

Styrelsen för Psykologiskt Försvar
Box 2195

103 15 STOCKHOLM

30 mars 2004

Regeringen gav den 19 april 2001 (regeringsbeslut II4 N2001/4125TP/) Styrelsen för Psykologiskt Försvar (SPF) i uppdrag att insamla och sammanställa uppgifter med anknytning till M/S Estonias haveri samt med utgångspunkt i en sådan faktabank tillhandahålla allmänheten information och besvara frågor om M/S Estonias förlisning.

Att insamlingen och sammanställningen skall omfatta uppgifter som tillkommit och framställts såväl före förlisningen den 28 september 1994 som efter detta datum är en självklarhet. Regeringen har däremot ej givit direktiv om när insamlande och sammanställning av dessa uppgifter skall upphöra. Uppdraget kan således fortgå under många år allteftersom nya uppgifter tillkommer.

Att så kan bli fallet antydes även i regeringsbeslutet under rubriken Skälen för regeringens beslut. Där står det: "Behovet av fakta och information om haveriet kommer troligen att kvarstå under lång tid".

I regeringens uppdrag till SPF ingår även att faktabanken skall innehålla ett material som, med utgångspunkt i det händelsescenario som beskrivs i JAIC:s slutrapport, åskådliggör ett exempel på hur fartyget kan ha vattenfyllets i haveriets slutskede.

Vid Estoniamötet 2002-05-29 (SPF Dnr E 26/02) diskuterades uppdraget och det blev fastslaget att SPF varken kunde formulera hur uppdraget kan se ut eller slutföra studien. SPF:s uppgift är att förmedla information. SPF:s konsult Frank Rosenius föreslog att man skulle genomföra en förstudie innan man går vidare i arbetsprocessen. För att öka den objektiva bedömningen av sjunkförloppet fanns även möjligheten att lägga uppdraget utomlands.

Vid referensgruppens möte 2002-10-10 (SPF Dnr E 49/02) meddelade SPF att viceamiral Frank Rosenius och civilingenjör Staffan Sjöling som arbetar bl. a. med stabilitetsberäkningar vid Försvarets materialverk skulle genomföra en förstudie för att klarlägga förutsättningarna för att kunna visa exempel på vattenfyllnaden i haveriets slutskede.

Man skulle även granska och jämföra resultatet av tidigare beräkningar och modeller som t. ex. den modell som förevisades under AgnEfs seminarium 2000.

I minnesanteckningarna från mötet med stora referensgruppen 2003-01-30 (SPF Dnr E 78/02) är noterat under rubriken Sjunkförloppsstudien:

"I SPF:s uppdrag med informationsbanken ingår att presentera ett material som med utgångspunkt i händelse scenariot – som beskrivs i JAICs haverirapport – visar ett exempel på hur fartyget kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede. Uppdraget kräver inledningsvis att en förstudie genomförs. Resultatet i förstudien är grundförutsättningen för att man på ett professionellt sätt ska kunna göra en korrekt beställning inför en huvudstudie – om det blir nödvändigt.

Viceamiral Frank Rosenius som ingår i SPF:s referensgrupp och civilingenjör Staffan Sjöling, som arbetar bland annat med stabilitetsberäkningar vid Försvarets materialverk, genomför förstudien i syfte att klargöra förutsättningarna för att senare kunna presentera ett exempel på hur vattenfyllnaden i haveriets slutskede kan ha sett ut. Resultaten i förstudien kommer sedan att presenteras för referensgruppen."

Vid referensgruppens möte 2003-03-25 (SPF Dnr E 15/03) presenterade Rosenius och Sjöling förstudien av M/S Estonias sjunkförlopp. Efter Rosenius och Sjölings presentation följde en diskussion om studiens resultat. Kritik framfördes från några ledamöter, gällande ritningsunderlaget som studien baserades på. Ledamöterna poängterade att de endast tog del av resultatet av förstudien och inte på något sätt godkände den.

Även vid Referensgruppens möte 2003-10-10 (SPF Dnr E 58/03) uttrycktes besvikelse över och kritik mot att förstudien inte drivits vidare till en huvudstudie.

Vid Referensgruppens möte 2004-01-27 (SPF Dnr E 83/03) lämnade Frank Rosenius ut ett diskussionsunderlag rörande synopsis för en audiovisuell animation av M/S Estonias sjunkförlopp. Av detta underlag framgår att denna dataanimation bygger på JAICs haverirapport och den förstudie som tidigare gjorts av Rosenius och Sjöling.

Vi kan inte acceptera att SPF nu formulerar förstudien som en huvudstudie vilken tillsammans med den föreslagna audiovisuella dataanimationen skall ge sken av att vara sanningen om M/S Estonias förlisning evad det gäller haveriförloppet/sjunkförloppet. Detta strider mot vad som slogs fast vid Estoniamötet 2002-05-29: "att SPF varken kunde formulera hur uppdraget kan se ut eller slutföra studien. SPF:s uppgift är att förmedla information".

Vi anser inte att studien som den redovisas i "Estonia, Sjunkförloppsstudie, Rapport förstudie, 15 bilagor" daterad 2003-03-28 uppfyller kraven för att åskådliggöra ett trovärdigt exempel på hur M/S Estonia kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede

Rosenius och Sjöling är inte själva övertygade om utfallet av sin sjunkförloppsstudie. Under rubriken 5. Rekommendationer i rapporten står det:

"Vill man fördjupa sjunkförloppsstudien utöver vad som här presenterats är det gruppens uppfattning att det erfordras ytterligare underlag för att få erforderlig precision i en sådan studie. Förutom tillgång till ett komplett ritningsunderlag bör också kontrolleras bordvarts liggande ventilationstrummor, status på vattentäta avdelningarna under bildäck, branddörrarna på bildäck samt fönster/ventiler och dörrar till däck 4-8 på styrbordssidan. Det är gruppens uppfattning att det är först efter detta klarlagts som man kan uppnå en högre säkerhet i studieutfallet jämfört med vad här presenterats.

Om man skall göra en mer detaljerad studie av MV Estonias sjunkförlopp följer här ett par förslag på intressanta områden:

- De fyllnadsförlopp som använts i den här studien kan vidareutvecklas. Ett sätt att göra detta är att bättre beskriva de vägar vattnet kan tänkas ha fyllt fartyget. För det behövs dock väsentligt bättre ritningsunderlag. Fler alternativa sjunkförlopp bör i en fortsatt studie studeras närmare. Särskilt bör vattenfyllnad av de förliga förläggningstrymmena i ett tidigare skede beaktas.
- Fartygets dynamiska uppträdande då det fylls med vatten bör studeras närmare.

- Beräkningen av fyllnadstiden kan förbättras väsentligt. Både vattenfyllnad av bildäck samt vattenfyllnad genom flödesöppningar bör beräknas mer noggrant och baseras på fartygets kurs, fart och rörelser.
- Ett prov eller beräkning av rutornas hållfasthet skulle öka kunskapen om vatteninträngningen i fartyget.
- Mot bakgrund av ventilationssystemets betydelse för sjunkförloppet och att vissa ventilationskanaler terminerar i skrovsidan bör denna säkerhetsaspekt analyseras. Gruppen har dock inte analyserat huruvida detta är förekommande på de färjor som idag är i bruk”

Betr ventilationstrummorna anser vi att det ej är utom allt tvivel klarlagt om de i verkligheten existerar och, om så skulle vara fallet, är de intakta eller deformerade så att vattnet ej kan passera igenom dem eller läcker så att vattnet strömmar in på bildäck.

I övrigt bygger rapporten på avgränsningar och antaganden. Här är endast några exempel.

Sid 2, 4:e stycket: ”Arbetsgruppen har därför antagit att dessa ventilationskanaler var öppna.”

Sid 3, 4:e stycket: ”Att säga **ett** sätt som fartyget vattenfyllts på är det riktiga är i praktiken omöjligt.”

Sid 3, 7:e stycket ”Ingen hänsyn har tagits till inverkan av fartygets rörelser”. samt ”Ingen effekt av eventuell lastförskjutning har beaktats.”

Sid 5, 1:a stycket: ”I den här studien har inte eventuell vattenfyllnad av fartygets tankar beaktats. Det är möjligt att vatten har trängt även in i dessa.”

Sid 6, 7:e stycket: ”I dessa beräkningar har det antagits att förrådsutrymmen, T1120-T1420 kan ha börjat vattenfyllas i detta skede. (C21/DX7F 13 EQ) När slagsidan är c:a 83 grader och vattennivån är i höjd med ventilationsutrymmena på däck 8 ökar förmodligen vatteninträngningen i fartygets olika delar genom det komplexa ventilationssystemet.”

På sid 11,3:e stycket skriver Rosenius/Sjöling något som ifrågasätter sjunkförloppsstudiens giltighet: ”Andra scenarios avseende hur vattnet kan nå de undre däcken är naturligtvis möjliga. Om av oss nyttjat ritningsunderlag inte återspeglar fartygets aktuella status gäller naturligtvis inte heller slutsatserna. ” Så måste ju även vara fallet om det förekommit sprängning under vattenlinjen, något som konstaterats men ej utretts i vilken omfattning det skett.

Vi har även beaktat Björn Stenbergs och Anders Björkmans kritik och synpunkter på sjunkförloppsstudien samt även tidigare beräkningar bl. a. vid Agnefs Estoniaseminarium 2000.

Vårt ställningstagande styrks även av de synpunkter som framförs av professor Olle Rutgersson, Chalmers Lindholmen i brev till SPF 2003-08-07 (SPFs Dnr E 17/03). Han skriver: ”Rapporten berör en av de kvarstående frågeställningarna kring Estonias förlisning. En noggrannare studie kring Estonias sjunkförlopp är viktig av framförallt två skäl:

- att på ett begripligt sätt kunna beskriva för allmänheten hur det troliga sjunkförloppet gick till och hur det logiskt kan kopplas till fartygets konstruktion.
- att studera de speciella konstruktionsmässiga lösningar på Estonia som möjliggjorde det olyckliga förloppet med en snabb kapsejsning och sjunkning.”

Johan Fransson skriver i brev till Viceamiral Frank Rosenius 2003-10-15 (SPFs Dnr E66/03):

”Sjöfartsverket har inte fått något uppdrag från Regeringen att göra någon fortsatt utredning av Estonias sjunkförlopp. Utredningen av Etonias förlisning har gjorts av JAIC. Såväl i dess slutrapport som i Er utredning för SPF har konstaterats att man inte med säkerhet kan fastställa sjunkförloppet. Vad man kan göra är att finna ett eller flera scenarier.”

Med beaktande av ovanstående kräver vi

att Frank Rosenius och Staffan Sjölings förstudie fullföljes med en oberoende utredning som skall åskådliggöra ett exempel på hur M/S Estonia kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede. En förutsättning för att vi skall godkänna en sådan utredning är att den ej skall innefatta ledamöter och specialister från Estland, Finland och Sverige.

att den av Frank Rosenius föreslagna audiovisuella datanimationen redovisande M/S Estonias sista timmar ej genomföres innan den oberoende utredningen slutförts.

att informationsbanken löpande kompletteras fram till dess sanningen om M/S Estonias förlisning kommer i dagen

Då Estoniasamlingen i sitt första skede endast kommer att omfatta material fram till den 31 december 1999 är det ju ej nödvändigt att exemplet på sjunkförloppet finns med vid presentationen av den första omgången av det insamlade materialet den 1 september i år. Enligt vad som framkommit vid referensgruppens möten är det ju ej heller säkert att allt material fram till år 2000 är färdigställt till denna datum.

Lasse Johnsen
Stiftelsen Estoniaoffren
och Anhöriga SEA

Monica Köpsén
Vilhelminagruppen

Odd Lundkvist
Arbetsgruppen för utredning av
M/S Estonias förlisning AgnEf

Anna-Carin Wallenstein
Föreningen Anhöriga Estonia
FAE