



Så blev vi eniga om Estonia

Ingen blir längre överraskad av att Estonia inte var sjövärdig. Den viktiga frågan är vem som bär ansvaret.



TEXT: **SUSANNA POPOVA**

PUBLICERAD 2023-04-13

BILD: TT

Vem blir längre förvånad av att höra om Estonia? De flesta vet att 852 människor dog under en enda natt, de vet efter Henrik Evertssons dokumentär att Estonia har hål i skrovet och de vet att ingen har pekats ut som ansvarig för någon del av katastrofen. Vi blir nedslagna, men inte förvånade.

drabbats av en omvälvande insikt: Estonia var inte sjövärdig.

Jörgen Zachau arbetar tillsammans med generaldirektören för Statens haverikommission, Jonas Bäckstrand, sedan oktober 2020 på att bedöma de nya uppgifter om Estonia som kommit fram. Arbetet inleddes efter att en dokumentär med namnet *Estonia – fyndet som ändrar allt*, sändes på D-play den 28 september 2020.

Resultatet hittills är att SHK på en punkt har kommit fram till en avvikande uppfattning från den som framfördes i den internationella haveriutredningen om Estonia, JAIC. För JAIC var mycket bestämd i frågan om Estonias sjövärdighet. Det uttrycks i JAIC så här: "Vid avgång från Tallinn den 27 september 1994 var ESTONIA sjövärdig och behörigen bemannad. Det fanns inga anmärkningar från vare sig myndigheternas eller klassningssällskapens besiktningar. Fartyget var, enligt olika vittnen, väl underhållet."

Så vad är det fynd som SHK gjort och som nu leder myndigheten till insikten att Estonia inte var sjövärdig?

Jörgen Zachau berättar: "Och det framgår där (i JAIC, reds anm) att någon inspektion av delar utav skrovet, de delar som helt enkelt utgjorde låsanordningen och bogvisiret, det gjordes aldrig. Det står klart och tydligt i SOLAS-reglerna att hela skrovet – med tillhörande delar – ska inspekteras innan man utfärdar ett certifikat. Och jag ska också nämna då att sjövärdighet är i den här



Jörgen Zachau menar att Estonia aldrig var sjövärdig.

som certifikatet omfattar. Här utfärdades alltså ett certifikat utan att en fullständig inspektion hade gjorts. Därmed, menar vi, är inte fartyget... var inte fartyget sjövärdigt och har heller aldrig varit. Den inspektionen har aldrig gjorts.”

Bristerna i Estonias certifikat gjorde alltså att Estonia aldrig kunnat betraktas som sjövärdig. SHK:s generaldirektör Jonas Bäckstrand sammanfattar: Vår bedömning är glasklar. Hon var inte sjövärdig.

Detta är vad som i många sammanhang brukar kallas en världsnyhet. En officiell haveriutredning rörande 852 människors död bör hålla en sådan klass att en ansvarig myndighet senare inte ska behöva konstatera att den officiella haveriutredningen hade fel.

Fartygets kondition

Sjövärdighet brukar bedömas ur två aspekter. Den ena är den formella sjövärdigheten. Certifikaten ska vara i ordning. Det var inte Estonias certifikat. Ur den aspekten var hon inte sjövärdig.

Den andra aspekten är den tekniska. I vilken kondition var fartyget?

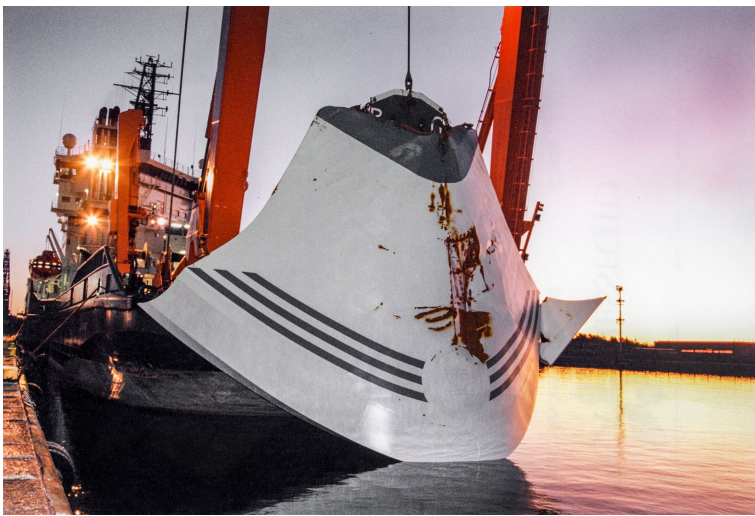
När det gäller Estonia fanns väldigt färsk uppgifter om fartygets kondition, närmare bestämt från samma dag hon förliste. I haveriutredningen står:

”Under den sista dagen i Tallinn användes fartyget för utbildning av estniska fartygsinspektörer i hamnstatskontroll enligt Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU, se 9.1). Dessa fartygsinspektörer genomförde en grundlig inspektion av ESTONIA enligt föreskrifterna för ovannämnda kontroll under ledning av två erfarna inspektörer från Sjöfartsverket i Sverige. Övningen dokumenterades i ett standardprotokoll som var upprättat i den i Paris MOU föreskrivna formen. En kopia av det protokollet ingår i supplementet. De svenska fartygsinspektörer som ledde övningen har förhört av kommissionen och har uppgivit att fartyget var i gott skick och mycket välunderhållet. De fann inga brister som skulle ha föranlett att

anmärkningar noterades dock. Så t.ex. var bogvisirets gummitätningar slitna, hade slitmärken på några ställen och var i behov av utbyte. Vidare var vattentäta luckor på bildäck öppna och i ett skick som tydde på att åtminstone en av dem normalt inte var stängd. Under förhöret uppgavs också att de svenska inspektörerna hade upplevt ”brist på respekt för fribordsfrågor” (lack of respect for issues related to load line matters) i sina kontakter med de befälspersoner som de mött under övningen.”

Två erfarna inspektörer genomförde alltså en grundlig inspektion av Estonia, enligt föreskrifterna för hamnstatskontroll. Vad fann de?

JAIC återberättar summariskt vad som stod i hamnstatsprotokollet. Vad står det mer utförligt om man går in i protokollet som upprättades efter den grundliga inspektionen?



Bärgningsfartyget Ugland står intill kajen i Hangö, Finland, 19:e november 1994 efter att ha bärgat bogvisiret till passagerarfärjan M/S Estonia. Foto: Anders Wiklund / TT

Estonia noteras i hamnstatsprotokollet för fem fel som får kod 17. Vilka var felen? Brister i skyddet för att olja och bränsle i tankar inte skulle kunna antändas. Brandsläckare saknades i maskinrummet. Brandskyddet för navigationsbryggans dörr brast, pannrummets stängningsmekanism saknades och branddörr i köket fungerade inte tillfredställande. Flera fönster i köket gick inte att stänga. Luckor på bildäck gick inte att

stänga.

Kod 17 betyder att felen ska rättas till innan avgång. Ansvar för detta har fartygets befälhavare. Och hamnstatsprotokollet där de fem felen med kod 17 registrerades, finns i SHK:s arkiv. Rättades då felen till innan avgång?

och att Estonia lade ut var på cirka två timmar.

Varken ur formell eller teknisk aspekt var alltså Estonia sjövärdig.

Trots att Estonia hade både formella brister gällande certifikaten, och tekniska brister som skulle rättas till före avgång, uppgav JAIC, att fartyget ”var i gott skick och mycket välunderhållet”.

Vem bär ansvaret?

Fram till nu har en del aktörer kunnat hävda att sanningen om vad som hände Estonia finns i JAIC och att den som ifrågasätter JAIC:s slutsatser är konspirationsteoretiker. Nu måste den som fortsättningsvis vill betrakta JAIC som en pålitlig källa, göra det med tillägget att Statens haverikommission inte längre skriver under på haveriutredningens alla slutsatser.

Nästa steg i denna fråga kommer naturligen att handla om ansvaret för katastrofen. När åklagaren Tomas Lindstrand i februari 1998 bestämde sig för att lägga ned förundersökningen om misstänkt brott gällande grovt vållande till annans död och vårdslöshet i sjötrafik, gjorde han det med motiveringen att han inte kunnat finna något som talar för att någon eller några personer kunde bevisas ha begått ”straffbart oaktsam handling” som varit orsak till att 852 människor omkommit.

Det vi vet, vilket åklagare Lindstrand inte visste 1998, är att Estonia inte var sjövärdig. Någon eller några hade missat att förse Estonia med rätt certifikat. Estonia skulle ha fått gå högst tjugo sjömil från land, nu gick hon i stället över ett stormigt innanhav. Men detta fanns inte infört i



efter SHK:s omvändning i frågan om Estonias brist på formell sjövärdighet, att undersöka.

När det gäller Estonias tekniska brist på sjövärdighet har, tyvärr, ett antal varianter på inspektionsprotokollet florerat.

Björn Stenberg och Johan Ridderstolpe, som 1999 skrev en rapport om de olika varianterna av inspektionsprotokollet, fick i anslutning till presentationen ett möte med dåvarande generaldirektören för Statens haverikommission.

Johan Ridderstolpe: ”Jag lade fram vår rapport för Ann-Louise Eksborg, som var den andra ordföranden för den internationella Haverikommissionens svenska del, strax efter att vi publicerat den. Vittne till den diskussion som vidtog på Eksborgs tjänsterum var, förutom jag, Gunnel Göransson som var sekreterare i den internationella Haverikommissionen. Det hela gick till så att jag först presenterade det hela för Gunnel som jag hade en bra och öppen relation till. Hon blev så häpen att hon tog initiativet till att gå in till Eksborg, varvid vi stående runt ett bord i Eksborgs kontorsrum hade en tio minuters diskussion kring det hela. Det slutade med att Eksborg sa: ”Det spelar ingen roll om det protokoll som tryckts i supplementet (till JAIC, reds anm) är förfalskat eller inte, eftersom det äkta protokollet finns förvarat i vårt arkiv.”

Det protokoll som dåvarande generaldirektören Eksborg hänvisar till, visar alltså de fem fel som fått kod 17. Att Estonias bristande sjövärdighet fanns i ”det äkta protokollet” som förvarades i Statens haverikommissions arkiv gjorde Eksborg ingen hemlighet av. Bristerna i den tekniska sjövärdigheten var alltså kända av SHK.

Estonia visar sig därmed, enligt båda de definitioner av sjövärdighet som SHK använder, ha lidit av bristande sjövärdighet.

Preliminära bedömningar

”preliminära bedömningar” blir svaret från SHK att det inte finns några riktlinjer för sådana.

Att en permanent utredningskommission som SHK inte använder sig av riktlinjer för preliminära bedömningar är förvånande. I värsta fall leder det till en svårighet att genomföra uppdraget. Och till svårigheter för den som i framtiden granskar arbetet. I det uppdrag SHK nu har att hantera ligger därför ansvaret att förorda en ny oberoende haveriutredning av Estonia lever upp till en standard som håller för en myndighetsgranskning.

För nästan trettio år efter ett av Sveriges största haverier till sjöss, finns oavsett beteckning på arbetet, ingen möjlighet att lämna ifrån sig en utredning som inte visar vägen till sanningen om vad som hände Estonia, de som dog och dem som överlevde.

Hörs ordet preskription? Det är en juridisk fråga. Men det bör stå klart för var och en – sanningen om Estonia har ingen preskriptionstid. För den handlar inte bara om juridik utan också om moral. Och ansvar.

* * *

Läs även: Svenska staten medger: Estonia var inte sjövärdig

Läs även: Varför sjönk Estonia? Ingen vill veta utom du ■



Prenumerera på Fokus – välj att få tidningen i brevlådan eller endast digitalt →

Skriv din kom

Lägg till referens

TEXT: SUSANNA POPOVA
PUBLICERAD 2023-04-13
BILD: TT

INGÅR I UTGÅVAN 2023-15 VETENSKAP ESTONIA ESTONIAKATASTROFEN

HAVERIUTREDNING KATASTROF STATENS HAVERIKOMMISSION

ESTONIA