



SEA - INFO 1-04

Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga, SEA, blev en av de största av de anhörigföreningar som bildades efter katastrofen 1994 och är i dag den enda rikstäckande förening som fortfarande är aktiv.

En av de huvudsakliga riktlinjerna vid föreningens bildande och under åren av verksamhet har varit, och är, att alla rimliga ansträngningar bör göras för att omhänderta dem som kan återfinnas i vraket efter Estonia.

Alltsedan den internationella haverikommissionens (JAIC) slutrapport om förlisningen presenterades, och bristfälligheterna i den blev uppmärksammade och hårt kritiserade, har våra ansträngningar riktats mot att få till stånd en ny och oberoende undersökning.

Endast sanningen om hur och varför fartyget förläste och hur ansvaret för detta fördelas kan bringa Estoniafrågan till ett definitivt och värdigt slut.

10 ÅR HAR GÅTT EFTER ESTONIAS FÖRLISNING

**POLITIKER, SJÖFOLK, ANHÖRIGORGANISATIONER M.FL. FORTSÄTTER
ATT KRÄVA EN NY HAVERIUTREDNING!**

Den internationella haverikommissionen JAIC:s rapport om Estonias förlisning blev starkt kritiserad när den, efter tre års arbete, presenterades i december 1997. Allt efter som åren gått har fakta kommit fram rörande enskildheter i händelseförloppet och inverkan faktorer som inte finns redovisade i rapporten.

De regeringar som tillsatte kommissionen och de myndigheter som hade del i ansvaret för vad som skett samt de som medverkade i utredningen har accepterat och försvarar den officiella haveriutredningen.

Andra accepterar den inte som en rimlig förklaring av katastrofen

VARFÖR?

DÄRFÖR ATT

den förklaring som gavs av den internationella haverikommissionen, JAIC är:

- ofullständig och föga trovärdig. Bakgrunden, händelseförloppet och orsakerna till katastrofen är ej klarlagda
- ifrågasatt av sjöfartsvärlden d.v.s. sjöfolk och deras organisationer, fartygsbefäl, skeppsbyggare och marin expertis inom universitet och forskningsinstitut
- den kompromiss som var politiskt acceptabel för Sverige, Finland och Estland
- ett verk av en jävig kommission som i stället för att finna sanningen inriktade sig på att konstruera en sannolik förklaring
- sjötekniskt tvivelaktig

DÄRFÖR ATT

- en utredning som underkänns av experter men försvaras av politiker signalerar missbruk av makt
- en olycka som sänker ett stort passagerarfartyg på bara 36 minuter och tar 852 människors liv kan inte - får inte - lämnas utan en klar och övertygande utredning av vad som hände, vad var orsaken och vem/vilka som har ansvar
- det finns alltför många tecken på manipulerade beslut, alltför många frågetecken för myndigheternas agerande och alltför många kunniga och omdömesgilla personer, i Sverige och utomlands, som betecknar Sveriges hantering av Estoniafrågan som en mörkläggnings
- endast en oberoende och trovärdig haveriutredning kan ge Estonias bidrag till arbetet för bättre sjösäkerhet

VAD HAR HÄNT UNDER 10 ÅR?

1994 Dykarundersökning konstaterar att fartyget kan bärgas men den svenska regeringen beslutar, på rekommendation av Etiska rådet, att Estonia och hennes offer inte skall bärgas.

1995 Lag om gravfrid stiftas i Sverige, Finland och Estland. Regeringen fattar beslut om övertäckning.

- 1996 Arbetet med övertäckning upphör.
1997 JAIC:s haveriutredning presenteras.
- 1998 Analysgruppen rekommenderar: Bärga de omkomna.
- 1999 Regeringen ber anhöriga om ursäkt för tidigare felbeslut och fattar ett nytt beslut att inte bärga
Internationella Transportarbetarfederationen kräver ny haveriutredning.
Polisanmälan: Misstänkt urkundsförfalskning (hamnstatsprotokollet)
- 2000 Dykarundersökning. Analys av metallprover från vraket indikerar sprängning.
Krav på ny haveriutredning.
Riksdagsmotioner föreslår kompletterande utredning, framhåller behovet av en trovärdig haveriutredning samt granskning av sjunkförlopp, eventuell sprängning m.m.
- 2001 Regeringsbeslut: ... avslår framställningarna om en ny utredning.
Nya dykningar på vraket.
Riksdagsmotion föreslår ny utredning utförd av oberoende internationell undersökningsgrupp samt temporärt hävande av gravfriden för eventuella nya dykningar
Riksdagen avvisar Estoniamotionerna med röstsiffrorna 252 – 60.
- 2002 Anmälan till Konstitutionsutskottet, KU för granskning huruvida regeringen fullgjort förpliktelser enligt IMO-resolutionen A.849(20) avseende haveriutredning.
Riksdagsmotioner föreslår att internationell oberoende expertis ges uppdrag åskådliggöra hur Estonia kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede samt låta sakkunniga granska relevansen i expertisens kritik.
Det förfalskade hamnstatsprotokollet uppmärksammas i media.
- 2003 Ny riksdagsmotion föreslår en fullständig dokumentation av vraket, oberoende fackgranskning samt sjöförklaring.
- 2004 Höstriksdagen tar upp Estoniamotionen till behandling.

FINNS DET SKÄL

för vad som sägs och skrivs, både i Sverige och internationellt, att Estonia-affären handlar om en mörkläggnings av det som hände?

Den ansedda engelska tidningen Financial Times menade att Sveriges hantering av Estoniafrågan var en 'cover-up' och skrev om en "våt grav för sanningen", en

grav som inte endast inrymde offrens kroppar utan även Sveriges anseende som förebild i arbetet för bättre sjösäkerhet.

En mörkläggnings, genomförd med den genomslagskraft och auktoritet som ämbete eller officiell funktion ger, resulterar i att en oönskad sanning ersätts av en 'tillrättalagd' sanning.

Det kan gälla för en tid - men den rätta sanningen kommer alltid fram till slut!

Bevis för vad som hände med Estonia finns relativt lätt tillgängliga. Men för den ruta i havet, den plats där Estonia ligger på Östersjöns botten, har svenska regeringen - för att skydda gravfriden - sett till att det finns en förbudsskylt "Tillträde förbjudet!"

STATENS HAVERIKOMMISSION, SHK

är en myndighet under Försvarsdepartementet och har till uppgift att utreda alla typer av svåra olyckor eller tillbud oavsett om de inträffar till lands, till sjöss eller i luften.

Generaldirektören för SHK ledde den svenska delen av den gemensamma estnisk-finsk-svenska haverikommissionen (JAIC) under 32 av deras 38 månader långa arbete. Han fick sparken som generaldirektör efter en lögn om ett relativt obetydligt papper och efterträdaren blev den som fick sätta sitt namn under den haverirapport som sjöfartsvärlden inte tror på.

SHK:s uppgift är att finna svar på frågor: Vad hände? Varför hände det? Vad kan göras för att en liknande händelse inte inträffar igen?

Det tog tre år för haverikommissionen att utreda Estonias förlisning. Ytterligare sju år har gått men det kan inte påstås att SHK:s frågor fått ett trovärdigt svar eller att alla erfarenheter från Estonia tagits tillvara för att förhindra en ny sådan händelse.

VEM KAN TRO PÅ HAVERIUTREDNINGEN?

Gör tankeexperimentet att polisutredningen av en större bussolycka resulterar i beskedet att föraren inte hade något som helst ansvar i olyckan, inte heller företaget som ägde bussen eller Bilbesiktningen som kontrollerat om den var i trafiksäkert skick. Den enda part som pekats ut som ansvarig är Volvo, som byggde bussen för klen. 14 år tidigare!

Det är frågan om någon skulle våga sig på att offentliggöra en sådan utredning - och vem skulle kunna tro på den? Det är inte svårt att föreställa sig hur den skulle tas emot. Den ansvarige utredarens avgång skulle krävas, utredningen skulle förhånas och avfärdas som totalt orealistisk och korrumperad. Ett säkert utfall

vore krav på en ny och oberoende undersökning för att fastställa de verkliga ansvarsförhållandena.

Parallellen till Estonia är lätt att se. Den officiella haveriutredningen kom fram till motsvarande slutsatser och samma slags ansvarsfördelning. D.v.s. inget ansvar för besättningen, rederiet, Bureau Veritas eller Sjöfartsverket. Skulden lades endast på det varv som levererade fartyget 1980. 14 år tidigare!

Kraven på en ny och opartisk haveriutredning har kommit från många håll - politiker, fackliga organisationer och andra. Men inget har hänt - hittills!

HUR LÄNGE VARAR GRAVFRID I VATTEN?

Ett flertal ur besättningen i den nedskjutna DC 3:an kunde efter 52 år i Östersjön få byta sin grav i havet mot en i land. Kommentar i media: "Det enda rätta!"

I 333 år vilade besättningen på regalskeppet Vasa i sin grav i vattnet utanför Beckholmen i Stockholm. Vid bärgningen 1961 lades, vad som fanns kvar av dem, i den så kallade Vasagraven på Galärvarvet. Men forskarna hade behov av dem och den graven tömdes 1989.

I år d.v.s. 376 år efter att de förlorade livet, har besättningsmän från Vasa tagits i anspråk för ny tjänstgöring. Ett tiotal skelett ställs ut på Vasamuséet och för att bättre illustrera mötet mellan dagens människor och 1600-talets har några av dem fått ansikten skulpterade efter kraniet.

Den polska färjan Jan Heweliusz, som förläste 1993, ligger på ca 20 meters djup i södra Östersjön, 14 offer saknas fortfarande. Vraket är ett populärt mål för sportdykare och har plundrats på allt av värde. Att ekonomiska intressen inte låter sig hindras av en förlisning bevisas av att en lastbil lyfts ur vraket.

Lagen om gravfrid för Estonia, d.v.s. förbud för dykning och annan undervattensverksamhet, började gälla - för svenska medborgare - den 1 juli 1995, Estonia ligger på internationellt vatten och den som bryter mot lagen kan ställas till ansvar endast om han/hon kommer in till något av de länder som kriminaliserat gravfridsbrott.

JURIDIK

Samma dag som Estonia förläste inledde Åklagarmyndigheten i Stockholm en förundersökning *"eftersom det fanns anledning att anta att brott som hör under allmänt åtal kunde ha förorsakat förlisningen"*. Att inleda förundersökningen betydde i detta fall ingen betungande arbetsinsats de första tre åren.

Det blev ingen sjöförklaring efter Estonias förlisning, katastrofen föranledde heller ingen polisutredning och åklagaren väntade i huvudsak på resultaten av två utredningar, JAIC:s och den Tyska Expertgruppens, vars rapporter kom i december respektive på våren 1997. I sitt beslut i februari -98 att lägga ner förundersökningen skrev åklagaren att de rapporterna legat till grund för hans arbete.

Efter bedömningen att båda utredningarna gjorts noggrant och seriöst skrev han *"Jag anser inte att någon utredning klarlägger vad som hände bortom rimligt tvivel"* och vidare *"ingen av dessa utredningar kan heller avfärdas till förmån för den andra utredningen. Jag anser därför också att någon ytterligare, ny utredning, inte skulle kunna förklara olyckan på ett sådant sätt att orsaken till denna blev helt och otvetydigt klarlagd. Inte heller anser jag att några nya dykningar skulle kunna bringa klarhet i ansvarsfrågan"*.

Med mindre mått av juridik men mer logik, skulle tanken kunna uppstå att just själva faktum att ingendera av två 'noggranna och seriösa' utredningar skulle kunna accepteras som den rätta förklaringen borde i sig vara ett starkt skäl för att fortsätta att utreda.

Syftet med undersökningar är vanligtvis att vinna klarhet och/eller kunskaper om vad som dittills varit okänt!

UTREDNING(?) AV SABOTAGE

I åklagarens beslut att lägga ner förundersökningen skrevs även *"... andra orsaker till katastrofen, som till exempel sabotage, inte varit föremål för utredning eftersom dessa huvudsakligen haft karaktär av fantasier och dessutom varit oprecisa och därför i praktiken omöjliga att utreda"*.

Efter att det kommit expertutlåtanden om möjligheten av detonation(er) på Estonia kom det krav att åklagaren på nytt skulle intressera sig för saken. Det resulterade i ett besked i maj 2004 där han hänvisar till sitt beslut från februari 1998.

"Av beslutet framgår uttryckligen att förundersökning aldrig inletts beträffande misstanke om sabotage. Jag redovisar även skälen för detta. Frågan är därmed prövad i beslutet."

Alltså! Skälen för misstanke om sabotage ombord Estonia grundad på utlåtanden från en lång rad med högt kvalificerade experter har ingen betydelse eftersom det sex år tidigare inte fanns annat än 'fantasier' att utreda.

EFTERHANDSKONSTRUKTION

Haverikommissionens rapport om hur och varför Estonia förläste har utsatts för vass kritik av sjöfartsvärlden som betecknat deras teori som omöjlig. Till försvar för en av de svagare punkterna i JAIC:s teori har SPF, Styrelsen för Psykologiskt Försvar fått uppdraget från regeringen att med utgångspunkt just i JAIC:s rapport åskådliggöra hur Estonia kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede. Fartyget gick under på endast 36 minuter.

Uppdraget påbörjades och resulterade i en förstudie (med ett flertal reservationer). Denna förstudie, där man fann konstruktionsdetaljer på Estonia som haverikommissionen inte hittat under sina tre års arbete, skulle "skapa underlag för den vidare beredningen av regeringens uppdrag" men - blev upphöjd till att vara det enda och slutliga resultatet.

Förstudien/studien/rapporten uppmärksammades i media som den länge sökta förklaringen av hur Estonia kunde sjunka så fort. JAIC:s teori om orsak och förlopp i förlisningen hade därmed fått en ett hål i argumenteringen reparerat.

ANSVAR

852 människor förlorade livet! Vad har man - hittills - kommit fram till i frågan om ansvar i Estoniakatastrofen?

BESÄTTNINGEN	Hade, enligt JAIC, inget ansvar för haveriet.
REDERIET	Hade, enligt JAIC, inte heller något ansvar.
VARVET	Hade, enligt JAIC, byggt båten för klent - 14 år tidigare.
KLASSNINGS-SÄLLSKAPET	Väntar sedan flera år på om en domstol i Frankrike dömer ut något ansvar.
SJÖFARTSVERKET	Inget ansvar - den inspektion som gjordes timmarna före avgång var bara 'övning'.
HAVERI-KOMMISSIONEN (JAIC)	Jävig, kompromissade sig fram till en starkt kritiserad rapport. Kommissionen upplöst efter att rapporten offentliggjordes. Ingen kvar som vidkänns något ansvar.
ANALYSGRUPPEN	Ansvarade för den hittills hederligaste utredningen av frågor runt Estonia.
REGERINGEN	Tog - med alibi från Etiska rådet - ett specifikt ansvar för att hindra de anhöriga från att ta hand om sina döda. Bad anhöriga om ursäkt för felaktigt beslut och fattade

samma beslut en gång till.
Ansvarade för att alla krav på ny utredning resulterade i beskedet "inget nytt har framkommit".

RIKSDAGEN

Ansvarade för att Estoniamotioner med krav på ny haveriutredning oskadliggjordes. Ingen beredning, debatt eller behandling i utskott samt att de i kammaren togs upp - och avslogs - i samband med statsbudgeten.

ÄGARANSVAR

Rederiet Nordström & Thulin var hälftenägare i Estline AB som ägde Estonia, Andra halvan ägdes av estniska statens Estonian Shipping Co Ltd, ESCO. På morgonen den 28:de, mindre än ett halvt dygn efter katastrofen, sände N&T ut ett pressmeddelande:

"Med anledning av dagens tragiska olycka med MS Estonia kan N&T meddela att försäkringar täcker förlusten av fartyget samt eventuella skadeståndskrav".

GISSLAN I VRAKET?

I den oroliga värld vi lever i rapporterar media ofta om att gisslan tagits av terrorister eller kriminella. Det handlar då om oskyldiga människor som befunnit sig på fel plats vid fel tillfälle och vars öde används för att tvinga igenom något syfte.

757 personer saknas efter förlisningen, de flesta av dem sannolikt fångade inne i Estonia. Med dessa offer kvar i vraket fanns argumentet att det var nödvändigt att lagstifta om gravfrid för att förhindra dykningar och undervattensaktiviteter. Utan dem på plats hade inte det skälet funnits. Inte heller hade Sverige behövt göra omfattande diplomatiska ansträngningar gentemot så många andra länder för att få även dem att konstruera formella hinder för tillträdet till platsen i havet.

Vilket var det väsentligaste syftet – att skydda de döda eller fartyget? Var det nödvändigheten av att förhindra framtida undersökningar av vraket som var skälet till lagstiftning om gravfrid?

VARFÖR INTE?

Vid dykningarna i december 1994 undersöktes Estonia med mer än 80 timmars dyktid av Rockwaters personal. Dykarna var inne i passagerarhytter och de trånga korridorerna där nedfallen bråte försvårade framkomligheten. Bildäck däremot, som i jämförelsen är stort som en flygplanshangar undersöktes INTE.

Hålet i frontskottet (väggen innanför bogvisiret) är ca 0,7 x 2,0 m stort och har

- dokumenterats på video
- blivit uppmätt
- fått metallprover tagna för analys
- INTE nämnts i haverirapporten

DERBYSHIRE

The Derbyshire Families Association d.v.s. anhöriga till de omkomna besättningsmedlemmarna på M/V Derbyshire, som oförklarligt förläste 1980 i en tyfon på Stilla Havet, accepterade inte den officiella förklaringen att hon förmodligen sänkts av naturkrafterna.

Med sponsring av International Transport Worker's Federation lyckades man lokalisera vraket sydost om Japan på ett djup av 4 000 meter. De nya fakta som efterföljande undersökning av vraket gav, bl.a. dokumenterade på 137 000 fotografier och mer än 200 timmar videofilm, resulterade i att haveriutredningen åter öppnades. Utredningen blev klar 1999.

Resultat: Anhöriga fick en trovärdig förklaring som friade deras familjemedlemmar från ansvar i den olycka som tog deras liv.

Sjöfarten vann kunskaper som kunde omsättas i betydelsefulla förbättringar i konstruktion och säkerhetsstandard för fartyg.

För anhöriga till Derbyshire's offer tog det 19 år att få veta sanningen.

För SEA återstår ? år av arbete!

HEWELIUSZ

I december 1994 beslöt svenska regeringen att Estonia och hennes offer inte skulle bärgas - direkta motsatsen till den ståndpunkt som intogs när den polska bil- och tågfärjan Jan Heweliusz sjönk på internationellt vatten i januari 1993 på resa från Swinoujscie till Ystad. 54 personer omkom, 7 av dem var svenskar. Den svenska regeringen sände då, några veckor efter förlisningen, ett meddelande till den polska att det fanns ett starkt svenskt intresse för att färjan skulle bärgas. Den ståndpunkten framfördes sedan flera gånger under de följande åren.

I ett PM från Utrikesdepartementet framhölls anständighetskrav gentemot de anhöriga som det främsta skälet för att en bärgning måste genomföras. Den var även nödvändig för att haveriutredningen skulle kunna slutföras och orsaken till olyckan fastställas. Om den polska regeringen skulle säga nej kunde Sverige, Tyskland och Polen eventuellt genomföra en gemensam bärgning.

Två färjor = Estonia och Jan Heweliusz = Två förlisningar + Två ståndpunkter = ?

SYFTE?

- Regeringsbeslut - ingen bärgning av fartyg eller omkomna.
- Regeringsbeslut - betongövertäckning av vraket
- Regeringsbeslut - bevakning av förlisningsplatsen
- Regeringsbeslut - lag om gravfrid kriminaliserar dykarundersökning av vraket
- Regeringsbeslut - statlig utredning rekommenderar omhändertagande - avslås
- Regeringsbeslut - krav på ny/kompletterande haveriutredning - avslås

Är det något annat än gravfriden som inte får störas?

FÖRSVAR AV GRAVFRIDEN!

Vid de privata dykningarna på Estonia i augusti 2000 framgick det klart att svenska, finska och estniska myndigheter var ytterst beslutna att störa och förhindra undersökningarna.

De tre ländernas försvarsmakter opererade med två kustbevakningsfartyg, flera svenska och estniska krigsfartyg, flygplan som lågsniffade och helikoptrar som sänkte ner utrustning och dykare i vattnet.

Ansträngningarna att sabotera dykexpeditionens syften inkluderade utstörning av satellittelefoner och GPS-system, vattenbesprutning och en minsvepningsövning samt försök att bluffa dykarnas fartyg bort från den rätta positionen.

Officiellt skulle förstås avsikten framstå som att alla dessa enheter endast agerade till försvar av gravfriden. Fartygsbefälhavare och piloter, och även de som ovanför dem styrde insatsen, visste dock att deras enheter befann sig på internationellt vatten och enligt gällande sjölagar inte fick göra något konkret ingripande mot dykexpeditionen.

Trots denna maktlöshet beslöt man att göra en oproportionerligt stor insats av flygplan, helikoptrar, fartyg och militär personal mot ett gäng amatördykare.

Vad var det i vraket som dykarna skulle skrämmas bort från att finna?

DET HAVET TAR ...

Så börjar ett talesätt som gällde på den tiden det inte fanns utrustning eller förutsättningar att söka rätt på sjöfolk som försvunnit på eller i havet. Tekniken ger numera andra möjligheter, grundinställningen är en annan och det är i de flesta länder en självklarhet att alla ansträngningar skall göras för att söka rätt på och omhänderta omkomna.

Sverige har med regeringsbeslut fastslagit att en möjlig bärgning av Estonias offer inte skulle genomföras och har dessutom med lagstiftning sett till att de omkomna

finns kvar som gisslan i vraket - som därmed inte får undersökas. Havet skall få behålla sin hemlighet - och de döda!

... KAN TAS TILLBAKA!

Vid en begravningsceremoni 1994 på Östra Ämterviks kyrkogård sade biskop Wadensjö att en okänd grav i Frykens djup blir nu i stället en känd grav på en kyrkogård. Det var de som saknats - i nära hundra år - efter ångbåten Frejas förlisning 23 juli 1896 som efter en framgångsrik bärgning av båten kunde återbördas till sin hembygd.

M/S Rigel förde tysk flagg och sänktes i november 1944 av engelska stridsflygplan utanför Tjötta ca 20 mil sydväst Bodö på norska Atlantkusten. I den största fartygskatastrof som ägt rum i norska farvatten förlorade 2 570 människor livet.

25 år efter katastrofen genomfördes ett omfattande arbete för att ta hand om dessa offer och, den 6 september 1970, lyses gravfrid på krigskyrkogården i Tjötta över 1 011 omkomna som bärgats från Rigel.

Den ryska atomubåten KURSK sjönk i augusti 2000 och den ryska statsledningen var lika snabb som den svenska med att uttala sig om en bärgning av kroppar och fartyg. Skillnaden blev att ryssarna genomförde en mycket avancerad bärgning. Både ubåten (minus fören som kapades av under vatten) och 109 man ur besättningen på 118 bärgades ett år efter olyckan.

SEA - INFO är en tidning för SEA-medlemmar och övriga intresserade.
Den utges av:

STIFTELSEN ESTONIAOFFREN OCH ANHÖRIGA - SEA

Ansvarig utgivare: Lennart Berglund Tel/Fax: 0243-123 51
Postadress: Box 925, 781 29 Borlänge Postgiro: 2511-4
Internet: <http://www.seainfo.se> E-post: info@seainfo.se

Redaktör: Bertil Calamnius Tel: 0650-148 44
Postadress: Tunaborgsvägen 25, 824 34 Hudiksvall
E-post: bertil.calamnius@swipnet.se

ISSN 1403-2430