

DN DEBATT

DN Debatt. ”Politiska beslut skapade misstron efter Estonia”



PUBLICERAD I GÅR 18:00



Foto: Epa

DN DEBATT 18/12.

Vi såg våra medpassagerare på Estonia drunkna, och blev därefter vittnen till decennier av illa skötta utredningar. Nu pågår en ny internationell - undersökning, ledd av Estland. Där är pengarna slut. Sveriges regering måste tillsätta resurser så att den slutförs. Så slipper vi leva vidare med rykten och oklarheter, skriver 17 överlevande efter Estoniakatastrofen.

Få ut mer av DN som inloggad

Du vet väl att du kan skapa ett gratiskonto på DN? Som inloggad kan du ta del av flera smarta funktioner.

 Följ dina intressen Nyhetsbrev

[Har du redan ett konto? Logga in](#)[Skapa konto gratis](#)

Vi som överlevde Estonias förlisning tvingades först se våra medpassagerare dras ned i djupet och var sedan nära de som dog av utmattning och nedkylning. Numera är vi också vittnen till hur illa utredningarna efter Estonia har hanterats. Estonia skiljer sig från andra katastrofer med faktum som att de omkomna lämnades kvar i vraket, brister i haverirapport och outredda uppgifter om att Estonia bar militär last. Tillsammans skapar dessa förhållanden osäkerhet om regeringens vilja att utreda katastrofen.

År 2022 arbetar Statens Haverikommission med en preliminär [bedömning av de hål](#) som upptäcktes 2020 i Estonia. Målet är att bedöma om hålen har påverkat sjunkförloppet och i sådana fall kan delar av haveriutredningen behöva omprövas. Vi överlevande vill sätta fingret på behovet av att tillsätta resurser och granska haverirapporten i sin helhet – inte minst för att de stora hål som nu har upptäckts bara är ett exempel som visar på brister och direkta fel i haverirapporten.

För oss som överlevde Estonia tog det 27 år innan vi fick lämna våra vittnesmål. Det var inte för att vi inte ville, utan för att haverikommission och regering valde att inte ta emot våra berättelser. När den för Sverige, Estland och Finland gemensamma kommissionen lämnade sin slutrapport 1997 såg vi att beskrivningen av händelseförloppet inte stämde helt överens med det vi hade upplevt. Vi skrev brev till dåvarande ansvarig minister, Mona Sahlin, och uttryckte vår oro, men fick aldrig svar.



Foto: Jonas Lemberg

Vi visste alltså redan från början att det finns allvarliga fel i haverirapporten. Därefter hann rapporten knappt landa innan den blev hårt kritiserad av nationella och internationella experter inom sjöfartsnäringen. Nordiska Transportarbetareförbundet (NTF) krävde sjöförklaring, nya undersökningar av Estonia och en ny utredning.

Den politiskt tillsatta haverikommissionen visade sig vara jävig från början. Den estniska staten, som var delägare i Estonia, lät sin egen transportminister delta i utredningen. Genom medier fick vi ta del av interna stridigheter och problem. En svensk expert, Bengt Schager, hoppade av innan utredningen publicerades och förklarade på [DN Debatt](#) varför han inte kunde

stå för utredningens genomförande. Estonia var inte sjövärdig trots att det står så i slutrapporten.

De omkomna blev därmed i praktiken en gisslan som hindrade vidare undersökningar om varför de dog på Estonia.

År 2000 var kritiken mot haverirapporten så omfattande att regeringen tillsatte två oberoende utredningar för att ta reda på om slutsatserna i haverirapporten var rimliga. Gemensam slutsats från de båda forskningskonsortierna blev att man behövde besiktiga Estonias skrov för att få veta mer om hållfasthet på fönster, undersöka bilrampen och ta reda på om det fanns hål i skrovet eller inte. Regeringen tackade för rapporten, men sa nej till vidare undersökningar med hänvisning till gravfridslagen. De omkomna blev därmed i praktiken en gisslan som hindrade vidare undersökningar om varför de dog på Estonia.



Foto: DPLAY/TT

2020 tog en journalist, Henrik Evertsson, vid. En robotkamera undersökte utsidan på Estonias skrov och man hittade två hål i skrovet. 2022 [dömdes Evertsson och hans fotograf för brott mot gravfriden](#). Parallellt med rättegången genomförde regeringarna i Sverige, Estland och Finland lättnader i gravfridslagen, så att det nu är lagligt för [myndigheter att undersöka skrovet](#).

Även om Statens haverikommission (SHK) år 2022 följer lagen om olycksutredning räcker det inte med en preliminär bedömning av hålens betydelse. Vi anser att det behövs en omfattande utredning, med en tydlig process som vi kan följa. Tilliten till myndigheten är skör på grund av hur den tidigare hanterat oss överlevande och anhöriga. Det är återigen Estland som leder undersökningarna och [i Estland är pengarna slut](#).

Vi uppmanar regeringen att tillsätta resurser och Statens haverikommission att genomföra de tidigare rekommenderade undersökningarna. Vi önskar oberoende insyn i utredningen och att allt sker transparent så att vi slipper leva vidare med rykten och oklarheter.

Tilliten till myndigheten är skör på grund av hur den tidigare hanterat oss överlevande och anhöriga.

Tidigt förekom rykten om militärtransporter på Estonias sista avgång. Tio år senare, 2004, vittnade en tulltjänsteman i [SVT:s Uppdrag Granskning](#) om att han blivit beordrad att släppa igenom militära transporter på Estonia utan kontroll, veckorna innan förlisningen. Sittande regering tillsatte genast en utredning och de två transporterna som tulltjänstemannen hade vittnat om blev snabbt bekräftade av hovrättspresident Hirschfeldt – Sverige hade valt att transportera hemligt strategiskt gods på en passagerarfärja, på Estonia.

Tyvärr var Hirschfeldts uppdrag tydligt avgränsat till att utreda om det var svensk försvarsmakt eller Försvarets materielverk, FMV, som hade transporterat hemlig materiel på Estonias sista resa. Så formulerades uppdraget trots att det fanns uppgifter som pekade mot att det var ett annat lands underrättelsetjänst som skött transporterna.

I den tyska expertgruppens utredning om haveriet finns uppgifter om en militärtransport som eskorterades till Estonia. Den uppger att namn och grad på militärerna är kända, och att transporten skulle till Sverige för omedelbar transport till annat västligt land. Den tyska expertgruppens rapport bedömdes redan 1998 som en trovärdig källa.

Om det under 90-talet var känsligt att utreda på grund av säkerhetspolitik och Sveriges behov att hävda sin alliansfrihet, kanske det kan värderas annorlunda nu?

Estonia var på väg till en svensk hamn när hon förliste. Det är självklart att vi behöver få veta om dessa transporter påverkade förlisningen. Om det under 90-talet var känsligt att utreda på grund av säkerhetspolitik och Sveriges behov att hävda sin alliansfrihet, kanske det kan värderas annorlunda nu? En åklagare bör se över befintligt utredningsmaterial inkluderat uppgifterna i den tyska utredningen, den tidigare utredaren hade till exempel aldrig mandat att höra någon under ed.

Det är politiska beslut som lett till dessa oklarheter. Det är den politiska oviljan att lyssna på kritiken och ta tag i problemen, som skapat grund för misstro. Många har under åren frågat sig om det är något svenska regeringen vill dölja.

Vi vänder oss nu till den nya regeringen med krav på och förhoppning om att det i dag, nästan 30 år efter katastrofen, finns en politisk vilja och handlingskraft att säkerställa en oberoende och rättssäker utredning av olyckan som krävde 852 människors liv. Att inte grundligt utreda och klargöra orsaken till förlisningen urholkar samhällstilliten och vår gemensamma tro på framtiden.

Fakta. Estoniakatastrofen

Den 28 september 1994 sjönk passagerarfärjan M/S Estonia i Östersjön i hårt väder. Av de 989 personer ombord överlevde bara 137 personer, varav 51 svenskar.

Den internationella haverikommissionen slog fast att orsaken var att Estonia tappat bogvisiret. Utredningen har ifrågasatts och katastrofen har gett upphov till en rad konspirationsteorier.

Platsen där vraket vilar omfattas av gravfrid. 2019 skedde dykningar vid platsen av ett tv-team, som visade på två tidigare okända hål i fartyget. En ny undersökning av svenska, estniska och finska myndigheter pågår, deras slutsatser väntas bli offentliga 2023.

Källa: Nationalencyklopedin

TEXT**Christer Eklöf****Anders Eriksson****Birgit Eriksson****Erik Gemheden****Jan Grafström****Sara Hedrenius****Tage Hellgren****Kent Härstedt****Urban Lambertsson****Magnus Lindström****Martin Nilsson****Anita Persson Flygare****Carl-Eric Reintamm****Rolf Sörman****Wanda Wachtmeister****Yasmina Weidinger****Mikael Öun**