

Stockholm den 26 februari 2001

Näringsdepartementet
Att: Catrin Tidström/Mona Sahlin
103 33 STOCKHOLM

RE: Kommentar till remissvar, behov av ny utredning av M/S Estonias förlisning 2001-02-14 med diarienummer N2000/5677/TP.

DENNA SKRIVELSE I SAMMANFATTNING:

Vi, the Independent Fact Group (IFG), önskar med denna skrivelse kommentera de remissvar och den grund för beslut hos Näringsdepartementet/regeringen som dessa kan leda till.

Vi definierar ”nya fakta” i ärendet som; *fakta som inte presenterats i JAIC's ”Final Report” eller dess supplement, där sådana fakta står i strid mot, eller på ett avgörande sätt förändrar de slutsatser som JAIC dragit.*

Vi har i remissvaren funnit att ingen av remissinstanserna på teknisk eller logisk grund tillbakavisar eller förklarar varför den i frågeunderlaget framförda kritiken är felaktig. Vi redovisar i skrivelsen flera exempel på detta. Vi konstaterar också att både SHK och Sjöfartverket ljuger i sina remissvar.

Av dessa skäl hemställer vi att: Regeringen och Näringsdepartementet i sitt kommande beslut uttryckligen skall definiera vad man menar med ”nya fakta”, samt att i förekommande fall, om beslut förankras mot bakgrund av remissinstansernas avfärdande av sådana fakta, även tydligt anger remissinstansernas tekniska eller logiska argument för ett sådant avfärdande.

Vi kommenterar i skrivelsen de huvudområden inom vilket kritik mot JAIC's arbete framförts och visar därvid också i text och bild vilka fakta som var för sig uppfyller kravet på en ny utredning enligt IMO A849 2.0. Dessa områden är i korthet:

VISIR: Det är inte fysiskt möjligt att visiret ”fallit av” enligt JAIC's redovisning och slutsatser, vilket innebär att förlisningen ej kan ha gått till som slutrapporten beskriver.

RAMP: Rampen har ej varit fullt öppen enligt JAIC's redovisning och slutsatser, vilket innebär att förlisningen ej kan ha gått till som slutrapporten beskriver.

SJUNKFÖRLOPP: M/S Estonias sjunkförlopp kan ej förklaras utan att det SAMTIDIGT kommer in vatten både på och under bildäck. JAIC har inte kunnat visa hur vatten kommit ner under bildäck vilket innebär att förlisningen ej kan ha gått till som slutrapporten beskriver.

SKADOR: Skadorna på visir, ramp och fartygets främre skott kan inte förklaras enbart som ett resultat av att visiret ”fallit av”. Ett stort antal skador har annat ursprung än uppkomna från mekanisk kontakt mellan visir och fartyg, visir och ramp, ramp och fartyg. Det finns dessutom ett stort antal skador på fartygets övriga skrov och innerutrymmen som vare sig

omnämnts eller analyserats i JAIC's slutrapport. JAIC har inte dragit korrekta slutsatser av de skador man redovisat, än mindre avgivit korrekta bedömningar av skadornas ursprung och eventuella uppkomst eller inverkan under förlisningen.

SJÖVÄRDIGHET: M/S Estonia var bevisligen ej sjövärdig då hon lämnade Tallinn på sin sista resa. JAIC fastslår i slutrapporten motsatsen. Bristerna i sjövärdighet och dess inverkan och konsekvens vid förlisningen har därför inte analyserats. Det är utan tvekan så att bristen på sjövärdighet har inneburit att ett stort antal människor fick sätta livet till som en direkt följd av detta. Därmed har JAIC också brutit i sitt uppdrag att även förklara varför så många människor fick sätta livet till i olyckan.

Vi kommenterar också varje remissinstans svar med angivande av vilka roller dessa haft vid framtagandet av JAIC's "Final Report". En olycklig omständighet i denna remissrunda är att endast en (1) remissinstans helt stått utanför JAIC's arbete.

Vi kräver således fortsatt att en ny internationell och oberoende utredning tillsätts som utan undersökningsbegränsningar ges uppdraget att visa det faktiska olycksförloppet och varför så många fick sätta livet till samt därtill föreslå åtgärder för att förhindra att en liknande olycka sker igen.

Avslutningsvis föreslår vi vilka kriterier som bör gälla för en ny utredning för att en sådan inte skall gå samma öde till mötes som JAIC's slutrapport gjort.

Beskrivning av den metodik vi använt i denna skrivelse:

Våra kommentarer är uppdelade på två grupper.

1. Kommentarer ordnade efter sakfrågorna remissinstanserna har eller borde ha kommenterat. En rubrik per sakfråga återfinns därför.
2. Kommentarer till respektive remissinstans svar.

Läsaren kan därmed få en bättre bild av hur kritiken mot JAIC's arbete ser ut samtidigt som detaljfrågorna rörande de enskilda remissvaren kan beskrivas på ett metodiskt sätt.

Vi inleder skrivelsen med en definition av "nya fakta" i sammanhanget, samt kommenterar ert urval av remissinstanser. I slutet av skrivelsen tar vi också tillfället i akt att beskriva hur sammansättningen och arbetsbeskrivningen inom en ny utredning bör se ut för att dess resultat inte skall gå samma öde till mötes som JAIC's slutrapport.

Definitioner och kommentarer på remissinstansurvalet.

Vi vill påkalla er uppmärksamhet på att vare sig ni, i er frågeställning, eller remissinstanserna i sina svar har definierat begreppet "nya fakta". En sådan definition är en grundläggande förutsättning för varje bedömning av de frågor som berörs.

En korrekt definition av "nya fakta" är; *fakta som inte presenterats i JAIC's "Final Report" eller dess supplement, där sådana fakta står i strid mot, eller på ett avgörande sätt förändrar de slutsatser som JAIC dragit.*

I avsaknad av korrekt definition av "nya fakta" och en outtalad uppfattning att alla fakta varit kända av JAIC's medlemmar och/eller inblandade tjänstemän och politiker innan de framförts

av utomstående parter, finns ett semantiskt utrymme att säga ”att inga nya fakta presenterats, varför ytterligare utredningar inte behövs”. Med utgångspunkt från en korrekt definition finns inte något sådant utrymme.

Vi vill också betona att ”nya fakta” som presenterats av utomstående parter, som IFG, AgnEf och andra, huvudsakligen är av teknisk natur rörande olika delar av JAIC’s slutrapport. Vid ett flertal tillfällen, även innan den nu aktuella remissrundan, har nya fakta avfärdats utan annan motivering än att ”nya fakta anses ej ha framkommit”. Detta är ej acceptabelt. Ett avfärdande utan teknisk eller logisk motivering varför sådana nya fakta inte håller kan ej ligga till grund för ett avfärdande. Sådana avfärdanden kan endast tolkas som subjektiva bedömningar vilka därför måste lämnas utan beaktande.

Vi använder i denna skrivelse endast JAIC’s Final Report och dess supplement som referens till vad som är nya fakta. Vi gör det med stöd av paragraf 13 i resolutionen IMO A.849 2.0, som Sverige, Finland och Estland undertecknade i november 1997, d v s innan JAIC’s Final Report presenterades.

I denna resolution står uttryckligen att en utredning skall återupptas om nya fakta kan presenteras som på ett avgörande sätt ändrar tidigare dragna slutsatser om en olyckas orsak eller förlopp, eller de rekommendationer till åtgärder som tidigare föreslagits. Det regleras också uttryckligen i paragraf 1.4 i IMO A.849 2.0 att resolutionens avsikt ej är att utesluta någon annan form av utredning rörande en marin olycka, vare sig civil -kriminal -administrativ sådan eller någon annan form av utredningsaktivitet.

IMO A.849 2.0 är ett styrande dokument som klargör rollerna mellan stater vid marina utredningar och ställer krav på skyldigheter samt format för sådana utredningar. Resolutionen begränsar inte möjligheterna för en enskild stat att företa egna utredningar. Näringsdepartementet och Mona Sahlin har blandat ihop förutsättningarna för en ny utredning med förutsättningarna för en eventuell bärgnings eller dykåtgärd som regleras enligt avtalet om gravfrid mellan länderna.

Vi hemställer att Regeringen och Näringsdepartementet i sitt kommande beslut uttryckligen skall definiera vad man menar med ”nya fakta”, samt att i förekommande fall, om beslut förankras mot bakgrund av remissinstansernas avfärdande av sådana fakta, även tydligt anger remissinstansernas tekniska eller logiska argument för ett sådant avfärdande.

Vi finner vidare att det är mer än olyckligt att ni i ert val av remissinstanser endast valt en (1) remissinstans som inte tidigare varit involverad i JAIC’s arbete och andra aktiviteter som direkt berört Estonias förlisning och dess efterspel. Denna enda remissinstans är Chalmers Tekniska Högskola. För varje remissinstans kommer vi därför för tydlighets skull att kort kommentera några av de roller de haft i förlisningens efterspel.

SAKFRÅGORNA I KRITIKEN MOT JAIC'S RESULTAT OCH SLUTSATSER:

1. Ett omöjligt visirscenario:

JAIC hävdar i Final Report att vågor snett framifrån MOT visiret slitit visiret FRAMÅT som därmed slitits loss från sju infästningspunkter varvid det därefter skurit sig genom däcksbalkar och däcksplåt. Dessutom anger man att visiret på sin väg framåt, mot vågorna, dragit med sig den bakomliggande rampen och då slitit sönder dess sex lås, två "preventervajrar", och samtidigt slitit visirets två hydraulcylindrar ur fartygets innandäck.

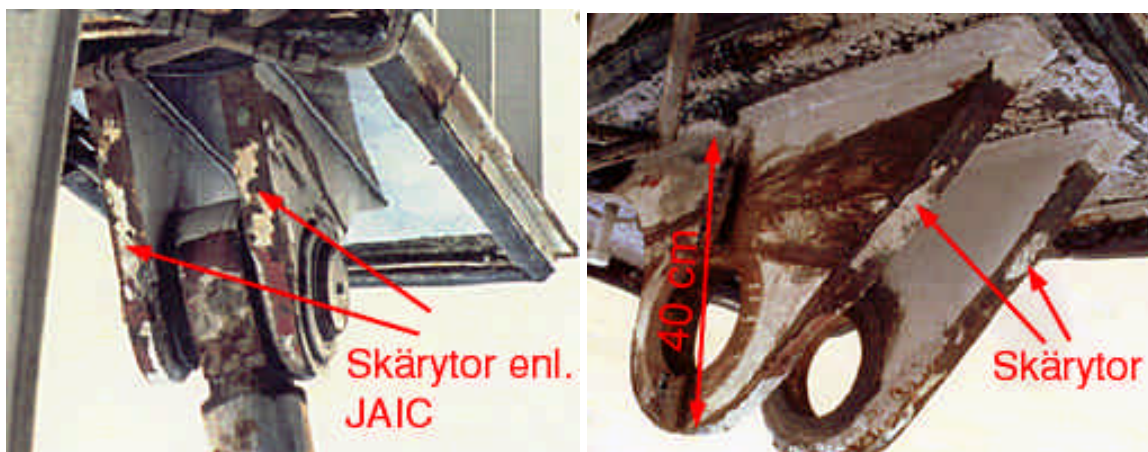
JAIC (13.5) bevisar sitt scenario genom att ange att beräkningar i detalj inte låter sig göras men som exempel på att tillräckligt stora framåtriktade krafter funnits anges t ex i slutrapportens figur 15.4 "Exempel på fördelning av reaktionskraften som resulterar i att babords sidolås brister."

Vår kommentar enligt den kritik som presenterades på AgnEfs Estoniaseminarium:

För att få till tillräckligt stor framåtriktad kraft för att visiret skall brytas loss, har JAIC tvingats ändra på Newtons tredje lag, d v s en av våra fysikaliska grundlagar, och använt den så kallade reaktionskraften som en aktiv framåtriktad kraft i stället för den passiva mothållande kraft en reaktionskraft alltid är.

Reaktionskrafter är imaginära krafter som ENDAST kan hålla emot aktivt verkande krafter med exakt samma storlek som dessa aktiva krafter (i detta fall vågkrafter mot visiret). Om reaktionskraften hade varit "för liten" hade visiret och dess infästningar tryckts in i, och mot fartyget bakom visiret. Ingen sådan skadebild står att finna i det väl dokumenterade videomaterialet kring området.

Inga framåtriktande krafter kan ha genererats av vågor mot visiret. De krafter som uppstår genom vågor och fartygets rörelser kommer inte ens i närheten av vad som skulle ha krävts för att få till stånd ett brott i visirets infästningar. Än mindre kan det ha genererats framåtriktade krafter för att visiret skulle kunna skära sig igenom fartygets mycket kraftiga däcksbalkar, när dessutom färgen på visirets "skärytor" sitter kvar.



Bilderna är från den Tyska Expertgruppens utredning och visar detaljerna på visiret som enligt JAIC skulle ha skurit sig igenom en 40 cm hög stålbalk (lika hög som öronen för hydrauliken i bilderna ovan) och några meter däck- och skottplåt.

Ingen av remissinstanserna kommenterar eller avvisar tekniskt eller logiskt i sak denna mest fundamentala kritik mot JAIC's scenario. KTH anger att kritiken "kändes främmande" och "oseriös" och SHK anför som bevis för de missuppfattningar man anser finns i kritiken, en allmän referens till sina egna (ej existerande) beräkningar i slutrapporten och dess supplement. SHK's argumentation härvid kallas i alla seriösa sammanhang för cirkelresonemang. SHK resonerar dock i sitt remissvar kring en marginellt alternativ skadeutveckling, men detta resonemang klargör på intet sätt hur en tillräckligt stora framåtriktade krafter kunnat uppstå.

2. Rampen var aldrig öppen som JAIC fastslår:

Även om Estonia på något annat sätt än vad JAIC beskrivit tappade sitt visir kan inte rampen ha varit öppen enligt det scenario JAIC presenterat. Det är en förutsättning för JAIC's scenario att rampen är fullt öppen eftersom Estonia annars inte hade kunnat få in tillräckligt mycket vatten på bildäck för att kantra.

JAIC skriver i slutrapporten att ramplåsen slitits upp och att preventervajrarna blev "detached" i samband med att rampen slets upp (preventervajrar = vajrar som skall förhindra att rampen fritt faller ner på förpiksdäcket).

Vår kommentar enligt den kritik som presenterades på AgnEfs Estoniaseminarium:

I det officiella videomaterialet finns klara bevis på att ramplåsen inte slitits upp. Åtminstone en av preventervajrarna är intakt med oskadat schackel och schackelbult där också dess fäste på rampen är intakt.

Vidare framgår av videofilmerna från vraket att rampens båda sidostaket är AVKAPADE vid sina fästen och försvunna. Den ena sidans staket har dock filmats av JAIC på botten utanför fartyget. Dessa staket var svetsade på rampen och har med all säkerhet suttit kvar på rampen fram till och under förlisningen. Om rampen hade slitits upp hade den inte kunnat stängas igen med mindre än att staketen hade fastnat mellan rampen och den ram som rampen fälls in i. Rampen återfanns i det närmaste helt stängd efter förlisningen. JAIC berör inte med ett ord det faktum att båda rampens sidostaket som var svetsade till rampen SKURITS bort från rampen efter förlisningen.

SHK anför i sitt svar här att det får betraktas som en miss att JAIC inte upptäckt rampens relingar. Vidare nämns "olycklig formulering", "semantiska skillnader" och att "kritiken är marginell för händelseutvecklingen". Chalmers kommenterar kritiken med att det finns väsentliga brister i dokumentationen av skadorna på visir och ramp. Ingen förklarar dock hur rampen överhuvudtaget kunde ha öppnats utan att staketen hade SLITITS sönder [notera, ej skurits bort] av de utstickande låskolvarna i ramptunneln och därefter vid rampens återstängning klämts fast mellan ramp och fartyg. Detta är ett av de tyngsta bevisen i kritiken som gör gällande att JAIC's scenario rörande rampen inte är korrekt.

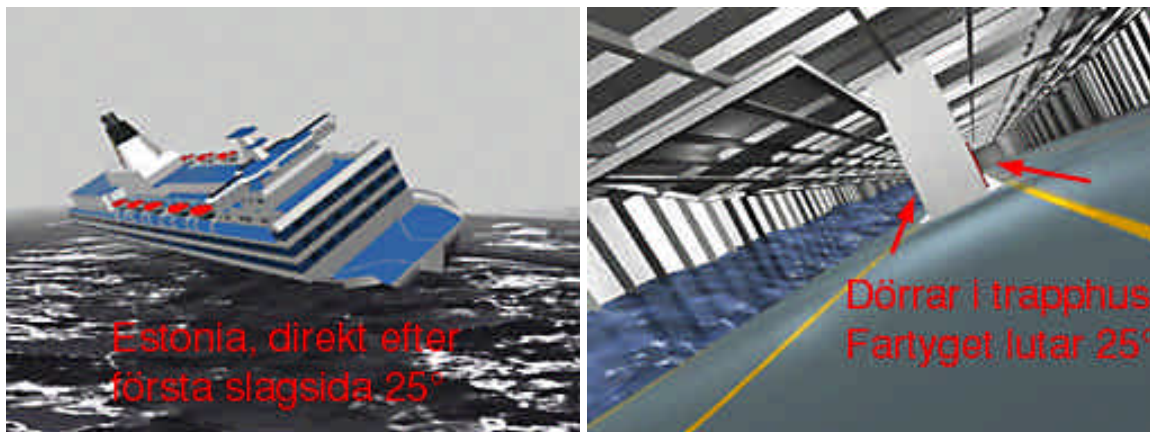
3. Estonia kan inte ha sjunkit som JAIC påstår:

Enligt JAIC förlorar Estonia visiret, rampen öppnas och fartyget tar snabbt in så mycket vatten på bildäck att hon kantrar för att därefter sjunka. I slutrapporten finns ett kort resonemang om att vatten tagit sig ner under bildäcket genom springor i de stängda dörrarna till bildäck i de centralt belägna trapphusen. Därutöver finns överhuvudtaget inget

resonemang om hur vatten tagit sig ner under bildäck. JAIC fastslår vidare att de vattentäta dörrarna under bildäck var stängda.

Vår kommentar enligt den kritik som presenterades på AgnEfs Estoniaseminarium:

Några större mängder vatten kan inte ha tagit sig igenom springorna till trapphusdörrarna eftersom de ligger 40 cm över själva bildäcket. Med så mycket vatten på bildäck hade Estonia redan börjat kantra varvid avståndet mellan vattnet på bildäck och dörrspringorna var 6 – 10 meter i höjddled.



Bilderna är från University of Strathclyde's datasimulering av Estonias förlisning och visar tydligt att vatten omöjligt kan ha tagit sig ner genom fartygets centrala trapphus efter slagsidans uppkomst.

Estonia som var ett fartyg där däcken under bildäck var vattentäta och indelade i 15 avdelningar kunde flyta med upp till 3 av de vattentäta avdelningarna helt vattenfyllda. Om vatten på något outgrundligt sätt ändå kommit genom de centrala trapphusen skulle max tre vattentäta avdelningar kunnat fyllas varför hon ändå hade flutit.

Estonia hade ca 19 000 kubikmeter fri luft (19 000 tons flytkraft) under bildäcket. Liggandes upp och ner skulle hon ha vägt i storleksordningen 12 000 ton varför det måste ha krävts att ca 7 000 ton vatten kommit in under bildäck innan hon sjönk.

Både University of Strathclyde och det holländska forskningsinstitutet MARIN påvisade detta i sina föredrag under Estoniaseminariet. Därtill har tidigare Anders Björkman, Anders Ulfvarson och andra i artiklar och skrivelser påpekat detta för JAIC. M/V Jan Heweliusz är också ett direkt exempel på en olycka där ett liknande fartyget slog runt och flöt.

För att sjunka som Estonia gjorde krävdes att hon i stort sett SAMTIDIGT fick in en ansenlig mängd vatten både på och under bildäcket. Visir och ramp kan inte ha släppt in vatten annat än på bildäck, om det var denna väg vattnet kom in. Vatteninträning som leder till sjunkning, förutsätter också att vatten tränger in i stora mängder på de två däcken under bildäck. Detta kan ske genom ett hål i skrovet som i det fall vatten ej kommit in på bildäck via rampen, också sträcker sig upp över bildäck. Enligt det resonemang University of Strathclyde och MARIN förde skulle ett sådant hål behöva vara mellan 30 – 50 kvadratmeter stort såvida inte fartyget var läck under bildäck en längre tid innan det av någon anledning plötsligt fick stora mängder vatten på bildäck, varefter det kunde kantra innan det sjönk.

Det skall tilläggas att dessa forskningsinstitut dock inte ville gå in på hur fartyget i detalj sjönk eftersom de ingående värden som presenterats i slutrapporten och dess supplement ofta är motsägelsefulla och dessutom så otillräckliga att en utförligare analys skulle kunna göras.

I remissvaren diskuteras från flera olika håll detta skeende i olyckan med att själva sjunkförloppet inte är tillräckligt analyserat eller beskrivet.

KTH avfärdar dock Strathclydes och MARINs resonemang med att de inte ger några förslag till när och hur ett sådant hål skulle ha uppstått!?

SHK anger att Estonia p g a det kontinuerligt ökande akterliga trimmet [d v s att aktern låg djupare än fören. Obs: nya slutsatser jämfört med slutrapporten] tog in vatten genom de aktre centrala trapphuset. Vad man inte säger är att om vatten endast kom in den vägen skulle endast 1500 kubikmeter vatten kommit in (motsvarar en vattenfylld avdelning) eftersom alla vattentäta dörrar under bildäck var stängda. Man svarar vidare för att undergräva Tekn Dr Jan de Kat's arbetsinsats: "Inflöden av undre avdelningar kräver enligt de Kat en betydligt mera detaljerad modell av indelningen." Därvid utelämnar man dock fortsättningen av de Kat's påpekande: "...än vad som står att finna i JAIC's rapport och supplement".

Bla saknas i JAIC's material helt analyser av HUR vatten trängt in i fartygets överbyggnad och hur det har påverkat fartygets vidare rörelse till en 180-graders slagsida innan hon sjönk.

JAIC skriver i Final Report 12.6 "Även om slagsidan växer snabbt med vatten på bildäck skulle det inte ensamt vara tillräckligt för att få fartyget att kantra och förlisa. Så länge som skrovet är intakt och vattentätt under och ovanför bildäck förändras inte restabiliteten [kvarvarande stabilitet] på något avgörande sätt vid stora krängningsvinklar med vatten på bildäck (figur 12.12). Förlisningen kunde bara ha fullbordats genom att vatten trängde in i andra delar av fartyget."

JAIC har de facto inte kunnat visa hur vattnet kunde tränga in i fartyget, vare sig under bildäck eller på inredningsdäcken över bildäck. I fråga om vattnets inflöde på inredningsdäcken baseras deras slutsatser på det outredda och overifierade antagandet att fartygets fönster omedelbart skulle ha krossats. Det är möjligt att så var fallet men ett sånt lättvindigt påstående är helt enkelt inte tillräckligt i denna haveriutredning.

Den viktigaste frågan kvarstår dock: Hur kunde närmare 7 000 kubikmeter vatten komma in under bildäck?

4. Bevis för ett hål i skrovet:

I SHK's videomaterial (Aktbilaga B40b) finns en 14 minuter lång obruten sekvens där man genom en undervattenskamera (ROV), efter instruktion från en dykare som står på bogrampen, går hela vägen ner till botten på utsidan av fartyget och därefter MOT / UNDER fartyget efter botten. Efter 15 – 20 meter kommer ett område som uppvisar en hel del bråte som träpallar med eller utan säckar på, trasiga pallelement, kläder och vad det ser ut som lite olika plastpåsar. Rov-kameran filmar "botten" i cirklar och olika riktningar och under denna del av sekvensen säger man vid flera tillfällen att man nu är inne på bildäck samt att man inte kan gå längre in än 20 meter p g a en överenskommelse. Därefter går kameran tillbaka i skeppets riktning och efter drygt 30 meter upp för att avslutningsvis återigen passera rampen på utsidan.

Vi har plottat kamerans rörelser på bildäcket sekund för sekund. Under denna sekvens har vi kunnat finna några bildrutor som med största sannolikhet är kanten på ett stort hål. Med hela filmmaterialet i original (inkluderande andra partier när man också är inne på bildäck) kan med största sannolikhet hålets utseende kartläggas.

Den sekvens som visades på Estoniaseminarieriet har genomgått digitalisering och därtill hörande bildförbättring. Vad man i denna sekvens ser på flertalet ställen är konturer av konstruktionsdetaljer i dylagret som omöjligt kan finnas naturligt i bottendyn utanför fartyget. Ingen av remissinstanserna som hade representanter på seminarieriet tycks ha kommit ihåg de detaljerna.

Vår kommentar enligt den kritik som presenterades på AgnEfs Estoniaseminarium:

Fakta 1. De konstruktionsdetaljer som syns i dylagret måste komma från insidan av Estonias skrov såvida det inte ligger ett gammalt vrak från kriget nedtryckt i dyn under Estonia. Oavsett vilket är denna omständighet ensam tillräcklig för att en ny utredning skall initieras. En visning av den omtalade sekvensen ordnas naturligtvis om så önskas.

Fakta 2. SHK hävdar i sitt svar att det ligger pallelement på botten (utanför fartyget). Pallvirke flyter och innehåller enligt specifikation max 15 procent fukt där äldre virke har lägre fukthalt. Varje lös produkt av trä (t ex delar av en Europapall) på och utanför fartyget skulle omedelbart vid sjunkförloppet ha flutit till ytan för att därefter föras med strömmarna österut. Pallvirke INUTI fartyget blir däremot inom något dygn på 70 – 90 meters djup ”tryckimpregnerade” av vatten då träfibrens celler kollapsar under rådande tryck. När tillräcklig mättnadsgrad uppnåtts sjunker de till utrymmets lägsta punkt. Fritt liggande pallvirke på botten utanför Estonia är sålunda en omöjlighet såtillvida pallvirket inte sjunkit ut genom ett stort hål på fartygets styrbordssida.

SHK hävdar i sitt remissvar att ROV-operatörerna vid tillfället var förvirrade vilket man i svaret ”bevisar” genom att felaktigt beskriva videosekvensen.

KTH anger i sitt svar att det påstådda hålets existens inte kunde bekräftas vid Gregg Bemis dykningar, ett resonemang man därefter inte vidare utvecklar eller vidimerar.

Bemis undersökning gav, om inte så hårda bevis som hade varit önskvärt, viktig information om förhållandena kring det nämnda hålet och annorstädes. Vi hade naturligtvis önskat få se en utförlig detaljdokumentation av området för det här nämnda hålet. Därtill också en noggrann filmning av ett område strax bakom bulben på babords sida, eftersom JAIC’s filmer där klipps så att en tydlig större skada inte kan detaljstuderas.

Tyvärr var båda dessa områden vid Bemis dykningar täckta av sand. Konstigt nog fanns ingen sand på några andra ställen på, runt eller under fartyget. Bemis dykare fann dock under expeditionens sista timme en antydning till hål som ni bättre kan studera i vår analys på följande Internetadress: http://factgroup.tripod.com/est/hole_00.html

5. Hantering av vittnesmål:

Genomgående använder sig JAIC rörande vittnesmålen av en metodik som bäst kan benämnas som ”selektivt vittnesval”. De flesta överlevande känner väl till hur denna metodik i praktiken fungerar eftersom det skapat mycket stor frustration när de inte kunnat känna igen sig, och varje påpekande om felaktigheter har fallit för döva öron.

För de flesta har det blivit en Kafka-artad situation när de trots påpekande om motstridiga egna upplevelser blivit avfärdade av JAIC och dess medlemmar enligt kommissionens tes att "ingen av de överlevande är ett vittne i egentlig mening" (JAIC 13.2.1).

JAIC har dock inte stannat vid det utan också gått så långt att man från vissa sådana bandade förhör i utskrifterna hoppat över de mest väsentliga delarna av vittnenas berättelser. (se exempelvis förhör med Pierre Thiger, SHK D 34:165).

Rörande JAIC's vittneshantering nämner vi här ett exempel som definitivt visar på bristande undersökningsmetodik. Ingen analys av vad vittnena sammantaget sagt rörande just avgångstiden har gjorts. Man har t ex inte förhört hamn- eller terminalpersonalen i Tallinn. Slutsatsen om avgångstiden beskrivs utan analys eller vidimering med enda referens att den antagna avgångstiden har härletts "enl. vittnesmål".

Oavsett undersökningsområde från avgång till räddningsoperation har man gått tillväga på samma sätt, d v s fritt valda vittnesmål utan metodik, analys eller en tydlig referens till vilka vittnesmål som åsyftas. SHK säger i sitt remisvar att tidsförloppet i kapitel 13 baseras på en utvärdering av vittnesuppgifter och teknisk bevisning. Hur dessa korrelerar till varandra beskrivs dock inte, varför det är väldigt lätt att hitta både motsägelsefulla vittnesmål och teknisk bevisning.

6. Vilsledande referenser och förfalskade dokument:

Under denna rubrik finns många fler exempel men vi väljer här att ta upp endast ett.

I vår rapport "Urkundsförfalskning för att dölja bristande sjövärdighet" visas att JAIC i slutrapporten (5.2) fastslår att Estonia var sjövärdig. Man anger att svenska erfarna inspektörer den 27 september 1994 med sina estniska kollegor övade en hamnstatskontroll ombord på Estonia och att ett standardprotokoll därvid upprättades enligt den i Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU) föreskrivna formen. Man anger för att styrka Estonias sjövärdighet att: "En kopia av det protokollet ingår i supplementet". och "...De [inspektörerna] fann inga brister som skulle ha föranlett att fartyget kvarhållits eller ha medfört någon annan allvarlig anmärkning, om inspektionen hade varit en reguljär hamnstatskontroll."

Vår rapport visar att det i supplementet återgivna protokollet är en förfalskning av de original som inlämnats till JAIC av de svenska inspektörerna och av Estlands "sjösäkerhetsdirektör". De slutsatser man kan dra av förfalskningen är att inga referenser från den svenska standardblanketten längre finns till svenska Sjöfartsverket, till de regelreferenser som skall ifyllas vid ett kvarhållande eller till de tryckta instruktioner på blanketten om vad en hamnstadskontroll kan leda till, d v s kvarhållande. Förfalskningen är en "klipp-och-klistra-variant" av de "svenska och estniska originalen" med undantag att flera uppgifter på originalen helt enkelt raderats i förfalskningen och där till och med den estniska sjöfartsdirektörens titel och namnunderskrift förfalskats.

Vi kräver i rapportens sammanfattning att den befintliga utredningen ogiltigförklaras eftersom "haverikommissionen gått så långt att man tagit till brottsliga handlingar för att dölja att Estonia inte var sjövärdig". Vi kan också fastslå att förfalskaren måste haft tillgång till den svenska kommissionens arkiv. I övrigt skriver vi i den 68-sidor långa rapporten inte ett ord om av vem förfalskningen kan ha utförts.

Däremot visar vi i vår rapport, punkt för punkt, hur de 14 registrerade felen i förekommande fall KAN ha påverkat olycksförloppet och dess konsekvenser samt att de internationella sjölagarna ALDRIG tar semester oavsett hur mycket man påtalar att en inspektion är en övning eller en utbildningsinsats.

KTH anser kritiken rörande dokumenthantering som berättigad men anser att den har liten betydelse avseende olycksorsaken och dess förlopp.

Om KTH's Prof. Rutgersson anser att de nertecknade anmärkningarna, där flera av dessa enligt SOLAS skulle ha kvarhållit fartyget i hamn till dess felen åtgärdats, haft liten betydelse måste vi tyvärr sätta ett allvarligt frågetecken för hans sjösäkerhetsmässiga omdöme. Inget av felen (om lasten var ordentligt surrad) har troligen utlöst olyckan men konsekvensen av att felen funnits där när olyckan väl inträffade är att fler personer fick sätta livet till än vad som hade skett om fartyget varit fri från flera av dessa brister.

SHK försvarar sig med att det inte var en riktig kontroll och att det, ifall de hade förfalskat något dokument, hade varit märkligt om de försummat att inte byta ut originalen i arkivet mot förfalskningen. Man ger sig också in i ett resonemang om att det finns skillnader i "kopiorna" men att blankettsetets första sida aldrig funnits i arkivet. Vidare säger man att vi:

Citat: "The Independent Fact Group bygger sitt resonemang på att MS ESTONIA inte var sjövärdig på den förutsättningen att den övning som gjordes dagen före olyckan var en hamnstatskontroll. Så var dock inte fallet – det var fråga om ett moment i en utbildning. De båda svenska utbildarna skulle aldrig kunna göra en hamnstatskontroll i en främmande stats hamn och de estniska deltagarna skulle inte kunna göra en hamnstatskontroll på ett estniskt fartyg. En hamnstatskontroll utförs av hamnstaten på fartyg som för andra länders flagg." – slut citat.

Sjöfartsverket anger på liknande sätt: "Att en flaggstat begär att ett annat land i flaggstaten skall utföra en hamnstatskontroll, på flaggstatens uppdrag, av ett fartyg registrerat i flaggstaten förekommer inte." Och vidare: "procedurerna vid hamnstatskontroll, oavsett enligt vilket regelverk de utförs, är principiellt likartade. Hade det varit så att Sjöfartsverkets tjänstemän skulle gjort en hamnstatskontroll av Estonia skulle det rimligen stått i avtalet enligt vilket regelverk hamnstatskontrollen skulle gjorts. Det hade avgjort varit rättsligt motiverat att ange det."

Vad SHK och Sjöfartsverket i sina svar gör är att framföra en ytterst märklig retorik för vad som är en kontroll, vad som inte är det och vem som i såfall har ansvar (d v s ingen utom möjligen estniska sjöfartsmyndigheten, vilket SHK skriver en kort mening om).

Varje sjösäkerhetsrelaterad kontroll på ett fartyg görs i grund och botten enligt konventionen och regelverket SOLAS där dess Article VI säger att alla andra avtal, konventioner eller arrangemang rörande sjösäkerhetsfrågor gäller men SOLAS gäller prioriterande i det fall sådant avtal, konvention eller arrangemang skulle vara motstridig. Det betyder att SOLAS gäller före AVTALET "Paris MOU" men att regler i Paris MOU ändå måste följas av stat som undertecknat avtalet. Ännu tydligare är förstås att SOLAS gäller före det svensk-estniska utbildningsarrangemanget.

I SOLAS regulation 6 står i paragraferna a, b, c, d och e hur förhållandet mellan en administration och externa inspektörer/inspektionsorganisationer skall regleras. Av SOLAS regulation 6 framgår att en inspektör som agerar på uppdrag av annan administration, har

samma skyldigheter och möjligheter att hindra ett fartyg från att lämna hamn om han följer, och gör anspråk på, sin auktoritet enligt SOLAS.

Vidare står i SOLAS regulation 7 Surveys of passenger ship i paragraf 7.a: "A passenger ship shall be subject to the surveys specified below:" och på punkt iii står: "Additional surveys, as occasion arises" d v s extra inspektioner SKALL utföras när/om tillfälle ges.

Både Sverige och Estland hade vid tidpunkten förbundet sig att följa SOLAS. Bara Sverige hade vid tidpunkten förbundet sig att följa avtalet Paris MOU men Esterna hade i avtal, finansierat av BITS, rekviderat svenska inspektörer för att enligt Paris MOU's arbetsätt lära ut hur kontroller genomförs också enligt den metodiken. De svenska inspektörerna ledde enligt JAIC kontrollen.

Vare sig Paris MOU eller utbildningsavtalet mellan Estland och Sverige är intressanta i ett juridiskt perspektiv i detta sammanhang annat än att utbildningsavtalet ger de svenska inspektörerna estniskt mandat (enligt vad som krävs i SOLAS) och att Paris MOU tillhandahåller en kontrollmetodik (som helt lutar sig på SOLAS) och som skall tränas. I det protokoll som JAIC i sin rapport HÄNVISAR TILL, d v s de svenska inspektörernas, står nämligen angivet för varje brist vilken sjösäkerhetsregel i SOLAS eller annan IMO-konvention man brutit mot. Denna kolumn skall enligt protokollet bara fyllas i om fartyget skall kvarhållas i hamn men naturligtvis saknar den tryckta förfalskningen OCKSÅ alla anteckningar i denna kolumn.

För att ingen ska tveka om vad Sjöfartsverkets personal kan och inte kan göra för kontroller i utlandet vill vi referera innehållet i ett brev skrivet av Johan Franson på Sjöfartsverket 1996-08-29, dnr 1199-9440401. Brevet är svar på en förfrågan om kopior av fakturor gällande förrättningar i utlandet. För att inga misstag eller kritik om att vi tagit "lösryckta stycken ur sitt sammanhang" skall uppstå citerar vi hela brevets text:

"Ang Estonia

Med anledning av Ert brev 1996-08-16 får jag härmed meddela att de fakturakopior Ni begärt kommer att översändas direkt från verkets redovisningssektion till Er under första halvan av nästa vecka; Er begäran föranleder visst tidsödande arkivarbete.

När det gäller frågan om Sjöfartsverket har hjälpt Bureau Veritas att utställa flaggstatscertifikat för Estonia på den estniska regeringens vägnar är svaret nej. En fartygsinspektör från Sjöfartsverket har följt vissa delar av Bureau Veritas besiktning i slutet av januari 1993. Därefter har fyra fartygsinspektörer från Sjöfartsverket genomfört en hamnstatskontroll av Estonia, innefattande en operativ kontroll den 26 januari 1993. Vid operativkontrollen deltog en observatör från Bureau Veritas. [vår understrykning här och nedan]

Med vänlig hälsning

Johan Franson"

Som bekräftelse på Johan Fransons uttalande i brevet finns Sjöfartsverkets faktura 61398 930915 med fakturatext:

”Besiktning/inspektion av Estonia 930120-0126: 20 timmar à 440 kronor Resekostnad och traktaments- ersättning i samband med <u>förrättning i Tallin</u> 930120, 930125 (4 insp.)	8,800.00 20,165.00
11. Hamnstatskontroll efter ö.k med rederiet	
Fakturatotal	28,965.00”

Åtminstone under 1993 gick det alltså alldeles utmärkt för svenska inspektörer att utföra hamnstatskontroller i annan stats hamn på annan flaggstats fartyg. Åtskilliga fler fakturor finns som visar att detta på intet sätt är ett ovanligt förfarande.

Frågan Näringsdepartementet, de politiska partierna och media bör ställa sig är varför både Sjöfartsverket och SHK ljuger i sina remissvar och om det är något som bör tolereras?

För övriga studier i ämnet hänvisar vi till vår rapport som ingått i remissunderlaget.

REMISSINSTANSERNAS RESPEKTIVE SVAR:

7. SHK's remissvar:

SHK's roll i efterspelet av Estoniaolyckan torde inte behöva någon särskild presentation. All kritik mot JAIC's arbete är direkt eller indirekt kritik mot SHK. Det är naturligtvis också ur det perspektivet deras svar skall läsas. Svaret är sammanställt av GD Ann-Louise Eksborg och Docent Mikael Huss, KTH, som under hela JAIC's arbete varit en av SHK's tekniska experter i den gemensamma kommissionen.

SHK anger inledningsvis att kritiken mot dem kan delas upp i två olika kategorier; de som ifrågasätter JAIC's trovärdighet (såtillvida att JAIC skulle haft någon typ av hemlig agenda) och de som [endast?] ifrågasätter sjunkförloppet.

Det finns ytterligare en kategori, nämligen den föranledd av utredningens bristande kvalitet och berörda kommissionsmedlemmars bristande kompetens.

Vi vill dock påpeka att vi endast talar för vår egen grups åsikter när vi nu föranleds att kommentera dessa tre kategorier.

(Kritik enligt kategori 1)

SHK HAR en "hemlig agenda" såtillvida att man sen slutrapporten släpptes gör sitt allra bästa för att mörklägga sina egna misstag.

Vi presenterar här ett exempel på SHK's agerande för att lösa det problem kritik, i detta fall vår urkundsförfalskningsrapport, har genererat inom SHK. Vi vet härvid av till SHK mycket närstående källor att denna rapport vållat dem stort huvudbry:

Vi har i ett brev (1999-08-23, SHK Dnr A-04/99) frågat SHK's GD Ann-Louise Eksborg bl a följande:

"Om det enligt Din mening inte rör sig om en förfalskning, vad är det då?"

"Har Du som myndighetsperson och Generaldirektör skyldighet att anmäla ett misstänkt brott inom en myndighet om skäligen misstanke om sådant brott kan definieras?"

Eksborg har efter 18 månader ännu inte svarat oss på dessa enkla frågor. Hon har däremot i andra sammanhang talat om att det med många olika inspektörer naturligtvis blir flera olika kopior. Hon har till oss dessutom uttalat "att det inte spelar så stor roll om det är fel i supplementen eftersom de riktiga dokument man syftar till ju ligger i ett öppet arkiv och dessutom är ju supplementen ändå bara preliminära" (de 100 exemplar som enligt uppgift tryckts är efter 3 år uppenbarligen fortfarande "preliminära").

Med ett tydligt och redigt svar på varför och hur denna förfalskning (eller "suspekta kopia", om man så vill) kan finnas i supplementet, alternativt med att SHK lämnat en anmälan för att utreda misstanke om brott till polisen, hade denna fråga sen länge kunnat vara ur världen.

Inte svårt alls och dessutom helt korrekta förfaranden.

På punkt efter punkt bemöter SHK och deras finska motsvarighet all kritik på samma sätt. Inte ett ord som i sak, tekniskt eller logiskt, förklarar varför den framförda kritiken är fel eller

att kritiken kan motbevisas. I stället svarar man med obegriplig retorik, semantiska hårklyverier, nonsenspåståenden, oförskämdheter, cirkelresonemang, helt nya delscenarier på hittills ”gömda eller glömda” fakta.

En sak skiljer dock SHK's agerande något från sina finska kollegors. SHK's medlemmar har ännu inte personligen framfört hot som Kari Lehtola, ordf. i finska AIB, vid en sjösäkerhetskonferens i Glasgow gjorde när han ”lovade oss” fängelse om vi sätter vår fot i Finland (vi välkomnade naturligtvis en rättslig prövning och bad att om han ordnade med detaljerna så skulle vi infinna oss). I samma anda om än inte lika abrupt uttalat skriver dock SHK i sitt remissvar: ”För övrigt är falsk tillvitelse ett brott enligt svensk lag.”

Att på det sättet bemöta rättfärdig kritik framstår som befängt, och pekar snarast på att man aktivt försöker dölja något. Från vår sida sett är det dock så enkelt att inkompetens inte går att dölja, hur man än försöker.

(Kritik enligt kategori 2)

Eftersom JAIC inte kunnat visa vare sig hur visiret kunde slitats framåt, hur rampen slitits upp eller hur Estonia tog in vatten under bildäck anser vi på goda grunder att kategori två av kritiken mot dem inte endast rör själva sjunkförloppet.

(Kritik enligt kategori 3, några exempel)

I fråga om fartygets rutt så kan JAIC på de fyra förslag de ger om tider och hastigheter inte ens få Estonia att nå fram till platsen för förlisningen. Förutom att den föreslagna generella ruten är fel så måste alltså Estonia enligt JAIC's beskrivningar ha hoppat mellan 5 och 12 sjömil för att hamna där hon ligger. Och för att göra saken ännu värre måste visiret ha flugit ytterligare ca en sjömil.

Under resans gång talar man i slutrapporten om 4 till 4,5 meter höga vågor som skall ha uppstått efter ca 2 timmars vind om 15 meter per sekund från sydväst, men på ett annat ställe i samma slutrapport hävdar SMHI att så höga vågor fås först efter 10 timmars vind av den magnituden. Hur den s k signifikanta våghöjden kunde bli drygt 4 meter på 2 timmar utreds inte.

Man har inte ordentligt utrett huruvida Estonia fick styrbords eller babords slagsida. Det är mycket troligt att hon fick styrbords slagsida men analyserar man de fakta som finns tillgängliga finns fler observationer som omöjliggör en styrbords slagsida än observationer som omöjliggör en babords. Deras slutsats härvidlag må vara korrekt, men att inte analysera hur man kommit fram till den slutsatsen bestjäl det fortsatta sjösäkerhetsarbetet på viktig information i fråga om ett fartygs beteende under en förlisning.

Räddningsarbetet beskrivs utan att man tagit i beaktande merparten av vittnesmålen från personer på de inblandade räddningsfartygen. Riktigt obehaglig läsning är det när man får klart för sig att åtminstone ett större fartyg gått fram och tillbaka i räddningsområdet i åtta (8) knops fart, eller hur man från räddningsfartygens sida under lång tid förbjuder utläggande av ”slides” eller några andra flythjälpmiddel för de som finns i vattnet. Att man därtill på kartorna i slutrapporten placerat räddningsfartygen helt fel jämfört med fartygens egna plottar gör naturligtvis inte saken bättre. Inte heller nämns med ett ord vilka fler, i Sverige, Finland och annorstädes, som hade kunnat rycka in i räddningsarbetet men som aldrig blev kallade, viktig information om en liknande olycka skulle hända igen.

Inte ens när man beräknat var livflottar och livbåtar skulle ha drivit har man gjort rätt. Plottar man på ett sjökort slutpositionen för dessa klockan 9.05 den 29:e september enligt JAIC's uppgifter, visar det sig att man hamnar 2 mil upp på land på estniska Dagö!?!.

Skadorna på fartyget och visiret har vare sig katalogiserats eller analyserats på ett tillfredställande sätt. Skador på visiret som bevisligen uppstått under bärgningen av det samma har utan kommentar använts när man beskrivit hur visiret lossnat från sina infästningar. Att rampen var skadad före olyckan nämns inte med ett ord och att flera intressanta skador som går att finna i videomaterialet inte ens nämns i JAIC's material är naturligtvis en katastrof i sig.

I efterföljande beräkningsarbete finner vi teknologie doktorer, docenter och professorer som tycks ha glömt den gyllene regeln att man alltid ska göra både en och två rimlighetsbedömningar av sina beräkningar. När man t o m missar att man använt imaginära (ej aktiva) krafter som aktiva krafter i sina beräkningar så måste en utomstående betraktare allvarligt undra var någonstans det gått snett.

Ja så här går det att hålla på. Närmare två hundra faktafel, motsägelsefulla uppgifter och felaktiga slutsatser har vi tyvärr hittat i slutrapporten och dess supplement.

Exempel på **nya förklaringar som skiljer sig från JAIC's slutrapport** och som presenteras i SHK's remissvar:

Sidan 3, 6:e stycket:

"• Fartyget sjönk under kontinuerligt ökande slagsida och ökat aktertrim.

Efter ca 10 min 30° -40°, efter 20 min 60° - 80° och efter 30 min 100° - 130°. I slutskedet tog överdelen av akterskeppet i botten och fartyget stannade med ca 120° - 130° slagsida på den sluttande havsbotten."

Sidan 4, 2:a stycket:

"I slutrapportens supplement framgår det att fartyget (antaget intakt under bildäck) inte slår runt förbi 100 ° förrän samtliga inredningsdäckär helt öppna för flödning. Redan vid 70 ° -80 ° kommer dock på grund av det akterliga trimmet flera potentiella flödesöppningar (hissdörrar, ventilationstrummor) genom bildäcket att vara utsatta för ett betydande vattentryck. Möjligen var dessutom flera av dessa skadade av förskjutna fordon. Detta flytläge illustreras förenklat av slutrapportens Figur 13.3 vid tidpunkten ca kl. 01.35. Av allt att döma fylldes fartyget undre avdelningar successivt allteftersom vattentrycket ökade och flera potentiella flödesöppningar skapades."

Vår kommentar: Det är inte vad som står att läsa i JAIC's slutrapport. SHK har uppenbarligen själva i hemlighet utfört nya undersökningar som de presenterar i remissvaret.

Enligt JAIC's rapport drev Estonia närmare 2,5 nautiska mil (4,5 km) på sidan med större och större slagsida innan hon sjönk med aktern före. JAIC slår fast att alla vattentäta dörrar var stängda.

Om detta skulle vara korrekt hade Estonia en snittfart om ca 4,5 knop under de 30 minuter hon enligt JAIC drev utan egen framdrivningskraft. Minst halva den sträckan låg fartyget till större delen vattenfyllt (upp och ner på väg mot 180°'s slagsida) varvid farten genom vattnet aldrig kan vara högre än hastigheten på strömmarna i vattnet. Strömmarnas hastighet var 0,5 knop. Påverkan av vind kan man bortse ifrån då huvuddelen av fartyget ligger under vattnet under den senare halvan av sträckan.

I det andra citerade stycket ovan för man in ventilationstrummor som ej med ett ord nämns i slutrapporten. Efter en enkel kontroll kan man konstatera att det från bildäck och ner under bildäck inte finns några ventilationstrummor annat än i den centrala genomförningen ("casingen").

Det krävdes ca 7 000 kubikmeter vatten under bildäck för att Estonia skulle sjunka.

Den första genomförningen till däckets under bildäck genom den centrala casingen ligger ca 29 meter in från aktern i form av ett trapphus. Ca 4 meter senare, alltså 34 m in, ligger ett hisschakt och ytterligare ca 6 meter in ligger ännu ett hisschakt. Dessa leder ner till två av varandra avskilda utrymmen utan ytterligare genomförningar till däckets som ligger under.

Alltså två utrymmen under bildäck om tillsammans ca $16 \cdot 24 \cdot 3 = \text{ca } 1\ 200$ kubikmeter (exkl inredning och maskiner = "annan volym").

Efter ca 50 meter från aktern ligger nästa genomförning, vilket är den där skorstenspipor och motorruvsventilation går. Den vägen tog sig dock några av JAIC' huvudvittnen upp för när fartyget nått ca $70^\circ - 80^\circ$ s slagsida och då var där torrt. Dessa trummor måste således ha varit oskadade.

För att Estonia skall sjunka saknas fortfarande ca 5800 kubikmeter vatten.

Om vi istället skall tro på deras nya scenario med ett kontinuerligt ökat akterligt trim torde bara ca 1 200 kubikmeter vatten ha kunnat komma ner under bildäck. Var och en som har sett någon kasta en tom ölburk i sjön (med öppen bogport) vet att ölburken då den intagit en viss mängd vatten intar ett nytt flytläge (med akterligt trim) och därefter "glatt flyter vidare" varvid miljömardören ångrar att han glömde göra hål i skrovet. Så fungerar en mycket enkel konstruktion med endast ett inre utrymme. Ett fartyg som med en komplex inre struktur försvarar att vatten distribueras fritt, får naturligtvis ännu svårare att ta in vatten i den del som är dess huvudsakliga flytkropp.

Får ett fartyg av Estonias typ in tillräckligt mycket vatten BARA på bildäck, lägger hon sig på sidan inom 5 minuter och därefter slår hon runt beroende på hur snabbt inredningsdäcken vattenfylls.

Får ett fartyg av Estonias typ in tillräckligt med vatten BARA under bildäck, sjunker hon med kölen först.

Om det däremot SAMTIDIGT finns ett inflöde på och under bildäck så sätter sig underkroppen djupare och djupare med den ökande slagsidan varvid fartyget "pendlar" i olika slagsidesvinklar till dess att det tippar över, kantrar och börjar slå runt, men, hela tiden stegvist sjunkande.

Det krävdes således ett någorlunda likvärdigt inflöde av vatten både under och på bildäck för att Estonia skulle sjunka som hon gjorde.

Dessa fakta, som alla kritiker på denna punkt meddelat officiellt, inofficiellt, på seminarier och i media måste helt gått både Eksborg och Docent Huss förbi eftersom de gång på gång hävdar att fartyg med hål [bara] i undervattensskrovet sjunker rakt ner.

8. KTH's remissvar:

KTH's remissvar är författat av professor Olle Rutgersson. Hans andreman på institutionen, Docent Mikael Huss, är en av de som är minst oberoende rörande resultaten i JAIC's slutrapport och dess supplement. Som teknisk expert är det han som räknat på bl a de krafter som slitit visiret framåt, krafter som inte finns, har funnits eller kommer att finnas i verkliga världen om det är vågkrafter mot ett visir som initierar eller genererar dem.

Genomgående i KTH's svar lyser saklighet och akademisk stringens med sin frånvaro, där deras sista stjärnmärkta förslag till åtgärd, på svarets andra sida, främst kan tolkas som marknadsföring för institutionens forskningsområde och professor Rutgerssons hjärtebarn, torrskodd evakuering.

Ett antal punkter finner vi oss dock föranledda att specifikt kommentera.

Rutgersson skriver, (som också SHK tar upp), "Eftersom genmälen från JAIC's experter inte tilläts vid seminariet, kan varken de föredrag som presenterades eller den diskussion som följde anses utgöra objektiva bilder av respektive problemområden utan måste betraktas av som respektive författares personliga subjektiva ståndpunkt." Den läskunnige ser att Rutgerssons slutsats i denna mening inte ens klarar en enkel orsak-verkan-prövning. Dessutom är meningens inledning en lögn.

Han skriver vidare: "Estoniaseminarieret var i många stycken en regisserad tillställning där svarandesidan inte tilläts yttra sig."

Rutgersson syftar på Jan-Ove Carlsson från företaget MacGregor som på slutet av seminariets första dag bad AgnEf's styrelse att få 5 – 10 minuter på slutet av dag två. Vi hörde denna förfrågan. Eftersom programmet var pressat då flera av de internationella gästerna redan vid lunchtid behövde lämna för att hinna med sina flyg erbjöd vår Björn Stenberg Jan-Ove Carlsson att ta de 5-10 minuter han behövde i början av IFG's föredrag som låg som nummer ett dag två. Båda skulle ju tala om visiret varvid Stenberg erbjöd sig att disponera om i sitt föredrag. Carlsson tackade direkt upprört nej till detta erbjudande, och likaså när erbjudandet upprepades någon minut innan IFG's egen tid startade. Carlsson gick dock i genmäle 5 gånger under seminariet, så "svarandesidan", tilläts nog yttra sig så mycket de ville. Åtminstone hörde flertalet av de övriga närvarande ytterligare flera sådana inlägg.

Prof. Rutgersson som själv talade på seminariet måste vara en dålig lyssnare och har antagligen inte heller i efterhand läst igenom seminariematerialet. Han säger att professor Ulfvarson från Chalmers inte framförde någon egentlig kritik mot JAIC's slutsatser. Prof. Ulfvarsons föredrag pekade just på de stora bristerna som en följd av JAIC's bristande metodik.

Rörande Jan De Kat från MARIN i Holland och A. Jasionowski från Strathclyde: Dessa visade på att ett möjligt hål (tillsammans med vatten på bildäck) skulle kunna förklara just sjunkförloppet. Rutgersson avslutar: "Man har däremot inga förslag till när eller hur detta hål skulle uppstått."

Ja, vad ska man kommentera det med? Dessa personer hade oberoende av varandra simulerat olika alternativa sjunkförlopp beroende på tre skadebilder; 1. Bara vatten på bildäck, 2. Bara vatten under bildäck och 3. Vatten både på och under bildäck. Det enda scenario som skulle kunnat stämma överens med JAIC's beskrivning, den tid och de vittnesmål som givits var "Vatten både på och under bildäck". Detta avfärdar Rutgersson med att de inte också

presenterade en egen utredning av hur olyckan gick till. MARIN's och Strathclydes syfte var inte att visa hur olyckan gick till, deras syfte var att visa att det verkligen behövs en ny utredning.

Rörande Björn Stenbergs, The Independent Fact Group, föredrag, An Impossible Visor Scenario skriver Rutgersson: "Mycket av den populariserade diskussionen kring krafter och reaktionskrafter kändes främmande och presentationen gav ett oseriöst intryck." Björn Stenberg ber om ursäkt för att han uppmanade varvsnäringen att snarast patentera den färg som FORTFARANDE sitter kvar på de detaljer som JAIC säger ha skurit sig igenom balkar och däcksplåt. I övrigt ber vi fortfarande JAIC's representanter (eller vem som helst som känner sig manad) att besvara hur de framåtriktade krafterna som måste funnits i JAIC's scenario har uppstått.

Rörande Johan Ridderstolpes, The Independent Fact Group, föredrag skriver Rutgersson: "Förklaringen till hur en ROV skulle ha tagit sig in på bildäck under de tidigare dykningarna har i samband med senare dykningar (Gregg Bemis) visat sig vara ett missförstånd." Om prof. Rutgersson ordentligt analyserat de befintliga videomaterialet skulle han nog varit lite försiktigare i sitt uttalande. Att dra långt gångna slutsatser på ett begränsat underlag tycks vara en gemensam nämnare för personalen på KTH's sektion för skeppsteknik. Inte heller Bemis engagemang har varit att förklara vad som skett utan att påvisa att det behövs en ny utredning.

Rutgersson skriver också att faktagruppens finansiering och motiv för sitt arbete inte är klarlagt. Med tanke på att de uppgifterna står att finna i varje rapport och publicerat arbete vi gjort och att dessa löpande via mail skickats till Rutgersson kan vi bara dra slutsatsen att han antingen inte läser sina mail eller att han inte ordentligt satt sig in i diskussionerna kring Estonia och JAIC's slutrapport.

Osakligheterna i relation till Näringsdepartementets frågeställning och det remitterade materialet är frapperande. När professor Rutgersson kan ge hållbara svar på de sakfrågor vi tar upp i denna skrivelses första avdelning kan vi erkänna hans integritet. En integritet som förtjänas genom försvarandet av de akademiska principer han är satt att tjäna.

Om Rutgersson är övertygad om att JAIC's arbete är förträffligt borde det inte vara något hinder att föreslå en helt ny internationell och oberoende utredning, sammansatt av intressen som kan garantera att ingen blivit förfördelad i dess presenterade resultat. De ca 20 Mkr en sån utredning kan komma att kosta kan ju inte rimligen vara det som oroar honom.

Vi ger dock professor Rutgersson en poäng för att han skriver att det finns ett starkt behov av en dialog som visar att alternativa funderingar kring ett komplicerat problem tas på allvar, även om vi anser att en professionellt utförd utredning från början är en nödvändighet och i detta fall definitivt hade varit att föredra.

9. Sjöfartsverkets/Sjöfartsinspektionens remissvar:

Sjöfartsverkets/Sjöfartsinspektionens remissvar är författat av Johan Fransson och undertecknat också av Sjöfartsverkets GD Jan-Olof Selén. Johan Fransson har varit delaktig i Estonias efterspel sen strax efter olyckan. Johan Fransson har personligen lett de utredningar som låg till grund för regeringens beslut i bärgningsfrågan. Sjöfartsinspektionen har aktivt varit delaktig i certifieringsarbete och kontroller av Estonia sen åtminstone i januari 1993. Sjöfartsinspektionens personal utförde en sjösäkerhetskontroll av Estonia samma eftermiddag hon för sista gången lämnade Tallinn. Sjöfartsverket har som moderorganisation till Sjöfartsinspektionen ingått avtal med estniska sjöfartsmyndigheten om att från svensk sida sända representanter till Estland för att utbilda ester i hur sjösäkerhetskontroller utförs.

Vi har ingående berört verkets och inspektionens roller under punkt 6, "Vilseledande referenser och förfalskade dokument" i denna skrivelse.

Den fråga Näringsdepartementet och regeringen bör ställa sig är: Varför ljuger Sjöfartsverket/Sjöfartsinspektionen i sitt remissvar och skall vi tolerera det?

10. Styrelsen för Psykologiskt Försvar's (SPF) remissvar:

SPF's remissvar är författat av dess GD Björn Körlof. SPF har sen hösten 1996 haft uppdraget att sköta kontakterna mellan myndigheter och anhöriga/överlevande.

Av deras remissvar framgår att man uttryckligen påpekar den stora vikten av oberoende utredningar men att man blandar ihop utredningsfrågan med bärgningsproblematiken.

Tillvaratagande av offer vid en katastrof görs för att det är ett nedärvt känslomässigt beteende.

Utredningar av katastrofer görs för att eftervärlden PÅ FAKTISKA GRUNDER skall kunna känna sig säkrare.

Om en utredning blivit hårt kritiserad skall naturligtvis ansvariga myndigheter, i detta fall Näringsdepartementet och Sveriges regering som dessas huvudmän, tillse att sådan kritik får tydliga och hållbara svar.

12. SSPA's remissvar:

SSPA har i JAIC's utredning (supplement 410) bistått med experthjälp i form av modellförsök och beräkningar av vågkrafter på visiret. Deras undersökningar visar i fråga om krafter på visiret att i stort sett inga krafter framåt uppstår vid gång i grov sjö. Vidare konstaterar man förvånat att det INTE finns ett klart samband mellan fartygets relativa rörelse i vågorna - hastigheten – de vertikala krafterna på visiret - öppnande moment på visiret (kring gångjärnen). De största vertikala krafterna på visiret uppstår inte vid största vertikala rörelse och hastighet, samtidigt som stora vertikala krafter kan påverka visiret utan att ge upphov till stora öppnande moment.

SSPA's modellförsök visar att "worst case" är 15 knop rakt mot vågor som har en signifikant höjd av 6 (!) meter och som slår mot visiret med en period om 8 sekunder, men trots detta är det stängande momentet på visiret större än det öppnande.

Man har även kontrollerat hur fartyget beter sig vid stor slagsida. Tvärt emot JAIC's slutsatser konstaterar man att Estonia vid försöken svänger åt samma håll som slagsidan är, dvs en

babords slagsida genererar en babords sväng och tvärt om. Man konstaterar också att Estonias roder med litet roderutslag klarade att kompensera mot svängande krafter som uppstod genom slagsidan.

Det är förvånande att SSPA inte skarpare kritiserar JAIC's slutsatser med tanke på att JAIC's slutsatser omöjliggörs av de resultat SSPA fick i sina modellförsök.

SSPA anger i sitt remissvar sin nuvarande uppfattning att det av JAIC redovisade olycksförloppet är i stort sannolikt, men att det bör kompletteras med en diskussion/jämförelse med andra sannolika fysikaliska förlopp.

Man anser att tillgängligt material bör prövas mot och jämföras med JAIC's rapport vad avser alternativa skeenden i förloppet under olycksnatten, samt därur dra slutsatser om det mest sannolika förloppet.

Man föreslår också hur man bör gå tillväga. ”Dessa kompletterande undersökningar kan baseras på tillgängligt material, och omfattar analyser och utvärdering av materialet, samt i vissa fall även kompletterande simuleringar och beräkningar. Resultatet bör redovisas i en teknisk/fysikalisk beskrivning av förlisningen som ett komplement till haverikommissionens rapport. Speciellt bör i rapporten redovisas om delmoment i förlisningen kan ha haft olika förlopp och i så fall görs en teknisk bedömning av det mest sannolika förloppet.”

Vår kommentar härvid att detta förfarande nog kan ha sina förtjänster om det är JAIC's arbete man vill belysa. Avsikten med en ny undersökning måste dock vara att komma till klarhet hur fartyget faktiskt förläste och inte ytterligare kritisera eller belysa JAIC's arbete.

Att enligt SSPA's förslag få se JAIC's arbete offentligt avfärdat vore kanske tillfredställande för många kritiker men det skulle inte vara vare sig kostnadseffektivt eller speciellt utvecklande för framtida sjösäkerhet.

Om en ny internationell utredning som enligt sin konstruktion och krav på öppenhet istället ges allt material och utan annat uppdrag än att förklara hur olyckan gått till, hur så många kunde få sätta livet till och att ge förslag på åtgärder för att en liknande olycka inte skall hända igen kan två saker uppnås:

Ett entydigt och slutgiltigt svar på hur Estonia sjönk och en agenda för vad som bäst gynnar det fortsatta sjösäkerhetsarbetet. Detta samtidigt som JAIC's version givits precis samma chanser som alla andra möjliga och omöjliga scenarier i utredningsarbetet.

12. Chalmers Tekniska Högskolas remissvar:

Chalmers remissvar är författat av professor Anders Ulfvarson. Han och Chalmers har (förutom Chalmers koppling till SSPA) inte haft något engagemang i framtagandet av JAIC's slutrapport. Professor Ulfvarson har i några artiklar och föredrag på några väsentliga punkter ifrågasatt JAIC's resultat.

Chalmers rekommenderar en ny utredning.

Vi noterar dock i deras svar att Ulfvarson inte närmare kommenterat vårt föredrag ”An Impossible Visor Scenario” på annat sätt än att föredraget bygger på en av oss tidigare utgiven rapport.

13. Finska justitieministeriets remissvar:

Det finska justitieministeriet är finska AIB's (finlands haverikommission) huvudman. Rörande finska AIB's relation till och förfaringssätt inom JAIC kan på goda grunder samma resonemang som i denna skrivelse nedtecknats om svenska SHK användas. All kritik mot JAIC är direkt och indirekt kritik mot finska AIB och dess personal och experter.

Vad Finlands justitieminister Johannes Koskinnen den 8 januari 2001 satt sitt namn under är i sanning ett besynnerligt dokument.

Till dokumentet vi fått från Näringsdepartementet finns också häftat en faxkopia från Sveriges Ambassad i Helsingfors från den 17 november 2000, dnr: 329. Med rubrik "Delgivning av dokument om m/s Estonia".

Vi citerar:

"...Kanslichefen Korpela uttryckte sin uppskattning över detta tillmötesgående [överlämnande av remissmaterialet] från svensk sida. Samtidigt var han angelägen att förvissa sig om att materialet i fråga inte innehöll några nya avgörande uppgifter jämfört med vad som tidigare framkommit vid kontakter med svenska myndigheter och i massmedia,

Jag bekräftade, enligt muntligt framförd instruktion från UD-EU-Norden dagen innan (16/11), att så inte var fallet.

Korpela berättade att de svenska dokumenten nu noggrant skulle studeras av finländsk expertis och att man eventuellt avsåg att utnyttja erbjudandet att yttra sig över dokumenten före den 8 januari 2001.

ASP-JOHNSSON" [våra understrykningar]

Vi finner det anmärkningsvärt att man från UD-EU-Norden den 16/11 ger en ambassad en instruktion om utfallet i ett pågående ärende. Någon måste enligt skrivelsen ovan redan den 16 november ha gjort bedömningen att inga nya avgörande uppgifter (fakta) framkommit. Varken Sjöfartsverket eller SSPA hade den 16:e inkommit med sina remissvar.

Med denna faxtext framför oss undrar vi stillsamt varför vi inbjudits att inkomma med denna skrivelse.

Finska Justitieministeriet vilar dock inte på hanen i sitt svar. Vi antar att vi måste känna oss hedrade. Om man i Finland noggrant har studerat det ingivna materialet är det dock synd att det på intet sätt reflekteras i deras svar.

I övrigt är dokumentet ett praktexempel på hur en retorisk härdsälta kan se ut. Ett exempel:

De finska medlemmarna i JAIC avböjde att närvara under AgnEf-seminariet under förevändning att vi "anklagat dem" för att ha förfalskat hamnstatsprotokollet och att en likalydande formulering ingick i AgnEf's inbjudan till seminariet.

Justitieminister Koskinnen försvarar de finska kommissionsmedlemmarna på följande sätt:

"Eftersom ett sådant grundlöst påstående enligt finskt strafflag kan fylla – beroende på omständigheterna – kännetecknen för falsk angivelse eller ärekränkning, var uteblivning från seminariet förståeligt."

Alltså, eftersom obestämd(a) medlem(ar) i JAIC i en mening i ett i Sverige producerat dokument av svenska medborgare blivit anklagade för förfalskning är de förståeligt att de finska medlemmarna i JAIC uteblir från ett Estoniaseminarium eftersom denna mening (i ett brev till Mona Sahlin i juni 99 och i inbjudan till ett seminarium år 2000) enligt finsk strafflag möjligen kan anses vara antingen falsk tillgivelse eller ärekränkning!?!)

Med tanke den stora känslighet de finska JAIC medlemmarna därmed enligt landets justitieminister har, börjar vi nu begripa varför räddningsoperationen under olycksnatten blivit beskriven som den är i JAIC's slutrapport (de finska medlemmarna ansvarade bl a för den delen i rapporten eftersom operationen leddes av Finland).

Vi måste dock ge de svenska medlemmarna i JAIC en eloge för att de vågade tacka ja till AgnEf's inbjudan, även om vi är förvånade eftersom vi alltid haft uppfattningen att finnar är lite tuffare och mer rättframma än vad vi svenskar är.

Vid Estoniaseminariet hade man alla möjligheter i världen att klart och tydligt bemöta dessa, som man uttrycker, "grundlösa påståenden" men istället anger man att desamma är olagliga i hemlandet varvid man hellre stannar hemma.

Däremot skriver (visserligen indirekt) finlands justitieminister Koskinnen vad denna förfalskning egentligen är:

"I olika arkiv finns detta memorandum med olika tillägg. Detta beror på att de svenska och estniska ämbetsmän deltagit i övningen i efterhand gjorde egna tilläggsanteckningar på de använda självkopierande formulärpapperen. De för ärendet väsentliga anteckningarna gällande fartygets skick är i alla versioner likalydande."

Statens Kriminaltekniska Laboratorium (Sverige, dnr: SKL 2958-00) har på IFG's begäran utfört en begränsad förberedande granskning av de inblandade dokumenten. I dess slutsats konstateras att handlingen ej är en direktkopia av något av originalen utan att en mellankopia måste ha funnits på vilken kompletteringar gjorts och där delar tagits bort från de i SHK's arkiv befintliga dokumenten. SKL betecknar det som "ett antal skillnader och egenheter".

Därmed torde saken vara klar, delar av innehållet i originalen har tagits bort innan den i supplementet tryckta kopian i slutrapporten omnämns som varande en "kopia" av hamnstatsprotokollet i SHK's arkiv. Att det dessutom bara är de viktigaste delarna av protokollet som försvunnit, nämligen de som skulle kunna leda till juridiskt ansvar visavi förlisningen, synes vara mer än en slump.

I samband med undersökningen har Kari Lehtola förvägrat SKL att få tillgång till "det finska tryckoriginalet" avseende den påstådda förfalskningen, varför SKL inte kunnat gå vidare i ett ytterligare klargörande i frågan. Lehtolas agerande synes för oss märkligt om han anser sig oskyldig, då han i det läget uppenbarligen förutsätter att SKL's undersökning kommer att kunna användas mot honom.

Kari Lehtolas brevsvaret på önskemålet från oss att han till SKL skall sända "tryckoriginalet" till dem återges som Bilaga 1.

Slutsatser

Sammantaget och avslutningsvis konstaterar vi att kraven på en ny utredning enligt IMO A849 2.0 kvarstår och är motiverad av de nya fakta som föreligger. Ingen av remissinstanserna som motsäger sig en helt ny utredning har på sakliga grunder visat varför eller hur kritiken mot JAIC's slutrapport varit felaktig. JAIC's slutrapport ÄR felaktig på ett mycket stort antal punkter där i stort var och en motiverar en ny och oberoende utredning. Vi konstaterar också att både SHK och Sjöfartsverket ljuger i sina remissvar.

Fakta som var för sig uppfyller kravet på en ny utredning enligt IMO A849 2.0 är:

VISIR: Det är inte fysiskt möjligt att visiret "fallit av" enligt JAIC's redovisning och slutsatser, vilket innebär att förlisningen ej kan ha gått till som slutrapporten beskriver.

RAMP: Rampen har ej varit fullt öppen enligt JAIC's redovisning och slutsatser, vilket innebär att förlisningen ej kan ha gått till som slutrapporten beskriver.

SJUNKFÖRLOPP: M/S Estonias sjunkförlopp kan ej förklaras utan att det SAMTIDIGT kommer in vatten både på och under bildäck. JAIC har inte kunnat visa hur vatten kommit ner under bildäck vilket innebär att förlisningen ej kan ha gått till som slutrapporten beskriver.

SKADOR: Skadorna på visir, ramp och fartygets främre skott kan inte förklaras enbart som ett resultat av att visiret "fallit av". Ett stort antal skador har annat ursprung än uppkomna från mekanisk kontakt mellan visir och fartyg, visir och ramp, ramp och fartyg. Det finns dessutom ett stort antal skador på fartygets övriga skrov och innerutrymmen som vare sig omnämn eller analyserats i JAIC's slutrapport. JAIC har inte dragit korrekta slutsatser av de skador man redovisat, än mindre avgivit korrekta bedömningar av skadornas ursprung och eventuella uppkomst eller inverkan under förlisningen.

SJÖVÄRDIGHET: M/S Estonia var bevisligen ej sjövärdig då hon lämnade Tallinn på sin sista resa. JAIC fastslår i slutrapporten motsatsen. Bristerna i sjövärdighet och dess inverkan och konsekvens vid förlisningen har därför inte analyserats. Det är utan tvekan så att bristen på sjövärdighet har inneburit att ett stort antal människor fick sätta livet till som en direkt följd av detta. Därmed har dessutom JAIC brustit i sitt uppdrag att också förklara varför så många människor fick sätta livet till i olyckan.

Endast en ny och oberoende internationell utredning kan föra sjösäkerhetsarbetet framåt med korrekta ingångsvärden från en av de allvarligaste förlisningarna i modern tid. Utan en korrekt utförd utredning kan föreslagna och vidtagna sjösäkerhetsåtgärder med anledning av Estonias förlisning vara helt otillräckliga och i flera fall dessutom felaktiga. Det är t ex ingen hemlighet att det inom sjöfartsnäringen råder minst sagt delade meningar i fråga om den överenskommelse som träffats mellan ett fåtal av världssjöfartssamfundets länder, d v s "Stockholmsöverenskommelsen".

En ny internationell och oberoende utrednings sammansättning och uppdrag:

En ny utredning måste sättas samman så att den uppnår en status som helt igenom återspeglar dess oberoende.

Utredningsgruppen måste därför bestå av representanter från flera internationella organisationer som ej varit inblandade i den föregående utredningen.

Vidare bör fler än en medlem representera organisationer som inte har direkt eller indirekt koppling till fartygs- och skeppsnärings. Det är också en sådan medlem som bör sitta ordförande.

Sammanställningen måste vara sådan att olika intresseorganisationers medlemmar balanserar varandra i olika frågor som kommer att bli aktuella. Svenskt, finskt och estniskt deltagande är ur trovärdighetssynpunkt uteslutet annat än som observatörer i, och informatörer till, den nya utredningen.

En ny utrednings uppdrag skall vara att förklara olycksförloppet och varför så många fick sätta livet till samt att därutöver föreslå åtgärder så att en liknande olycka inte skall kunna ske igen.

Om en ny utredning ges ett fritt mandat enligt ovan med kravet att dess arbete, dokumentation och resultat måste bedrivas med full och oinskränkt insyn kommer alla scenarier inklusive JAIC's att få samma chans att passera de hinder som på saklig grund föreligger för varje tänkbart scenario.

Sverige bör ta ansvar för att ny utredning enligt ovan initieras och finansieras då ett sådant beslut i sig visar, tvärtemot vad många kritiker hävdar, att det från regeringens sida inte finns underliggande skäl till att helt öppet belysa denna fråga.

Vidare får ett sådant beslut direkt en konsekvens rörande den nya utredningens tillgång till befintligt material i ärendet som naturligtvis både underlättar och håller utredningens kostnader nere.

Kostnaden för en ny utredning enligt ovan kan uppskattas till mellan 15 och 30 Mkr, beroende på hur beredvilligt tillgänglig information i ärendet överlämnas och hur många kompletterande tekniska undersökningar och modellprov som kan komma att krävas.

Från vår sida sett är vi villiga att överlämna all vår samlade information och allt utredningsmaterial under villkor att en ny utrednings sammansättning och uppdrag på allvar kan garantera ett oberoende resultat.

Vänligen,
för/ The Independent Fact Group

Björn Stenberg och Johan Ridderstolpe

Bilagor: 1.) Mail inklusive brev från Kari Lehtola, finska AIB.

”Subject: Re: svar

Date: 22 May 2000 15:15:00 +0300

From: ”Valkama-Joutsen Pirjo” <pirjo.valkama-joutsen@om.vn.fi>

To: ”Björn Stenberg” <stenberg@prosorium.se>, stenberg@prosorium.se

References: <C225687F.004B5D18.00@hkigw01.om.fi>

Björn Stenberg

ref. The Independent Fact Group

brevet 19 maj 2000

BILAGA INDEPENDENT FAKTA GROUP.DOC

The Independent Fact Group

c/o Björn Stenberg

STOCKHOLM

The Independent Fact Group har per telefax 19.5.2000 kl.15.32 bett oss att utan dröjsmål sända originalet som användes vid tryckningen av Supplement 223 till Statens Kriminaltekniska Laboratorium. Vi har originalet. Eftersom IFG grundlöst har påstått att vi har gjort oss skyldiga till förfalskning av urkund, vilket enligt Finlands strafflag är ett allvarligt brott, är vi enligt den nordiska rättstraditionen inte förpliktade att överlåta bevismaterial för att användas mot oss. Eftersom vi dock representerar myndigheterna vill vi handla korrekt på det sättet att vi överlåter materialet till polisen i Finland, om polisen i Sverige ber den om handräckning.

Med vänlig hälsning

Kari Lehtola”