

 Erbjudande: Få tillgång till alla webbnyheter och e-tidningen med VBL Digital för endast 49 € i fyra månader! Normalpris 79,60 €. [Läs mer](#)

Prenur

Lokalt ▼ Ekonomi Ledare & debatt Sport ▼ Blåljus Mer ▼ E-tidningen

OPINION DEBATT | 30.1.2021

DEBATT: En oberoende undersökning av Estonia måste göras



Foto: Lehtikuva/Jaakko Avikainen

Bogvisiret från det förlista passagerarfartyget Estonia lyftes upp från havsbotten i november 1994.

En undersökning av fartygsvraket Estonia beräknas genomföras i sommar. Den måste vara oberoende för att få slut på konspirationsteorierna.

INGA-BRITT AHLENIUS, TIDIGARE GENERALDIREKTÖR FÖR RIKSREVISIONSVERKET I SVERIGE, SUSANNA POPOVA, SKRIBENT, ANDERS ULFVARSON, PROF. EM. I MARIN KONSTRUKTIONSTEKNIK

Estoniakatastrofen är återigen aktuell. Anledningen är att journalisten och regissören Henrik Evertsson nyligen tilldelades Stora journalistpriset i klassen Årets avslöjande för dokumentärserien "Estonia – fyndet som ändrar allt".

I dokumentären visas hål i Estonias skrov, hål som inte tidigare bekräftats officiellt. Ett av hålen börjar vid konstruktionsvattenlinjen och sträcker sig vertikalt fyra meter upp där det skadar även bildäck.

Flertalet anhöriga och överlevare har välkomnat uppmärksamheten kring katastrofen som verkar ha fått myndigheter i Sverige, Finland och Estland att arbeta med att äntligen efter ett kvarts sekel, skingra oklarheterna.

"Flertalet anhöriga och överlevare har välkomnat uppmärksamheten kring katastrofen som verkar ha fått myndigheter i Sverige, Finland och

Estland att arbeta med att äntligen efter ett kvarts sekel, skingra oklarheterna."

M/S Estonias vrak vilar på Finlands kontinentalsockel inom Finlands ekonomiska zon. Genom lagstiftning råder gravfrid vid vraket för alla medborgare i länder som undertecknat överenskommelsen.

Endast länder som skrivit på avtalet är bundna vid det, eftersom vi här rör oss på internationellt vatten. Exempelvis har inte Tyskland undertecknat överenskommelsen. Det tyska Meyervarvet, som byggde fartyget, har därför varit oförhindrat att göra omfattande undersökningar i syfte att försvara sig mot tidiga anklagelser om felkonstruktion av fartyget. Att det nu upptäckta hålet blivit åtkomligt för en ROV-kamera beror på att fartyget, under det kvartssekel som gått, vridit sig i den mjuka leran.

Det är ironiskt att journalisten och svenske medborgaren Evertsson, som nu med hjälp av en kameraförsedd robot lyckats hitta hål i skrovet, som överlevare och anhöriga länge varit övertygade om existerar och som har bidragit till haveriförloppet, nu står åtalad. Hans brott? Att han funnit en saknad bit i det pussel som händelserna kring Estonia utgör. Rättegången inleddes i Göteborgs tingsrätt i måndags den 25 januari.

Dokumentären, uppdelad i fem timplånga avsnitt, speglar ingående den ångest och oro som överlevare har fått utstå alltsedan den gemensamma haverikommissionen – The Joint Accident Investigation Committee (JAIC) – i sin slutrapport, tre år efter haveriet, försökte sätta punkt för spekulationer. Rapportens brister blev snabbt uppmärksammade, först eftersom JAIC inte kunde förklara det snabba sjunkförloppet.

Snart därefter uppmärksammades att hamnstatskontroll utförts dagen före katastrofen. Dokumentation från kontrollen indikerar att fartyget borde ha hållits kvar i hamn på grund av bristande sjövärdighet. Ändå skrev JAIC i slutrapporten att fartyget var sjövärdigt. Så kan man givetvis inte göra om man vill sätta punkt för spekulationer.

"Flertalet anhöriga och överlevare har välkomnat uppmärksamheten kring katastrofen som verkar ha fått myndigheter i Sverige, Finland och Estland att arbeta med att äntligen efter ett kvarts sekel, skingra oklarheterna."

I försök att förklara det snabba sjunkförloppet gjordes en efterbeställning hos renommerade forskningsinstitut – HSPA, SSPA/Chalmers. I uppdraget ingick inte att göra en självständig haveriutredning – JAIC trodde ännu att deras utredning skulle accepteras – utan att med teori och modellförsök förklara sjunkförloppet med samma parametrar som givits i slutrapporten.

Ingen av studierna undersökte hur ett hål nära vattenlinjen skulle kunna påverka sjunkförloppet, trots att förhör med överlevare hade kunnat motivera en sådan studie. Med de nu kända hålen, ett större och ett mindre, blir de utförda sjunkstudierna obsoleta såvida man inte kan visa att hålen uppstod efter sjunkförloppet.

Det har framförts hypoteser om att det större hålet skulle ha skapats av en vass kant eller stenbumling på botten, detta sagt av några i Sverige välkända journalister. Dessa journalister hävdar att dokumentären sprider konspirationsteorier och avfärdar den som ett medieetiskt haveri, som sprider desinformation och vanföreställningar.

Vi känner personligen flera av överlevarna och anhöriga. Vore det inte för vittnesmål från dem som flyr från passagerardäcket, skulle hypotesen om sten på botten givetvis vara värd att ta på allvar. Dessutom visar den bottenundersökning som gjorts av Svenska Sjöfartsverket att botten består av 20 meter djup lera och silt.

"Vore det inte för vittnesmål från dem som flyr från passagerardäcket, skulle hypotesen om sten på botten givetvis vara värd att ta på allvar."

Det nu filmade hålet finns vid passagerarutrymmena på däck 1, se figur nedan, vars korridorer ligger under vattenlinjen. JAIC har inte genomfört förhör med överlevare från detta område. I stället har JAIC i slutrapporten tydligt uttalat att överlevare är offer, underförstått människor vars vittnesmål inte kan tas upp.

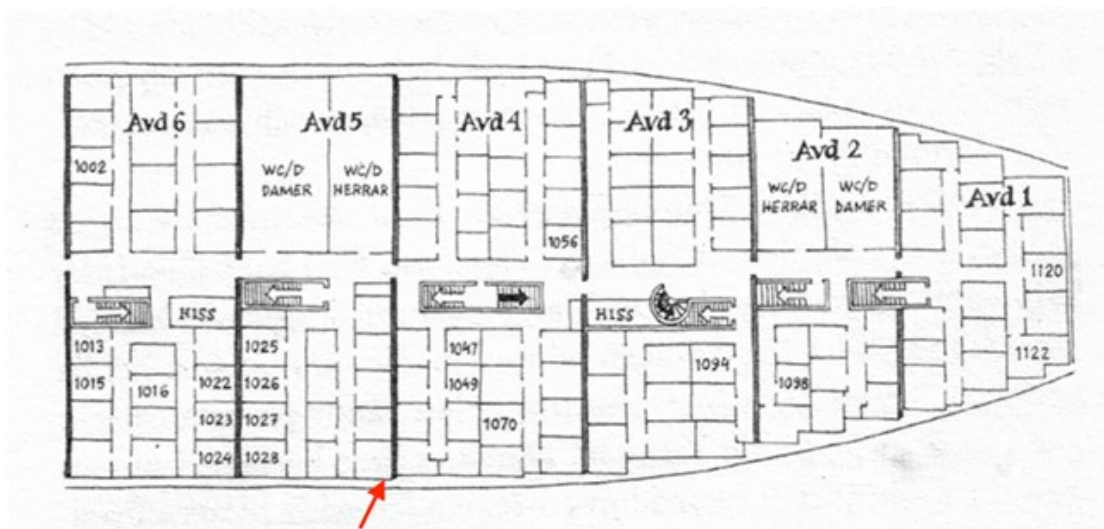


Foto: Bild från Knut Carlqvist Tysta leken

Figuren visar passagerarutrymmet under bildäck. Skadan, som nu upptäckts av Henrik Evertsson och Linus Andersson sitter i höjddet strax ovanför konstruktions-vattenlinjen, leder rakt in i passagerarutrymmet. I fartygets längsled finns skadan vid pilen. Från de fyra hytterna 1025 - 1028 samt de tre 1047, 1049 och 1070 har vittnen strax efter klockan 01:00 på natten hört oljud, flytt ut från sina hytter och sett vatten strömma in på golven i korridoren.

Deras vittnesmål upptogs emellertid av bland annat polis i samband med olyckan. Det är klart att dessa passagerare gjort viktiga observationer av vatteninflöde till korridoren, när de flytt hals över huvud från sina hytter omedelbart efter att de hört ett kraftigt oljud och känt av krängningen.

Vid sammanställning av deras utsagor finner man att de är oberoende och tydliga, med detaljer som är övertygande i belysning av det nyupptäckta hålet och dess konsekvenser på vatteninflöde. I den sydvästliga hårda vinden om 18–20 meter per sekund som råder vid haveriet kränger fartyget ihållande tillräckligt mycket för att hålet kommer en bra bit under vattenytan.

Att det har tillkommit bekräftade uppgifter om att fartyget användes för att i hemlighet transportera militärmaterial från det sönderfallande Sovjetunionen, troligen i strid mot ryska intressen, har för många överlevare och anhöriga tolkats som en för passagerarna okänd risk med att färdas i M/S Estonia.

Detta har ytterligare förstärkt misstron mot JAIC:s slutrapport på ett obehagligt sätt. JAIC är ensamt ansvarig för de konspirationsteorier som är i omlopp.

"Detta har ytterligare förstärkt misstron mot JAIC:s slutrapport på ett obehagligt sätt."

Dessa kan nu förhoppningsvis få ett slut med de nu utlovade nya undervattensundersökningarna som beräknas utföras till sommaren.

Dessa undersökningar måste då ske med oberoende trovärdiga institutioner, som inte kan tänkas ha behov av att primärt försvara den tidigare framlagda utredningen.

INGA-BRITT AHLENIUS, TIDIGARE GENERALDIREKTÖR FÖR RIKSREVISIONSVERKET I SVERIGE, SUSANNA POPOVA, SKRIBENT, ANDERS ULFVARSON, PROF. EM. I MARIN KONSTRUKTIONSTEKNIK

Artikeln publicerades 30.01.2021 kl 6:30