M/S Estonia - Dagbok

1994

28/9 -94 **M/S Estonia förliser**

Avgående och tillträdande Statsminister lovar att inga ansträngningar skall sparas i samband med M/S Estonia's förlisning. Vraket skall om möjligt bärgas. Efter några dagar träffas överenskommelse mellan Sverige, Estland, och Finland om att bilda en gemensam internationell haverikommission. Eftersom fartyget hade estnisk flagg ges ordförandeskapet till Estland[1].

3/10 **Regeringen ger Sjöfartsverket "Uppdrag 1"**

Regeringen ger Sjöfartsverket (Sjfv.) i uppdrag att i samarbete med behöriga myndigheter i Estland och Finland, skyndsamt undersöka och till Regeringen redovisa de tekniska och legala förutsättningarna för att återfinna omkomna från färjan M/S Estonia.

4- 10/10 **"M/S Seaway Commander" vid kaj i Hangö.**

Stolt Comex Seaways (SCS) har beordrat ett värdens mest avancerade fartyg för undervattensarbeten till platsen. Fartyget är utrustat och bemannat med specialister redo att verkställa en snabb katastrofinsats[2].

---

[1] Till ordförande utses Andi Meisner, vid tillfället transportminister och styrelseordförande i Estonian Shipping Company, hälftenägare av Estline.

[2] När SCS erbjuder sina tjänster till myndigheterna agerar de enligt traditionen i Nordsjön. Detta är numera också inskrivet i norsk lag. När myndigheterna under mer än en vecka vägrat besvara SCS erbjudande blir kostnaderna för höga och fartyget beordras tillbaka till Nordsjön. Bland annat sänds, i avsikt att få igång en dialog, ett fax till kommunikationsdepartementet den 6/10 från SCS. I detta förklaras företagets erfarenheter på området, de resultatlösa kontakterna med finska myndigheter och med Johan Fransson på Sjfv. Enligt deras erfarenhet var det bråttom eftersom vattenströmmar snabbt minskar möjligheterna att finna omkomna på och kring vraket. (Nu när betydligt färre kroppar än förväntat påträffats, tyder det på att förhållandena i detta fall är annorlunda.) De rater som SCS erbjöd var betydligt lägre än de som tillämpas på Nordsjön. För SCS var det självklart att ställa upp eftersom man tidigare gjort liknande insatser, för vilka stor uppskattning rönts, ex. Alexander Kielland 1980, Piper Alpha och Partnair 1991, Willhelmsen-planet.

8- 9/10 Johan Fransson diskuterar med bärgare i Holland.

Det förklaras för svenska folket att det holländska bergningsföretaget Smit är det företag som bäst kan bedöma vad som kan och bör göras med vraket[3]. Sjfv's chefsjurist Johan Fransson (J.F.) gör dessa undersökningar[4]. Inget nämns om kontakter med broderlandet Norge där en omfattande kunskap om och erfarenhet av sjöolyckor samlats[5].

11/10 Sjöfartsverkets rapporterar "Uppdrag 1" till regeringen

Sedan olyckan inträffade har Mats Odell ersatts av Ines Uusmann (I.U.) som kommunikationsminister. I anslutning till att J.F. lämnar sin rapport hålls en presskonferens som I.U. öppnade med att säga "vi skall göra allt för att få upp så många som möjligt av de omkomna så fort som möjligt". J.F. förklarade att en bärgning av fartyget kan inte vara klar förrän tidigast i juni-augusti nästa sommar och det är osäkert om de omkomna över huvud taget kan identifieras[6].

---

[3] Inom offshore är Smit's specialitet bogsering. Smit sålde 1992 sitt 50%-iga engagemang i Rockwater. Dock blev Smit Semi I kvar i Smits ägo. Plattformen chartrades ut till Rockwater som döpte om den till Rockwater Semi I.

I sjöfartskretsar är Smit (Smit Tak) känt som ett av de få världsomspännande företagen som är specialiserade på att undsätta haverister. För detta uppdrag, som gäller operation på djupt vatten, krävs andra resurser och erfarenheter än de som bärgningsföretagen har. Deras verksamheter är inriktad på ytbärgning eller bärgning på grundare vatten. Traditionen i bärgning är att ingen assistans sker förrän ett bärgarkontrakt förhandlats och underskrivits. Bärgarnas strategi är som regel att hejda haveristens rop på åtgärder. Detta är motiverat för att bärgaren skall få möjlighet att bilda sig en riktig uppfattning av situationen för att undvika förhastade åtgärder. Denna fördröjning stärker normalt också bärgarens förhandlingspossition. Haveristen är i detta läge helt i händerna på bärgaren. En fördröjning kan lätt uppnås med att de tekniska svårigheterna i samband med bärgningen överdrivs. För att bringa någon ordning i detta skall bärgarkontrakt numera tecknas inom ramarna för Lloyd's Form, i annat fall sker ingen ersättning från försäkringsbolagen. Bärgning och undervattensarbeten offshore är mycket olika verksamheter. Det som gjort bärgnings så speciell är framför allt affärssituationen; en affär - en kund. Den numera hårda konkurrensen i offshore har gjort att marginalerna där är små och det är viktigt företagen att vårda sitt renommé. En annan skillnad är att i bärgning kan misslyckanden tillåtas med enbart utebliven ersättning som följ. I offshore däremot kan ett misslyckande leda till katastrof för företaget. Dykföretagen i offshore kan jämföras med anläggningsbyggare på land, skillnaden är att de utför arbetet under vattnet.

Smit erbjuder numera också "rådgivning" till nationer ex sjunkna ryska u-båtar.

[4] Han för förhandlingarna ensam d.v.s. det är ingen delegation med bred kompetensbas som möter den erfarne bärgaren. Mediabevakningen av JF's diskussioner med Smit är intensiv.

[5] Eftersom det i Norge utvecklats ledande kompetens både inom området krishantering i samband med liknande katastrofer och djupvattenarbeten i oskyddade vatten, är det märkligt att en sådan kontakt ej upprättades omedelbart. Så vitt känt är denna kontakt inte ens idag upprättad. Veterligen är det bara en representant från Norge som förekommer. Det är en sakkunnig på dykfrågor i offshore förhållanden som VBB anlitat.

Den 11/10 kommer i DN svar från Kommunikationsdepartementet på SCS propåer. Departementsrådet Jan-Olov Selén förklarar där att "vi är väl bekanta med vad det norska företaget har att erbjuda".

[6] Uttalande är kraftigt överdrivet. Rättsmedicinska experter menar att identifiering visserligen kan bli besvärlig men den är möjlig mycket lång tid efter d.v.s. även om det nu skulle beslutas att ta upp kroppar skulle identifiering vara möjlig.

I.U. förklarar att hon från början ansett det självklart att "Estonia" skulle bärgas, "men att hon nu insett hur stora svårigheterna är". Dessutom förstår hon att många anser att det havet tar det skall havet behålla. Hon förklarar också att hon kan tänka sig en kombination där målet är att bärga fartyget, om det visar sig möjligt. Samtidigt kan ett dykföretag få i uppdrag att så snart möjligt försöka få upp så många kroppar som möjligt på och kring vraket. Dessutom försöker dykare gå in en bit i fartyget för att få ut dem som ligger där.

J.F's utredning visar att "Estonia", för att över huvud taget kunna bärgas, måste resas upp[7]. Möjligheterna att hämta kroppar inifrån fartyget kommenterar J.F. med att: - Varje dykarbete i eller på "Estonia" är utomordentligt farligt. - Det är sannolikt en fruktansvärd röra inne i vraket där inredningen slagits sönder. Dykare riskerar att fastna eller skada sig. - Dessutom vet vi inte var de omkomna finns, om de flesta hann ut till offentliga delar av fartyget eller blev kvar i hytterna[8].

20/10 Regeringen ger "Uppdrag 2" åt Sjöfartsverket

Sjfv. får i uppdrag av Regeringen att, i nära kontakt med berörda myndigheter i Estland och Finland, genomföra en konsekvensanalys som underlag inför ett samlat ställningstagande avseende omhändertagande av de omkomna från färjan M/S Estonia. Under arbetet skall erforderliga kontakter tas med den internationella haveriutredningen av M/S Estonias förlisning och med det särskilda råd (Etiska Rådet[9]) som Regeringen tillkallat avseende olyckan.

24/10 Ines Uusmann i TV-Aktuellt

En anhörig frågar Ines Uusmann varför det norska bolag som erbjudit sig gå ner och hämta upp kroppar inte fick göra detta. Kommunikationsministern svarade kort och bestämt: "Det skall vara seriösa företag som gör det här. För de omkomnas och de anhörigas skull skall det inte vara någon som tar billiga poäng på detta". Kommunikationsministern fick följdfrågan om man förhandlade med andra - eftersom det norska inte betraktades som seriöst - och vilka bolag som var seriösa? "det finns ett antal företag och de är alla stationerade i Aberdeen i Skottland", svarade Ines Uusmann.

---

[7] J.F. nämnde inte att i Norge fanns under utarbetande en bärgningsmetod som utgick ifrån att fartyget skulle lyftas rakt upp utan att i övrigt ändra fartygets läge. Bärgningsoperationens beroende av lugnt väder skulle också avsevärt minskas med användandet av vinschar med konstant dragkraft för att på så sätt kompensera lyftpontonernas rörelser orsakade av vågor. Det är en beprövad metod som används i offshore sammanhang för arbeten på havsbotten. Dessutom för att minska tiden till havs planerades att lyftningen där enbart skulle ske så att fartyget kunde föras in på skyddat vatten för genomgång och slutlig bärgning.

[8] Erfarenheterna från dykundersökningen i början av december visar att riskerna med dykarbeten inne i fartyget kan bemästras, att röran inne i fartyget inte omöjliggör arbeten men kräver planering samt att i de utrymmen som besöks under denna begränsade dykning 125 kroppar registreras. Kropparna rapporteras i stort sätt vara väl bevarade, kön är lätt att urskilja, några uppvisar emellertid tryckskador. Beträffande den sönderslagna inredningen är det snarare så att vissa inredningselements infästningar förutsätter att fartyget är något så när på rät köl för att de skall hållas på plats. Exempelvis kan tak- och väggpaneler ha en sådan infästning. I begränsad omfattning kan även inredningselement kommit loss i samband med deformationer av fartyget i samband med nedslaget mot botten. Av dykrapporten framgår att sådana deformationer endast finns i mycket begränsad omfattning och har därför ingen relevans i samband med bedömning av möjligheterna att bärga omkomna.

[9] I Etiska rådet ingår förutom Ines Uusmann bl.a. ärkebiskopen och Anders Lindström.

Media

Informationerna på presskonferensen den 11/10 blir en förödande utgångspunkt för myndigheternas behandlingen av ärendet och rapporteringen i media. J.F's informationer, som i huvudsak bygger på diskussioner med Smit Tak, gör att opinionsbildare ändrar uppfattning, från att det var mycket viktigt att hämta upp kropparna så att de anhöriga får frid till att kropparna skall ligga kvar. Under nära kampanjliknande former skildras hur olämpligt det skulle vara att bärga omkomna[10]. Det Etiska Rådet's inflytande och Gun Hellsviks koordinering av den politiska debatten sätter den demokratiska processen ur spel. Bristen på förståeliga fakta och saklighet splittrar de anhöriga i olika åsiktsgrupperingar. Därmed förlorar de anhöriga inflytande över vad som skall hända med deras döda [11].

---

[10] I sammanhang där ingen annan möjlighet finns än en sjömansbegravning har nödvändigheten gjorts till en dygd för att mildra de närståendes situation. Samhället har som försvarsmekanism sedan urminnes tider en närmast instinktiv reaktion när sjömansbegravning är aktuell. Eftersom kropparna i detta fall uppges ligga utom räckhåll för bärgningsföretagen blir detta nu något som alla skall acceptera så fort som möjligt. Om olyckan i stället inträffat på grundare vatten, hade kontaktade bergningsföretag haft möjlighet att bärga kropparna. Sökning och bärgningen av kropparna hade varit självklar. Knappast hade någon kommit på tanken att avstå från denna möjlighet även om det också då gällt att alla kroppar ej skulle återfinnas. I samband med sjöfart är det snarare så att sjömansbegravning accepteras i de fall när ingen annan möjlighet finns. Passagerarfartyg utrustas sedan länge med kylfack för att ta hem eventuella omkomna ombord. Finns det möjlighet att på lastfartyg ta hem en omkommen i frysrum görs detta. Kroppar i begränsade vattenområden söker man reda på så långt möjligt etc.etc. Det är endast i de fall när det är tekniskt eller ekonomisk utsiktslöst som sjömansbegravning används. Då ges denna så värdiga former som möjligt med hänsyn till de efterlevande. Att man i ex.vis fiskesamhällen tvingats vänja sig vid detta är inte relevant eftersom det i detta fall är möjligt att återfinna kroppar. Det okritiska accepterandet av J.F's rapport får det svenska samhället att reagera med utgångspunkt från att det är sjömansbegravning som gäller. För de anhöriga som förstår att det finns en chans att de kan få hem sina anförvanter, utan de fasor som auktoriteterna utmålar, är detta ett oerhört slag. Chocken kan bli ännu svårare för de som idag inte är medvetna om möjligheterna med förstår situationen när det är för sent d.v.s. när fartyget täckts över och några år har gått.

[11] När Den Internationella Stödgruppen (DIS) och Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga (SEA) framför sina budskap avfärdas de med att de ej är representativa. De anhöriga är splittrade och skall därför ej tas på allvar. I realiteten bevakar organisationerna olika intresseområden DIS ekonomiska frågor och SEA etiska frågor. Denna omständighet ökar den psykiska pressen på de anhöriga vilket gör att det mycket svårt för dem att föra sin talan på ett sansat sätt. De anhöriga hamnar i en liknande situation som hemvändande soldater från krig ofta gör. Omgivningen lyssnar först men ger upp efter en tid, då blir situationen farlig för soldaten.

Nov.-Dec. **Dykundersökningar**

Förhandlingar om dykarundersökningar förs i slutet av november. Rockwater kontrakteras för undersökningarna pris 7,5 Mrk [12]. SCS offert på 3,5 Mkr avvisas[13]. Dykarundersökningarna, som görs i början av december, ingår som en del i Sjfv.'s koncekvensanalys men skall också samla in informationer som efterfrågats av Haverikommissionen.

12/12 **Sjöfartsverket rapporterar "Uppdrag 2"**

Resultat från bottenundersökningar, dykarundersökningar inne fartyget, undersökningar av fartygets yttre samt inspektioner av fartygets bogparti och manöverbrygga rapporteras. Inga kroppar rapporteras påträffade på eller utanför fartyget[14].

---

[12] Officiellt är det Rockwater som kontrakteras men i realiteten är det ett konsortium bestående av holländska Smit Tak och Rockwater som får uppdraget:

[13] SCS baserar sin offert på att ett dykfartyg (NMD DP-klass 2) skall utgöra moderfartyg för undersökningen. Sjfv's rådgivare hävdar att det i stället skall vara en "semi-submersible" plattform. SCS meddelar då att det kan ordnas men då blir arbetet försenat några dagar eftersom den plattform som SCS har är upplagd. Sjfv är då inte längre intresserat utan tecknar kontrakt med Rockwater. I upphandlingen fästs stor uppmärksamhet vid den våghöjd varmed de olika dykfarkosterna kan operera Smit/Rockwater offererar plf 5,5 m, Stena plf 5 m och SCS fartyg 4 m. Plattformen som SCS på den muntliga förfrågan erbjöd kan operera i 13 m vågor.

Facit: Smit Tak/Rockwater startade arbetena senare än vad SCS skulle ha gjort även om de mobiliserat sin plattform. Plattformen Rockwater Semi 1, som används, nar NMD DP-klass 2 (dynamisk positionering). Plattformen är svår att sysselsätta på Nordsjön i norsk sektor eftersom kraven på säkerhet där som regel föreskriver NMD DP-klass 3 (SCS plattform och fartyg har denna klass).

[14] Att kroppar på fartyget ej påträffats kan förklaras av den strömning som uppstått i och med fartygets färd mot botten samt fartygets uppbromsning och fällning mot botten. En orsak till att inga kroppar påträffats omkring fartyget är sannolikt det gasblandade oerhört lätta material som omger fartyget. När kropparna träffar botten är de i och för sig lätta men innan de bromsats upp av detta material har de sjunkit tillräckligt långt ner för att omgående övertäckas. Undervattenlandskapet kan liknas vid ett snötäckt kalfjäll med kala kullar och löst material i sänkor där vinden inte kommer åt. På liknande vis är vattenströmningen låg där detta lösa material finns och därmed blir också kropparna kvar där övertäckta utom synhåll. Det som hamnat på topparna förs därifrån av vattenströmmar. Med ökad vattentemperatur sommartid startar som regel en förmultningsprocess och de gaser som då bildas får kroppar att flyta upp. Eftersom kroppar inte påträffats under sensommaren hösten förefaller temperaturen vara så stabil att denna effekt ej inträffat och att kropparna därför blivit kvar.

12/12 Etiska rådets ställningstagande[15]

* M/S Estonia bör ej bärgas[16].
* Dykning efter ett okänt antal av de omkomnas kroppar bör ej ske[17].
* Platsen där M/S Estonia förliste ska fridlysas och betraktas som en gravplats[18].
* Fartyget skall förslutas på ett sådant sätt att gravplundring och all privat dykning omöjliggörs. Fartyget ska övervakas.
* Regeringen bör överväga att bilda en fond för de barn och ungdomar som mist sina föräldrar: En fond för livet.

15/12 Regeringen beslutar att vraket inte skall bärgas

Regeringen beslutar att vraket inte skall bärgas ej heller skall några åtgärder vidtas för att bärga de omkomna[19].

---

15 Etiska rådet ställningstagande är en gåta som svår att förklara på annat sätt än att de fått en felaktig beskrivning av situationen som utgångspunkt för sitt ställningstagande. För utförliga kommentarer till Etiska Rådets ställningstagande hänvisas till "Det etiske rådets redegjörelse", kommentarer i lys av erfaringer fra Kielland ulykken 1980 av Kielland-fondet februar 1995.

16 Resonemangen om bärgning byggde till stor del på den felaktiga uppfattningen att bärgning skulle vara nödvändig för att ta hand om de omkomna. Så var det i fallet Alexander Kielland, men på de 15 år som gått sedan dess har undervattenstekniken utvecklats. Högklassiga dykföretag offshore arbetar numera på stora djup med samma låga olycksfrekvens som i vanlig industri på land.

17 Det kan inte menas att endast i de fall antalet kroppar är okänt skall dykinsatser ej göras. Vid den här tidpunkten är rapporten från dykundersökningen klar. Av denna och sannolikhetsresonemang om hur många som hamnat på botten kring fartyget kan slutsatsen dras att med en genomsökning skulle flertalet omkomna kunnat återfinnas.

18 För de som vet kommer ej "sjömansbegravning" att accepteras.

19 Beslutet har fattats med *hänsyn till de omkomna och deras familjer* samt de svårigheter som identifieringen av kropparna skulle innebära. Beslutet föregås av beskrivningar om det hemska som skulle hända om fartyget vänds. Löst material i fartyget skulle då mala sönder de kroppar som blivit kvar i vraket. Vändning av fartyget anges som en förutsättning för bärgning.

Detta var inte korrekt, som tidigare nämnts fanns mer utvecklad teknik för lyftning av fartyget med i övrigt bibehållet läge (not 7). Ej heller behövde fartyget bärgas för att få upp kropparna. Fortfarande gäller, att det som finns där nere kan tas upp och identifieras i det närmaste opåverkat av hanteringen. Rättsmedicinalverkets konklusion lyder: "RMV finner således det vara möjligt att organisera och genomföra en identifiering av de saknade offren efter Estonia-katastrofen om regeringen beslutar att fartyget skall bärgas".

Det var inte vändningen eller risken för stora krafter orsakad av sjögång som var det stora problemet med bärgningen. Problemet var (och är) fartygets läge i en sluttning på lösa massor. Detta innebar tekniska problem med att eliminera risken för att fartygets läge skulle rubbas när kanaler borras under skrovet för att applicera lyftanordningar. Miljöstörningar orsakade av uppgrumling måste också elimineras.

15/12 **Regeringen ger "Uppdrag 3" till Sjöfartsverket**

Sjfv.et skall skyndsamt lämna förslag till Regeringen om hur fartyget skall täckas och bevakas. Sjfv.et anlitar Klas Cederwall, professor i väg- & vattenbyggnad på KTH, som teknisk expert.

Årsskiftet **Täckningsalternativ**

Två förslag till täckningsmetoder finns. Den ena var att täcka vraket med sand skyddat av ett lager med sten ovanpå[20]. Den andra var en kombination av stensättning och nedgrävning av fartyget[21]. SCS presenterar i slutet av året en ny teknik, en lösning med armerad betong som kan gjutas till ett skal som är understött av fartyget.

Budskap i media

Kommunikationsminister Ines Uusmann säger om övertäckning: "ifall Finskaviken inte blir istäckt kommer saken att skötas om de närmaste månaderna".

---

[20] Skall fartyget ges ett trovärdigt skydd med denna metod påförs fartyget mycket stora vikter. Denna belastning medför risk för att stora delar av fartyget kollapsar och/eller att fartyget kommer i rörelse. Sannolikt blir då partier av fartyget utan skydd. Det är också svårt att försäkra sig mot att rörelser i vattenmassan eller förändringar av botten ej med tiden orsakar att fartyget avtäcks. Denna avtäckning kan i sig orsaka att fartyget kommer i rörelse. Förutom att metoden är äventyrlig kan det ifrågasättas om metoden klarar kravet på tillbörlig respekt för platsen som gravplats med de massor behövs. En förutsättning för metoden lär vara att fartyget stympas till någorlunda jämna former, skorsten, bryggvinge etc. Tyngdpunktsförskjutningar orsakade av stympning kan bli utlösande faktor för förskjutningar. Att avlägsna fasta partier och delar från fartyget måste anses som en störning av gravfriden. Var går annars gränsen?

[21] Denna metod avfärdas senare i processen. Den redovisas ej heller som en alternativ lösning i Sjfv's tekniska rapport.

1995

10/2 **Sjöfartsverkets rapport om övertäckning**

Beträffande användning av fyllnadsmassor sägs i Sjfv's rapport: "En övertäckning med fyllnadsmassor skulle behöva föregås av en omfattande geoteknisk undersökning av botten. Indikationerna när det gäller botten är dock sådana att det enligt verkets uppfattning är sannolikt att undersökningen skulle visa att en undersökning skulle visa att en täckning med massor är olämplig eller omöjlig. - Övertäckning med fyllnadsmassor bedöms därför som en olämplig lösning". Sjfv.et föreslår att fartyget täcks med ett skal av betong dvs den typ av metod som SCS utvecklat.

Vintern **Utveckling av betongskalsteknik**

Inga ansträngningar skall sparas. Övertäckningen skall ske snarast möjligt definitivt innan sommaren[22].

2/3 **Regeringen ger "Uppdrag 4" till Sjöfartsverket - Upphandling**

Sjöfartsverket får i uppdrag av Regeringen att upphandla och låta genomföra en övertäckning av M/S Estonia med ett skal av betong. Vid uppdragets genomförande skall särskilt beaktas att platsen där fartyget förliste skall betraktas som en gravplats.

Budskap i media

J.F. meddelar att fartyget skall ges ett skal av betong. Kostnaden för detta är 150-200 Mkr. Det kommer dock att ta tid eftersom man först skall gallra företag i en kvalificeringsomgång. De företag som kvalificerats att delta i anbudsgivningen får först därefter tillgång till anbudshandlingarna. "Det kan dröja till slutet på november innan alla har fått säga sitt i denna fråga"[23].

Media

Det Etiska Rådet inspirerar företrädare för journalistklubbar att hålla anföranden om att man skall låta bli att "peta i gamla sår"[24].

---

[22] Strömmen av förslag att täcka vraket med massor eller bottenfasta betongkonstruktioner sinar. SCS känner sig dock uppmuntrade av Sjöfartsverkets rapport och vidareutvecklar betongskalslösningen. Sedan årsskiftet är SCS i full gång med utvecklingsarbetet. Tidtabellen för arbetet är inställd på att vraket skall vara täckt i god tid före sommaren, senast i slutet av maj. Inget annat företag bedriver något egentligt utvecklingsarbete för täckning av vraket.

I avvaktan på kvalificeringsomgången stoppas utvecklingsarbetet i april. Arbetet avslutas med arkitektplanering inkluderande utarbetandet av ett förslag till etiskt program. Konstruktions- och planeringsarbetet har då nått det stadiet att sprängningar i full skala skall genomföras dvs konstruktionens motståndskraft mot obehörigt intrång skall kontrolleras. Till dess har SCS lagt ner ca 4 Mkr på utvecklingsarbetet. Priset för täckning enligt denna metod beräknades, beroende på utförande, till 150- 200 Mkr.

[23] Chartern för Rockwater Semi I gick ut 1/1 -96.

[24] Därmed minskar ytterligare de anhörigas möjlighet att göra sig hörda.

12/4 **Prekvalificeringshanlingar sänds ut**

Sjöfartsverket har anlitat VBB Anläggning för att utforma prekvalificeringshandlingarna. Svar skall vara Sjfv. tillhanda senast den 31 maj[25].

31/5 **Tiden för insändande av prekvalificeringshanlingar är slut**

Sjöfartsverket har anlitat VBB Anläggning för att utvärdera vilka företag som skall kvalificeras till att få anbudshandlingarna.

20/6 **Meddelande till de som kvalificerats**

Samtliga svenska anläggningsföretag inbjuds. Några företag på kontinenten som arbetar med strandnära och grunvattenkonstruktioner inbjuds också. I skaran av inbjudna är Rockwater det enda av världens fem företag som har erfarenhet av djupvattenarbeten[26].

21/6 **Meddelande till de som icke kvalificerats**

SCS får meddelande att de inte är inbjudna till att lämna anbud för täckning av M/S Estonia. Sjfv. tackar för visat intresse för projektet och upplyser om att det står företaget fritt att erbjuda sina tjänster till företag som inbjudits. Namnen på dessa uppges däremot ej av Sjfv.

---

[25] D.v.s. vid den tidpunkt, enligt ursprunglig tidtabell, då övertäckningen skulle varit avslutad.

[26] De fem är Rockwater, Coflexip Stena, Sub Sea, Oceaneering samt Stolt Comex Seaway. Samtliga är i någon form representerade i Aberdeen. Eftersom Offshore industrin numera arbetar med små marginaler, har detta tvingat aktörerna till strukturrationaliseringar och specialiseringar.

Rockwater arbetar med djupvattenuppdrag i allmänhet. Eftersom företaget har ursprung från Engelsk sektor arbetar de i huvudsak med manuellt dykning.

Coflexip Stena är specialiserat på rörutläggning och arbeten i anslutning till detta. Undervattensarbeten är i huvudsak baserade på manuell dykning.

SubSea är ett mindre engelskt företag som har liten dykverksamhet. Deras specialitet är att utveckla verktyg för s.k. ROVs, Remote Operated Vehicles undervattensrobbotar.

Oceanic är ett USA företag med ursprung från Mexikanska Gulfen. Deras förmåga att utföra djupvattenarbeten är starkt begränsad.

Stolt Comex Seaways är en sammanslagning av norska Stolt och franska Comex. De stränga kraven för manuell dykning inom norsk sektor har drivit företaget till att bli världen främsta ROV operatör med egen utvecklingsverksamhet inom området. De är också världens främsta företag på manuell dykning.

21/6 Anbudsföreskrifter till inbjudna

I anbudshandlingarna anges att vraket och dess omgivning skall betraktas som den slutliga viloplatsen för katastrofens offer. Den svenska regeringen har därför beslutat att fartyget skall skyddas mot intrång med en täckningskonstruktion av betong[27] för att säkerställa att vraket inte blir stört eller plundrat på något vis. Andra hänsyn av speciell vikt: Arbeten kring fartyget skall ske med tillbörlig respekt. Övertäckning skall genomföras snarast.

Under avsnittet huvudsakliga hänsynstaganden:
Etik. För information till de offererande bifogas korrespondensen mellan Kommunikationsministern och Jonathan Lindström och hans skrivelse av den 16/2 -95 angående begravningsseder[28].
Miljöpåverkan. Under byggnads/installationstiden skall speciell uppmärksamhet ägnas föroreningar eller annan skadlig miljöpåverkan. I detta sammanhang skall uppmärksamhet fästas vid att bottensediment på platsen där M/S Estonia ligger är mycket nära lösningspunkten. Även små störningar skapar moln av partiklar som sätter ner sikten i vattnet och kräver lång tid för att sedimentera. Allvarliga störningar kan innebära andra oönskade effekter som störningar av fisk och övrigt marint liv[29].

---

[27] Regeringsuppdraget "övertäckning av M/S Estonia med en skalkonstruktion av betong" har ändrats till att bli enbart en täckningskonstruktion av betong. Därmed har avsteg gjorts från andemeningen i regeringsbeslutet som är formulerat med utgångspunkt från Sjfv tekniska rapport. Formuleringen kan tolkas som att konstruktionen endast behöver ha inslag av betong som ex.vis enbart ett lock av betong.

[28] Jonathan Lindström är arkeolog och en av de anhöriga, han förlorade sina föräldrar i katastrofen. Hans förslag är att täckningen utformas som en fornnordisk grav, rödfärgad och med en mittmarkering ovanpå. Förslaget innebär dumpning av stora mängder stenmassor vilket Sjfv i sin tekniska rapport, med hänsyn till bottenförhållandena bedömer som "olämpligt eller omöjligt". Förslaget tar ej heller hänsyn till att denna lösning kräver att en stor yta kring fartyget måste stabiliseras med stenmassor och att dessa då kommer att dumpas över de omkomna som befinner sig kring vraket. Kraven på tillbörlig respekt för området som gravplats blir med bilägganде av detta exempel till anbudsgivarna utan innebörd. Eftersom detta förslag ges en sådan uppmärksamhet i anbudshandlingarna är det ofrånkomligt att anbudsgivarna uppfattar detta som den lösning Regeringen eftersträvar.

[29] Den rådande vattenströmmen på platsen är ca 0,25 knop. Den går genom de finska och åländska skärgårdarna norröver och länkas av Kvarken delvis av söderut utefter den svenska kustens skärgårdar. Det vatten som inte vänts fortsätter norrut efter den finska kusten tills det vänder söderut i Norra Bottenviken. Minskningen av sikten i vattnet orsakad av ex.vis en månads arbete på platsen med uppgrumling som följd kan innebära en kraftig påverkan av miljön i Östersjön. Visserligen kan metoder med att först breda ut mattor på vilket dumpningen sker tillgripas. Detta är ändå ett tveksamt förfarande eftersom vid utläggningen av mattorna måste kraftig grumling ske. När sedan det fina materialet kompakteras under massorna måste för att en stabilisering skall ske gas bort ur silten. Det är svårt att se hur detta skall kunna göras utan att just de fina material som har låg sedimentationshastighet virvlas upp tillsammans med gasen. Anledningen till att grumling är så störande är att ljusförhållanden är en av de avgörande faktorerna som de marina livet anpassar sig till. Blåstången ex.vis är en viktigt habitat i undervattensmiljön dess utbredning på djupet är starkt ljusberoende. Besökaren av skärgården har kunnat dess reträtt genom åren. En sådan påverkan begränsas inte bara till att marina växter och djur inom ett mycket stort område som är Östersjöns barnkammare utan väl så allvarligt är att dessa förhållandevis grunda vattenområden med sina gröna växter också kommer att minska syreproduktionen. Materialet som grumlas upp innebär också en s.k. etrofiering (näringsberikning) som i sig konsumerar syre. En ond cirkel startar lätt genom att de växter och djur som dör också konsumerar syre när de förmultnar. Störningen kan bli så kraftig att den kan innebära en rubbning av hela Östersjöns ekosystemet. Konsekvenserna av detta är svåra att överblicka. 30 dagar med 0,25 knop motsvarar 333 km.

Utvärderingskriteria. Förutom pris kommer andra relevanta faktorer för den permanenta övertäckningen av fartyget som en värdig gravkammare för de som dog där att bedömas. Alla dessa andra faktorer är viktiga. Utvärderingen av förslag kommer att ske under följande huvudrubriker:

1. Utvärdering av värdighet och tillrådlighet.
2. Teknisk utvärdering
3. Finansiell utvärdering
4. Kontraktsmässig och administrativ utvärdering

Under avsnittet baskriteria för utformning:
Utformning. Övertäckningen skall fungera som ett permanent effektivt skydd mot intrång. Detta innebär att täckningsmaterialets egenskaper åtminstone skall uppfylla de krav som gäller andra monumentala byggnader. Det innebär också att övertäckningen skall förbli hel och obruten täckning även om M/S Estonia med tiden skulle deformeras p.g.a. korrosion eller sättningar i sjöbotten[30].
Skydd mot intrång. Skyddet skall minst motsvara armerad betong med en tjocklek av 0,2 m.
Fartygets ostördhet. Den offererande må föreslå att utstickande eller lösa delar av fartyget likaså utrustning må avlägsnas fartyget i avsikt att underlätta arbetet. Exempel på detta är:

Antenner	Bryggvinge	Avgasrör	Skorsten	Dävertar	Propellrar
Propeller-axlar	Propeller axel-stöd	Roder	Livbåtar	Fartygs-ankare	

Påträffas fartygsdelar eller offer i närheten av fartyget skall fyndet och positionen för detta rapporteras till uppdragsgivarens representant. Fartyget får inte rubbas från sitt läge på sjöbotten av något annat skäl än en oundviklig sättning orsakad av övertäckningens tilläggsvikt. Sådan sättning skall anges i anbudet. Anbudsgivaren kommer inte att tillåtas att använda någon metod som kan orsaka att fartyget rör sig. Sådana rörelser eller glidningar kan orsakas av t.ex. stora laster på fartyget eller sjöbotten, eller av byggnadsaktiviteter i närheten av fartyget som t.ex. muddrings- eller pålningsarbeten.

1/7 Riksdagen antar en lag för M/S Estonia

Riksdagen antar en lag som förbjuder svenska medborgare att besöka vraket. I Estland och Finland antas motsvarande lagar[31].

---

[30] Någon form av garanti borde fodrats ex.v kostruktionen skall vara beständig i minst 70 år, en grav skall ha uppnått den åldern innan den får röras.

[31] Även om övriga Östersjöstater skulle förmås skriva på är lagen ett den dåligt skydd mot plundring. I realiteten utgör lagen endast ett hinder för de anhöriga som inte flyttat till något land som ej antagit lagen.

Mellantiden PEAB

Tackar nej till inbjudan[32].

SCS som underleverantör

SCS presenterar sin metod och sitt program för inbjudna företag. De visar ett stort intresse för förslaget[33].

Regeringen utser ny sjösäkerhetsdirektör

Johan Fransson utses att efterträda Bengt Erik Stenmark som ny sjösäkerhetsdirektör.

20/9 **Anbuden skall vara inne kl 12:00**

Sju anbudsgivare har lämnat in anbud. Priserna för täckning varierar från 260 Mkr till 850 Mkr.

20/10 **Begäran om överprövan**

SEA och DIS lämnar in en gemensam begäran om överprövan till Länsrätten i Östergötlands Län. Begärd överprövning avser prekvalificeringen av företag som skall få delta i anbudsgivningen för arbeten med M/S Estonia[34].

23/10 **Länsrättens beslut**

SEA och DIS är inte leverantörer i LOU:s mening. De har därför inte rätt att ansöka om överprövning av den ifrågasatta handlingen. Länsrätten avvisar SEA's och DIS's talan.

28/10 **Årsdagen**

Mediapådraget ägnar sig åt enskilda livsöden, vad som hände vid olyckstillfället och spekulativa inslag om passagerarfärjors säkerhet. Rapportering om vad som sker eller skett beträffande hanteringen av ärendet efter katastrofen uteblir.

1/11 **Anders Lindström till Sjöfartsverket**

Anders Lindström har lämnat sjöfolksförbundet och skolar in sig på Sjfv för att efterträda Kaj Janérus som generaldirektör den 1/1 1996.

8/11 **Ansökan om stämning**

SEA lämnar in en ansökan om stämning av Staten till Stockholms Tingsrätt.

---

[32] PEAB anser att detta projekt inte ligger inom deras verksamhetsområde.

[33] När konkret samarbete blir aktuellt dör diskussionerna ut.

[34] **Detta är ett desperat försök från de anhöriga att bryta dödläget. Syftet är att komma till en sådan situation att de på något sätt kan få vara med och påverka vad som skall ske med deras omkomna.**

Yrkanden: Att Tingsrätten i första hand förpliktar Staten - alternativt fastställer att staten har skyldighet - att eftersöka och bärga de omkomna efter förlisningen av skeppet M/S Estonia.

24/11 **Starka reaktioner i Norge**

Dagens Industri gör ett unikt reportage där det uppmärksammas att Ines Uusmann bedömer SCS som ett oseriöst företag ute efter billiga poänger. I.U. vägrar att förklara sig. Reaktionen i Norge blir häftig.

30/11 **SEA i Kvällsöppet**

Sist i programmet Kvällsöppet är en diskussion mellan tillträdande GD Sjfv och en representant för SEA. Sivert Öholm, programledaren öppnar diskussionen med att informera om att de anhöriga stämt Staten. Den anhörige förklarar då att de vill ha hem de sina som efter vilken olycka som helst. Slutligen säger SEA's representant att man vill ha en opartisk utredning som kartlägger myndigheternas agerande efter katastrofen[35].

[35] Anders Lindström kan ej dölja den adrenalinchock han får. Under den minut som återstår av programmet ser man hur Lindström försöker återfå fattningen för att slutligen säga något om att han förstår de anhörigas mycket besvärliga situation. Som medlem av Etiska Rådet och Verkställande Utskott kan A.L. antas vara väl insatt i ärendet.

Januari -96

I väntan på offentliggörandet av beställd övertäckning

Instinktivt värjer man sig och vill inte tro att det som hänt är sant. Det kan inte vara möjligt att en så viktig fråga behandlas på detta vis. Det kan vara just den avvärjande inställningen och välment men missriktad hänsyn som varit förutsättningen för att händelseutvecklingen inte påverkas av samhällets korrigerande krafter. Myndigheterna visar prov på vad som kan åstadkommas ned makt och kraftfullt agerande.

Det förefaller som att *urmisstaget* begicks redan när katastrofen inträffade. Det var då naturligt att bedöma detta som ett fall för bärgningsbranschen. Bärgarna visste redan innan de blev kontaktade att fartyget låg på ett sådant djup att detta snarare var ett fall för offshoreindustrin. När sedan svenska staten ger fria mandat till en välrenommerad men ensam jurist som vädjar om deras hjälp tar de hand om honom på bästa sätt och söker lösningar som ligger inom ramarna för den egna verksamhet. Bärgarna vet att de förlorar greppet om haveristen i det ögonblicket ett förtroendefullt samarbete mellan den svenska staten och offshoreindustrin uppstår, detta måste undvikas. När det sedan visar sig att statens representant ger dem sitt fulla förtroende och att han har ovanligt god hand med myndigheter och media går det som smort. Det tar lång tid innan man anar att detta är ett fall för offshoreindustrin men då är det för sent, bindningen till bärgarna är då för stark. Mycket har skett för öppen ridå. Exempelvis när I.U. som tillträdande kommunikationsminister tillsammans med J.F. håller presskonferensen den 11/10 kommer hon med en sund inställning. Inför ett samlat mediauppbåd snärjs I.U. av de kvasitekniska formuleringar som J.F. försetts med vid besöket i Holland föregående helg. Ärendet kan sen rulla på i den stilen

Syftet med sammanställning är att ge en tidmässig inramning av händelserna som annars kan vara svåra att överblicka och vidareutforska. Den är också avsedd att ge en orientering i ett ovanligt ämne. Ambitionen är att översikten skall bidra till att minska risken för att informations kuppen i samband presskonferensen den 11/10 1995 upprepas Det är också ett försök att öka sakligheten i rapportering, inte bara i meningen felrapportering utan snarare, eftersom ärendet tagit så lång tid, att få med de fakta som är relevanta. Sammanställningen är baserad på dokumenterade och verifierbara informationer. Bedömningar och kommentarer är baserade på marint kunnande.

Lägesbeskrivning: Allmänheten är okunnig om det som skett och sker. Den utgår ifrån att det som rapporterades på hösten -94 var riktigt. De anhöriga är bedrövade. Några anar att det inte står rätt till och försöker göra sig hörda men uppfattas av omgivningen som förvirrade. Andra orkar inte utan litar på myndigheternas beslut och söker ro. Efter artikeln i DI undrar industrin "vad håller dom egentligen på med och varför tar det så lång tid". Krisen för färjetrafiken på Finland förvärras av att Estonia-katastrofen inte får ett snabbt och värdigt slut. För media är detta ett alltför stort, svåröverblickat och känsligt ämne att satsa resurser på, man avvaktar i hopp om att det skall bli mer lättåtkomligt. I takt med att myndigheterna har haft "framgång" med Estonia-affären har de förlorat i trovärdighet mot den lyhörda marina industrin där finns ex.vis. misstankar finns att Staten skenmanövrar i upphandlingen av gotlandstrafiken för att undslippa den årligen så obehagliga, men för det svenska samhället så viktiga, utvärderingen av trafikens pris och kvalite.

Det är svårt att tolka myndigheternas falska medlidande med de anhöriga, deras arroganta avvisande av hjälp, skenmanövrar i samband upphandlingarna, ändring av riksdagsbeslut etc på annat sätt än att det är uttryck för deras beroende av bärgningsindustrin. Vad är annars anledning till att inte utnyttja den kunskap och erfarenhet som finns från primärkällan, offshoreindustrin? Det finns också andra indikationer än som nämnts här på att Kommunikationsministern personligen på ett tidigt stadie låst sig för att stensättning som det alternativ som skall realiseras.

Följande slutsatser dras av genomgången:

- Vraket ligger på så djup vatten att arbeten där faller inom offshoreindustrins kompetensområde. För att en bärgare skall kunna utföra uppdrag i detta fall måste denna nyckelkompetens hyras in vilket innebär en bakvänd ansvarsfördelning (geten blir trädgårdsmästare).

- Vändning av fartyget var ingen förutsättning för bärgning. Däremot innebär fartygets läge och bottenförhållandena svårigheter dels med att applicera lyftutrustning men också svårbemästrade miljöproblem.

- Det fanns (finns) ingen saklig grund för att agera utifrån att begreppet sjömansbegravning skall vara nödvändig i detta fall.
  * Rättsmedicinalverket klarar identifieringen av kroppar. Svårigheten har naturligtvis ökat med den tid som gått. Det största hotet mot kropparna är antagligen de små kräftdjur som förekommer i svärmar i Östersjön. Frågan är då hur väl Sjfv har kunnat försluta fartyget efter dykundersökningen. De kroppar utanför fartyget som är inbäddade i silten kan vara utom räckhåll för dessa djur.
  * De låga och stabila temperaturerna på platsen gör att förruttnelsen är betydligt långsammare än vad man trodde.
  * Kropparna kan hämtas upp från vraket med minimal påverkan.
  * Genomsökning och rensning av vraket är fullt tekniskt möjlig. Det finns erfarenheter av liknande operationer.
  * Sannolikt kan många fler kroppar återfinnas. Eftersom man under den begränsade undersökning av fartyget övre partier (babords sida) redan påträffat 125 kroppar finns anledning att räkna med att minst lika många till finns att finna i vraket. Används sedan metoder att genomsöka silten inom större områden kring fartyget, tyder förhållandena på att flertalet av de omkomna kan återfinnas. Sådana metoder finns redan (där lågfrekvent ultraljud används) den orsakade uppgrumlingen behöver därför inte bli mer en vad som orsakas av att kroppen tas upp.

- En övertäckning som ger ett fullgott skydd skall inte behöva kosta mer än 150-200 Mkr (fast pris).

- För att undvika ytterligare en katastrof är villkoret för övertäckning minimal uppgrumling. Om en miljökoncekvensanalys överhuvtaget presenteras finns skäl att granska denna kritiskt.

De finns två alternativ för presskonferensen:

1) Myndigheterna har insett att man är inne på fel spår och gör reträttförsök.

2) En övertäckning av vraket presenteras som i själva verket är just en sådan lösning som Sjfv avrådde ifrån i sin tekniska rapport till regeringen.

Sannolikt satsar man på alt. 2 dvs att en en gång kan överraska och manipulera media. Personer som arbetar med denna fråga är beredda på en mediastorm som skall ridas ut innan arbetet på plats kan sättas igång. Nu när uppdraget är beställt utgår man ifrån att handläggningen, som lagen säger, ej kan överklagas.

Eftersom tiden inte preciserats tyder det på att man vill avvakta ett tillfälle när nyhetskonkurrensen är hård och då kalla med kort varsel. Det pris som uppges antas enbart återspegla baskostnader. En gissning är att man kommer att välja att uppge ca 300- 400 Mkr. Den verkliga kostnaden för att stabilisera dessa stora områden är det ingen som vet på förhand. Den slutliga kostnaden för övertäckningen bedöms närma sig en miljard kronor. Följdkostnaden för samhället och övriga berörda blir avsevärt högre om detta får verkställas. Av samma skäl kommer det knappast anges hur lång tid arbetet kommer att ta.