sönder kommer fartyget att slå runt inom några minuter.
- Fartyget kan inte börja sjunka från sidoliggande läge. Först vänds botten upp och därefter börjar sjunkningen.

Fyra nya förutsättningar - alla nödvändiga - lades till för att rädda JAIC:s teori:

- 1) Fönstrens motståndskraft mot vattentryck var högre än vad man tidigare ansett.
- 2) Ventilationsöppningar i fartygssidan på Däck 4 kom under vatten.
- 3) Alla dörrarna från bildäcken in i centercasingen gick sönder.

4) Alla vattentäta dörrar i fartyget nedre del (Däck 1 och 0) var öppna.

Beaktande den kvalificerade sammansättningen av konsortiet och den omsorg och noggrannhet med vilken undersökningen genomfördes kan dessa tillägg, ur teoretisk synvinkel, anses vara berättigade. Det är emellertid ett problem att dessa förutsättningar handlar om hypoteser som kan – eller inte – vara tillämpliga i fråga om MS Estonia.

- Huruvida fönsterkonstruktionen var intakt eller ej undersöktes inte av dykarna, inte heller har det genomförts några test av vilka belastningar fönstren kunde motstå.
- Ventilationsöppningarna omnämns inte ens i JAIC:s rapport och ingenting har gjorts för att verifiera om de existerade.
- Samma gäller för dörrarna in i centercasingen. Trots att JAIC antog att de gick sönder har SSPA-konsortiet inte gjort någonting för att kontrollera det antagandet.
- Än värre är det med de vattentäta dörrarna i däck under bildäck. Dykare tittade på en dörr och den var stängd. En besättningsmedlem sa i sitt vittnesmål att alla vattentäta dörrar stängdes i olyckans första fas.

Ett annat problem med SSPA:s undersökning är att den har svårigheter med vittnesmål som står i konflikt med vad undersökningen funnit. Lika som med JAIC:s undersökning finns det ingenting om vittnesmålen från de tre besättningsmedlemmarna som, när fartyget redan hade kraftig slagsida, på en monitor i ECR såg rampen i stängt läge.

SSPA:s uppfattning om tiden för de olika händelserna i olyckan visar än större motsägelser. SSPA drog slutsatsen att fartyget måste ha haft ca 70° slagsida kl 01.24 och 90° vid 01.29. Men – MAYDAY-anropet från Estonia I vilket andre styrman sade: ”vi har ett problem här, vi har stark slagsida åt styrbord ungefär 20 – 30 grader” registrerades kl 01.24.46. Det är omöjligt att han kunde ha gjort en så stor felbedömning när han uppskattade slagsidan. Vid 70° slagsida är det omöjligt att stå på golvet, det har blivit vägg. Med tanke på att kommandobryggan på Estonia är ett 27 meter brett öppet rum skull styrmannen, vid 70° slagsida, inte ha haft någonstans att stå, han skulle ha behövt hitta något att hålla sig fast i och hänga från.

Påståendet att fartyget hade en slagsida på 90° redan vid tiden för det sista nödanropet 01.29.27 är också omöjlig. Om slagsidan är så stor att fartyget ligger på sidan är halva kommandobryggan under vatten.

Det är intressant att se vilka slutsatser SSPA-konsortiet drog beträffande frågan om ett hål i skrovet. I viss mån arbetades på detta även om de resurser de förfogade över inte gjorde det möjligt för dem att göra någon ordentlig undersökning av andra möjliga scenarier än det som förslagits av JAIC.

Simulationer visade att vatteninträngning under vattenlinjen mycket väl kan vara orsak till en liknande händelseutveckling där en bogramp lämnar bildäcket öppet (slagsida – kapsejsning – sjunkning). Det finns emellertid en skillnad, med ett hål i skrovet skulle slagsidan öka gradvis och sjunkningen skulle börja tidigare d.v.s. 2-3 minuter efter kapsejsningen. Detta är särskilt intressant eftersom gradvis ökande slagsida och snabb sjunkning är JAIC:s bärande hypotes – vilken ofta blivit kritiserad. Med andra ord – JAIC:s beskrivning av händelseförloppet i olyckan passar bättre ihop med ’hål i skrovet’ versionen än den med ’tappat bogvisir’³.

4.3 Ytterligare teorier

Det andra konsortiet som fick VINNOVA’s uppdrag att genomföra en forskningsstudie var

HSVA-konsortiet bestående av

Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH, Hamburg, Tyskland, koordinator

³ Utredningens resultat har redovisats i 18 rapporter som publicerats på Internet www.sspa.se och www.safety-at-sea.co.uk/mvestonia/. Rapporten från The Committee of Experts, daterad 2 Februari, 2009, har en sammanfattning på estniska.

Technische Universität Hamburg-Harburg, Hamburg, Tyskland
 TraffGo HT GmbH, Duisburg, Tyskland

Även detta konsortium kom till slutsatsen att JAIC:s teori var möjlig under förutsättning av ändringar på några väsentliga punkter. HSVA:s vetenskapsmän kom, liksom de i SSPA, till slutsatsen att fönstren hade tillräcklig styrka och inte gick sönder omedelbart efter vatteninträngningen. Enligt HSVA-konsortiet kom vatten in i utrymmena under bildäck genom ventilationsöppningar och genom dörrarna i centercasingen, av vilka några var öppna eller trasiga. Dessa dörrar hade avgörande betydelse i olyckan. Med antagandet att ventilationsöppningarna var öppna och centercasingen vattentät skulle fartyget ha överlevt denna olycka. Beträffande tiden för när olyckan startade har HSVA:s vetenskapsmän flyttat den framåt ytterligare 5 minuter för att landa i slutsatsen att bogrampen öppnades kl 01.00.

Förutom nämnda omständigheter har HSVA två väsentliga punkter som JAIC och SSPA inte ansåg viktiga: HSVA ansåg att hastigheten är en viktig faktor. Vid början av olyckan måste fartyget ha haft hög hastighet, åtminstone 14,2 knop och ha fortsatt framåt med samma hastighet i 2-3 minuter efter att rampen öppnades. Om fartyget haft lägre hastighet, eller om farten reducerats omedelbart, skulle Estonia ha kunnat överleva olyckan. Den andra punkten var att HSVA fann det egendomligt att besättningen, efter att ha fortsatt rakt framåt i 2-3 minuter, sänkte hastigheten och svängde vänster mot vågorna. Denna kursändring var orsaken till att fartyget kantrade skarpt över åt höger – skälet till den kantringen var inte att vatten kom in genom den öppna bogen.

En närmare granskning av HSVA:s rapport avslöjar saker som avsevärt sänker trovärdigheten hos andra och mer kända teorier. Det handlar inte bara om olika teorier som framförts av vetenskapsmän utan även om olika rent tekniska slutsatser. Några exempel:

- 1) SSPA hävdar att vatten trängde in genom den öppna rampen med en hastighet av 1500 – 1800 ton i minuten och gav 45° slagsida inom 3 – 4 minuter. Analysen från HSVA visar emellertid ett betydligt mindre inflöde (300 – 700 t/min) vilket betyder att det inom 3 – 4 minuter endast kan ge 10° slagsida.
- 2) SSPA hävdar att slagsidan hos ett fartyg som förlorat stabiliteten inte kan utvecklas långsamt, fartyget kapsejsar snabbt efter att fönster i däckshuset har gått sönder. HSVA drar den motsatta slutsatsen – en snabb kapsejsning kan inte ske.
- 3) SSPA hävdar att ett fartyg som förlorat stabiliteten alltid slår runt och börjar sjunka. HSVA däremot drar slutsatsen att fartyget sjunker redan vid 135° slagsida.
- 4) SSPA hävdar att om fartyget har ett minimum av 2104 m³ luft fångat under bildäck sjunker det inte över huvud taget utan kommer att flyta upp och ner. HSVA hävdar dock att inte ens 3500 m³ luft fångat inne i fartyget kan hindra det från att sjunka⁴.

Av ovanstående framgår klart att det ännu i dag inte finns någon vetenskaplig överensstämmelse i fråga om en rad saker som haft stor betydelse i olyckan. Med andra ord, i förhållandet till fysikens lagar har Estonias stabilitet och flytbarhet inte kunnat förklaras.

Därmed är JAIC:s teori – eller någon av de andra – inte trovärdig.

Om det finns någon osäkerhet beträffande en teori kan inte något faktum (t.ex. om det finns ett hål i skrovet eller inte) härledas från den teorin med mindre än att sanningsenligheten har fastställts. Ett flertal av vetenskapsmännen, bl.a. i SSPA-konsortiet, har förstått det och gav en stark rekommendation i sin slutrapport. Hela Estonias skrov skulle inspekteras och detaljerat dokumenteras. Samma rekommendation gavs av den estniska Committee of Experts vars ordförande var den estniske statsåklagaren.

5. Bevis som minskar trovärdigheten i JAIC:s undersökning

⁴ Rapporten finns på Internet:

www.vinnova.se/upload/dokument/Verksamhet/Transporter/Sjosakerhet/Estonia/HSVA1663FINAL.pdf.

The Committee of Experts, daterad 2009-02-02 har en sammanfattning på estniska.

En rapport from

Ett utfall av varje undersökningsprocess bör vara – inte endast information om de undersökta händelserna – utan även en utvärdering av hur pass giltiga bevisen är lika väl som hela undersökningen. Som visas nedan finns det ett antal fakta som reser allvarliga tvivel om JAIC:s undersökning var objektiv och opartisk.

5.1 År 2006 gav det svenska Försvarsdepartementet i uppdrag till SKL, Statens Kriminaltekniska Laboratorium (nu NFC, Nationellt Forensiskt Centrum) att undersöka om de videoband som dokumenterade de officiella dykoperationerna på MS Estonia var äkta. Alla tillgängliga videoband, som påstods vara original, överlämnades till SKL och uppdraget var att fastställa om de verkligen var original eller om materialet hade redigerats, manipulerats eller på något sätt förvanskats. SKL:s analys visade att av 35 VHS-kassetter var 5 kopior av inspelat material för vilka SKL inte hade mottagit något originalmaterial. Detta visar att delar av det material, vilket offentligt framställts som original, är kopior av någonting som inte är den ursprungliga inspelningen och att masterbanden har förstörts eller hålls hemliga.

5.2 Enligt JAIC började olyckan på bildäck där vatten kom in genom den öppnade bogrampen och fortsatte sedan till de lägre däckerna genom dörrar i centercasingen som gått sönder. För att bekräfta denna teori skulle det ha varit nödvändigt att undersöka bildäck. Föregivande säkerhetsskäl gjordes dock inte detta. Kapitel 8.7 i JAIC:s slutrapport uppger att bildäck inte blev besiktigat med hänsyn till de risker för dykare som fanns i det området. Senare information ger anledning tro att detta uttalande inte är sant.

Punkt 3a i rapporten från dykföretaget, daterad 8 december 1994 i Rotterdam anger klart att bildäck undersöktes med en ROV⁵ ända till 20 meter in på bildäck. Videologgen för VHS-kassetten SPRINT/947ESTONIA70019 uppger klart att en ROV var inne på bildäck. Et flertal personer med god kännedom om skeppsbyggnad och som sett denna video, är övertygade om att en ROV undersökt bildäck. Det finns följaktligen goda skäl anta att bildäcket blev - åtminstone delvis - undersökt och dokumenterat under dykarundersökningarna men att JAIC beslöt hålla det hemligt. JAIC:s avsiktliga undertryckande av denna information bevisas av ovannämnda videoband vilket var ett av de redigerade banden enligt SKL (se 5.1 och 6).

5.3 En annan plats som borde ha undersökts för att klargöra utvecklingen av och orsakerna till olyckan är kommandobryggan. På kontrollpanelen för de vattentäta dörrarna, som finns på bryggan, skulle det ha varit möjligt att verifiera om de varit stängda eller ej. Punkt 5.5 i rapporten från dykföretaget visar att dykarna faktiskt varit beordrade att undersöka detta och det är förvånande att inget är känt om resultatet. Punkt 2.8 i samma rapport uppger att dykarna, i kontrast till vad som gällde beträffande redovisning av arbetet på alla andra områden av vraket, inte skulle rapportera någonting om deras undersökningar av bogen och kommandobryggan. Uppenbarligen hade svenska Sjöfartsverket, som ombord dykplattformen ledde dykningarna, samt representanter för JAIC, beslutat att undersökningarna av dessa områden, potentiellt högst informativa, inte fick bli kända. Det beslutet är omöjligt att förstå och visar på en avsikt att gömma vissa bevis.

5.4 Enligt JAIC:s slutrapport började olyckan med att visirlåsen bröts sönder och att visiret föll i sjön. Det största och starkaste låset var bottenlåset, även kallat Atlantlåset, som fanns på förpiksdäcket där visirets nedersta del möter motsvarande konstruktion på fartygsbogen. Den hydrauliskt styrda låsbulten gick in i ett öra fäst på bottendelen av visiret.

Alla tre fästöron, med vilka bottenlåset var fäst på förpiksdäcket, bröts loss enligt kapitel 8.6.1 i slutrapporten medan fästörat på visirets botten och låsbulten var intakta. Låsbulten skars loss under dykningsarbetena och togs upp till ytan för närmare granskning. Börje Stenström, medlem i den svenska delen av JAIC, som fanns med ombord på dykplattformen, beslöt tyvärr att kasta bulten tillbaka i sjön och förstörde på så vis ett viktigt bevismaterial. Vem som helst med sunt förnuft torde se detta beslut som helt ofattbart men det visar på en slags avsiktlig inriktning till förfalskning eller att göra det omöjligt att få JAIC:s slutsatser bekräftade.

5.5 Kapitel 8.3 i slutrapporten säger att MS Estonia hittades i havet 18 oktober 1994 d.v.s. 20 dagar efter olyckan. Det finns skäl att ifrågasätta detta datum. Bevis för detta är ett fax på svenska, skickat av finske JAIC-medlemmen Kari Lehtola till JAIC-kollegan Olof Forssberg på morgonen 9 oktober. I detta fax står följande: *"På det ställe på*

⁵ Remotely operated underwater vehicle. Från vattenytan styrd undervattensfarkost med kamera

havsbotten, där Estonia på basis av föremålen har kantrat, finns det ett 10 meter långt och 5-7 meter brett objekt på botten. Det är sannolikt av metall. Formen stämmer bra med visiret. Djupet är 70 meter. Botten är hård.”

Samma dag gick Tuomo Karppinen och Simo Aarnio (medlem respektive expert i finska delen av JAIC) och ROV-gruppen ombord på finska fartyget Tursas i Nagu kl. 11.00 (finsk tid) och arbetet började ca 13.00 med att videofilma ”det stora objektet”. Kari Lehtola hävdade senare att det var en stor stålplåt. Det har aldrig förklarats vad det var som hade liknande storlek och form som visiret och alla filmer på objektet har försvunnit.

Ytterligare ett bevis visar att de verkliga omständigheterna har mörkats och att visiret i verkligheten hade hittats. En sonarbild visar ett område på havsbotten med vraket. Bilden togs troligen 30 september av det finska fartyget Suunta som ca kl 17.30 lokaliserade vraket med ekolod och tog fyra sonarbilder.

Bilden visar en skepnad, identisk med visiret i form och storlek, som står upp och ner invid vrakets bogparti.

Sonar används för att under vatten mäta avståndet till ett objekt genom att sända ut en puls och registrera tiden till mottagandet av ekot. Avståndet till ett objekt som ligger under/bortom ett annat kan inte mätas. Sonarbilderna är en detalj ur en stor ritning som visar ett stort område av sjöbotten på haveriplatsen, ritningen har SEA erhållit från svenska Sjöfartsverket. Det faktum att djupkurvor syns genom vraket kräver en förklaring.

Förberedelserna för den planerade betongövertäckningen av vraket innebar att ca 400 000 m³ sand och sten skulle läggas ut. Tryckbankar i form av tre strängar i triangel runt vraket skulle skapa en grund för betongen. Havsbotten av dy och lera behövde denna förstärkning för att förhindra bottenskred som den kombinerade tyngden av vrak och betong kunde orsaka.

I syfte att använda som arbetsmaterial använde entreprenören för betongövertäckningen, Nordic Marine Contractors, en befintlig bottenkarta med djupkurvor på vilken sonarbilderna lades över. En sonarbild kopierades alltså in på en karta över vrakområdet. Från officiellt håll har det inte kommit några kommentarer beträffande existensen av sonarbilderna eller var originalet till dem finns.

Om eventuell förfalskning kan uteslutas står det klart att en sonarbild som visar vrak och visir nära ihop måste bli noggrant undersökt. En teori att utforska kunde vara att visirets gångjärn bröts sönder men styrbords lyftcylinder för visiret (funnen fullt utskjuten och krökt) hade varit tillräckligt stark för att hålla kvar visiret – ur läge men fortfarande fäst vid vraket.

5.6 JAIC bildades 29 september 1994 på beslut av regeringarna i Estland, Sverige och Finland. Estlands transportminister Andi Meister utsågs till ordförande. Olof Forssberg ledde den svenska och Kari Lehtola den finska delen av kommissionen. Slutrapporten undertecknades endast av den sistnämnde. Andi Meister avgick sommaren 1996. Anklagad för att ha ljugit till en journalist beträffande ett betydelselöst brev blev Forssberg avskedad från JAIC och sitt huvudsakliga arbete som generaldirektör för Statens Haverikommission (för att omgående bli utnämnd till domare i Svea Hovrätt).

Andi Meister har i sin bok ”Löpetamata logiraamat” (Den oavslutade loggboken) skrivit att han avgick från sin post som ordförande på grund av att information hela tiden undanhölls honom. Det finns även objektiva bevis för att väsentlig information hölls borta från esterna.

Dagen efter olyckan skickade Kari Lehtola ett fax till den estniska delen av JAIC där han angav koordinaterna för Estonias vrak till 59°23,09' och 21°42,09'E. I själva verket ligger vraket på 59°22,9' och 21°41,0'E, en felangivelse på en halv sjömil.

Kopior av videodokumentationen sändes till Estland efter att dykoperationerna avslutats. I materialet fanns emellertid ingenting som visade kommandobryggan och bogpartiet. Detta bildmaterial, som var av största vikt för att finna orsaken till olyckan, skickades inte till den estniska delen av JAIC.

Ett tredje dokument som bevisar hemlighållandet av information kommer från det estniska Utrikesministeriet. Ambassaden i Sverige sände 1 oktober 1994 en not till det svenska Utrikesdepartementet i ett ärende där den estniska konsulen inte hade tillåtits få tillträde till räddade estniska medborgare som intagits på sjukhus i Stockholm, han gavs ej heller någon information om dem. Detta bryter mot Wien-konventionen om konsulära förbindelser. Konsulen har bekräftat att svenska myndigheter inte gav honom någon information om olyckan eller de räddade. Han fick inte heller, under de första dagarna, tillåtelse att möta de räddade esterna och sjukhusen gav ingen information om namn eller hur många ester som fanns på sjukhuset.

5.7 I detta sammanhang bör det nämnas att fortfarande, 21 år efter olyckan, finns det ett antal dokument som klassificerats som statshemligheter. Som skrivet i punkt 34 i rapporten av 10 mars 2006 från estniska Committee of Experts är ett underrättelsesdokument från den estniska Säkerhetstjänsten klassificerat som statshemlighet. Vidare finns det i arkiven hos United States National Security Agency tre dokument (7 sidor) som inte friges under den amerikanska offentlighetsprincipen (Freedom of Information Act) eftersom ”*röjandet av dem rimligen skulle kunna förväntas åsamka allvarlig skada på den nationella säkerheten*”.

Den estniska Committee of Experts kunde inte fastställa om även Finland har hemligstämplade Estonia-dokument. Den svenska regeringen, till största delen troligen Utrikesdepartementet, har hemligstämplat - enligt angivelse för en period av 70 år - ett okänt antal dokument som rör Estoniakatastrofen.

Denna uppräknings av tvivelaktiga aspekter av JAIC:s undersökning skulle kunna fortsätta men vad som redan anförts räcker för att fastställa att den inte motsvarar de krav som ställs på en haveriutredning. Kännetecknande för en sann och omsorgsfull undersökning är att resultatet kan bekräftas och kritiseras. Detta gäller för alla slags undersökningar vare sig de görs i vetenskapligt syfte, journalistiskt eller i offentlig ämbetsutövning och förutsätter att hopsamlade bevis blivit vederbörligen noterade och dokumenterade. JAIC:s haveriutredning har allvarliga brister i detta hänseende och resultatet av deras arbete kan inte anses trovärdigt.

6. Bevis som motsäger JAIC:s visir-teori

Den svenska regeringen beslöt i december 1994 att täcka vraket med betong något som senare av tekniska skäl visade sig vara omöjligt att göra. Under de förberedande arbetena blev emellertid ca 400 000 ton sand och sten dumpade på vrakplatsen. En okänd kvantitet hamnade liggande mot och över vraket. Utöver övertäckningen beslöt Estland, Finland och Sverige, på svenskt initiativ, att förbjuda dykning och andra undervattensaktiviteter på vraket och i ett område runt vrakplatsen samt att stifta lagar som bestraffar överträdelser.

En följd av detta var att Estonias vrak skulle ha varit begravt under sand, sten och betong innan JAIC kunde avsluta sitt arbete. Med hänsyn till detta är det förståeligt att det under de gångna 21 åren inte har förekommit några bilder, videoband eller annat material som på något avgörande sätt kunde motbevisa JAIC:s teori att skrovet är intakt. I tidigare nämnda VHS-kassett SPRINT/94/ESTONIA/001 finns det emellertid en sekvens där det framgår att bildäcket undersöktes med ROV (se punkt 5.2).

Enligt den officiella teorin finns det inga andra öppningar i skrovet (förutom de som skars upp av dykare) i höjd med eller under bildäck, än den ca 70 cm breda glipan mellan bogrampens överdel och dess inramning i fartygets frontskott. JAIC förklarar den öppningen med att rampen, efter att ha varit helt öppen, av egen tyngd föll till nästan stängt läge när fartyget vändes upp och ner i förlisningen.

När man tittar på den nämnda sekvensen i videobandet händer något oväntat – en ROV på bildäck. Den kommer inte in genom glipan mellan rampen och dess ram utan har styrts av en dykare nedåt och till vänster längs fartygssidan. Detta framgår både av dykarens talade kommentarer och den information om djup och position för ROV som löpande visas i videobilden. Dålig sikt och avbrott i videon gör det oklart exakt hur Rov hamnade på bildäck men helt plötsligt befinner den sig där. Detta bekräftar av experter som granskat videon såväl som av den logg som registrerade videoinspelningen och även rapporten från dykoperationerna (se punkt 5.2).

Om det är ett faktum att ROV kom in på bildäck måste det accepteras att det måste finnas ett hål någonstans i bildäckets yttervägg d.v.s. skrovsidan.

Med hänsyn till detta får ett annat bevis, vars tillförlitlighet inte bekräftats, en helt annan betydelse. Svenske medborgaren Håkan Bergmark informerade en journalist att han, bara några få dagar efter olyckan, deltog i en dykoperation på Estonias vrak, organiserad av Sveriges Försvarsmakt. Hans uppgift var att undersöka och videofilma vrakets bogparti och han upptäckte ett stort hål på styrbordssidan vilket visade tecken på att ha förorsakats av en explosion. Hålet var avlångt till formen, uppskattades vara ca fyra meter högt och sträckte sig både ovanför och under fartygets vattenlinje.

Bergmark gav namnen på två personer som också deltog i operationen, en av dem hans överordnade officer. Hans uppgifter har aldrig undersökts eller befunnits oriktiga, inte heller har det påstådda befälet, en officer i svenska Försvarsmakten, någonsin kommenterat saken. Enligt punkt 25, i rapporten av 10 mars 2006 från den estniska Committee of Experts, vägrade båda männen möta kommitténs ordförande statsåklagare Margus Kurm. Det finns ingen möjlighet att få det bekräftat om Bergmarks uppgifter är sanna men det uppstår misstankar när sådan information ignoreras.

Påståendet att MS Estonia användes för att transportera militär material avfärdades under lång tid som ett rykte men en utredning, som presidenten för Svea Hovrätt Johan Hirschfeldt gjorde 2006, bekräftade att MS Estonia – i hemlighet – transporterade militär material från Tallinn till Stockholm vid två tillfällen, en resp. två veckor före olyckan. Det kunde ha funnits någon hemlig last ombord under natten för förlisningen och någonting gick fel med den - eller på grund av den.

Något viktigt bör också ha funnits i de två lastbilar (dragbil med semi trailer) som kom ombord i sista minuten, annars hade inte kaptenen fördröjt avgången med 15 minuter. Även detta faktum var under lång tid omgärdat av rykten men har nu blivit bekräftat av två vittnen. Ett av vittnena, en svensk passagerare, såg dessa lastbilar – uppenbarligen med last som hade någon militär anknytning – anlända sent till hamnen med motorcykeleskort och bli ombordsläppta strax före avgång. Det andra vittnet har förmedlat uppgifter om egendomliga förhållanden beträffande fordonens ägare och last. De två vittnesmålen indikerar starkt att lastbilarna transporterade smuggelgods av avancerad och möjligen farlig karaktär, helt utanför vad som skall transporteras på ett passagerarfartyg som Estonia.

Det måste också finnas några mycket speciella skäl för det faktum att estniska fartyg förbjöds att närma sig olycksplatsen för att rädda människor. I hamnen i Lehtma på Ösel bereddes tre fartyg för att gå ut och delta i räddningsarbetet. Kort efter de lämnat hamnen kom ett meddelande från en hög tjänsteman att estniska fartyg inte var tillåtna att gå till katastrofplatsen. En slutsats av detta kan vara att det fanns något i det sjunkna fartyget eller dess närhet som var viktigare än att rädda människor.

En summering av vad som framförts ovan ger att det finns mycket goda skäl för vår framställan till den estniska regeringen avseende en ny undersökning av MS Estonias haveri. En med alla nödvändiga behörigheter försedd undersökning syftande till en opartisk och faktabaserad undersökning av skälen till förlisningen och dess förlopp.

Vi står tiil Ert förfogande för ytterligare information och/eller dokumentation. Skulle det anses att ett möte kunde föra saken framåt är vi beredda att resa till Estland när så önskas.

Högaktningsfullt

Se namnunderskrift på nästa sida!