

Inför 15-årsminnet av MV Estonias förlisning

28 september 2009-09-20

Prof. em. Anders Ulfvarson

Herr minister, mina damer och herrar,
som en följd av att jag är kritisk mot den officiella haveriutredningen och som oberoende expert tagit del av VINNOVAs sjunkstudie blev jag tillfrågad av Estoniagruppen i Sveriges Riksdag om jag ville komma till 15-årsdagen av MV Estonias förlisning och redogöra för min syn på läget. Jag tackar för inbjudan!

Jag var professor (numera emeritus) vid Chalmers. Jag tycker att det passar att framhålla vad en universitetsforskare ser som sina främsta uppgifter. Det är att

- ta fram helt ny vetenskapligt grundad kunskap (forskarrollen)
- förmedla vetenskapligt grundad kunskap (utbildning)
- bidra till öppen samhällskritik när så är befogat

Den sista punkten kallas för ”tredje uppgiften”. Den har med demokrati och rättssäkerhet att göra. Vi förväntar oss att människor med kunskap slår larm om brister i vårt samhälle, speciellt när enskilda människor, minoriteter eller mindre grupper av människor far illa. Särskilt höga krav kan vi ställa på dem som är experter och till stor del finansieras av allmänna medel. Att Chalmers numera är en stiftelsehögskola ändrar ingenting. Vi är en del av det globala universitetsväsendet med gemensamma värderingar. Dessutom är vi ännu till största delen finansierade av statliga medel.

Omedelbart efter Estonias förlisning tänkte att jag med min kunskap som professor i skeppsteknik skulle få bidra till att lösa gåtan om fartygets förlisning, dvs. att jag skulle bli en av experterna i utredningen. Efter att senare ha sett hur haverikommissionen blev sammansatt är jag glad att jag inte blev en del av den.

När jag förstod att jag inte skulle bli med i utredningen tänkte jag att min roll blir ”tredje uppgiften”, d.v.s. att granska haverikommissionen och rapporten när den kommer.

Frågan om orsakerna till fartygets förlisning var från början komplex men gällde 1994 faktiskt ”bara” att förklara förlisningsförloppet för att dra lärdom av katastrofen med tanke på ökad framtida säkerhet.

Dagen efter katastrofen skapades en gemensam haverikommission under estnisk ledning på initiativ av regeringarna i Finland, Estland och Sverige. Det administrativa ansvaret för utredningen flyttades efter knappt två veckor till Sverige.

Gruppen levererade osäkra uppgifter om haveriet redan efter några veckor grundat endast på ROV-undersökningar. Efter de relativt omfattande dykningarna av Rockwater i månadsskiftet november/december fanns underlag för en delrapport offentliggjordes cirka sex månader efter haveriet. Den pekar på förlorat visir på grund av hög sjö och därefter öppning av rampen som huvudorsak. Efter ett omfattande arbete med tunga utredningsrapporter från experter på fartygskonstruktion kom en mycket försenad slutrapport, en sammanfattning på 227 sidor, efter tre år. Den beskriver ett enda scenario som förklaring till haveriet.

Ordföranden för kommissionen ordnade på ett för de flesta uppseendeväckande enkelt sätt att han slapp ta ansvar för slutrapporten. En expert på vittnespsykologi fann att den gemensamma slutrapportens försök att undanhålla information var stred mot hans uppfattning om haveriutredningens syfte och ville inte vara med att underteckna sammanfattningen.

Jag önskar att det varit fler som gjort samma sak även om detta ytterligare hade fördröjt utredningen. Orsaken är att utredningens sammanfattning saknar trovärdighet.

Haveriutredningens sammanfattning innehåller vilseledande formuleringar – varav minst en uppenbar osanning, nämligen den om sjövärdigheten. Vid den efterföljande granskningen har flera exempel på undanhållande av väsentlig information framkommit. Sammanfattningens brister har ökat traumat kring katastrofen. Den osäkerhetskänsla, som till en början omfattade sjösäkerheten enbart har spridit sig till andra områden, först vad avser myndigheternas förmåga och vilja att skapa klarhet och sedan det politiska systemets förmåga. Agneth, ett antal outtröttliga debattörer samt Estoniagruppen i Sveriges Riksdag är ljuspunkter i detta mörker.

Nu femton år senare har det samlats mycket fördjupad kunskap om sjösäkerhet, inte minst om människans samverkan med teknik men också dessvärre har det ackumulerats mycket information om försummelserna i utredningen. Det har ökat komplexiteten i den tillgängliga informationen kring haveriet, det framgår inte minst av det gigantiska mediearkivet hos Styrelsen för psykologiskt försvar, SPF. Intresset för själva haveriförloppet har utökats med ett intresse för hur myndigheter, regering och riksdag har hanterat utredningen över tid.

En av haveriutredningens tillkortakommanden var att de officiella utredarna avbröt sitt intresse för förloppet strax före själva sjunkförloppet. Man nöjer sig med att konstatera att ”... Så snart som vattnet strömmar in på inredningsdäcken försvinner reststabiliteten och fartyget är i praktiken förlorat.” Det kan delvis ha att göra med att verktygen för att simulera ett sjunkförlopp på ett trovärdigt sätt var primitiva för femton år sedan.

Att utredningen underlåtit att studera sjunkförloppet har kritiserats av två skäl, det första mer principiellt och det andra med en mer teknisk invändning.

- Eftersom många människor fortfarande är vid liv och försöker rädda sig när fartyget fått 90 graders slagsida och ännu flyter är det inte enbart förlusten av fartyget som är av intresse utan också vilka möjligheter människor ombord har haft att rädda sig i slutskedet.
- Eftersom sjunkförloppet är beroende av hur vattnet kommer i utrymmen under bildäck och detta inte blivit utrett av JAIC har det uppstått spekulationer om hål i skrovet under vattenytan. Fantasin sätter igång när man försöker föreställa sig hur sådana hål uppkommit. Det är ett arbete som haverikommissionen kunde ha utfört och dokumenterat samt eventuellt kunnat avfärda hål i skrovet med rationella skäl. Då hade vi sluppit våldsamma spekulationer.

Oklarheterna och påtryckningar från Estoniagruppen i Sveriges Riksdag har så småningom lett fram till beställningen av VINNOVAs sjunkstudie.

Syftet med dessa studier var att kasta ljus över sjunkförloppet och skaffa mer kunskap med tanke på framtida sjösäkerhet. En tydlig restriktion gavs med hänvisning till överenskommelse om gravfrid, nämligen att vare sig nya dykningar eller ROV-undersökningar fick göras. Två konsortier bildades, SSPA och HSVA.

För klarhet behövs både förutsättningar för simuleringar, detaljerade simuleringar samt modellförsök. Förutsättningarna kommer från beskrivning av fartygets tillstånd med eventuella skador före sjunkförloppets början. I de fall förutsättningarna är ofullständigt kända, som här, måste man göra antaganden. Ursprungligen kan man tänka sig flera sjunkförlopp. Efter studier av vittnesförhör har man ansträngt sig att passa in vittnesmålen i en

tidslinje, gjort preliminära beräkningar och valt ut ett mest sannolikt sjunkförlopp för påkostade modellförsök och numerisk simulering. I dessa har man varierat parametrar för att se hur känsliga de är för olika antaganden.

I det valda förloppet har man inte haft med hål i ytterskrovet under vattenlinjen eftersom det visat sig inte behövas för att få ett sjunkförlopp som stämmer med vittnesmålen. I SSPAs studie har man förutsatt att de flesta av de vattentäta dörrarna under bildäcket stått öppna medan HSVA har antagit att de varit stängda. I båda fallen framkommer att volymerna under bildäck fylls med vatten från ovan via ventilationsschakt och trapphus. Fönster och ventilationsschakt, deras utformning och hållfasthet är avgörande för förloppet.

Man har modellerat ventilationsschakten, som inte alls studerats av JAIC och man har dessutom konstaterat att två stora fönster har kunnat släppa in vatten till däck 4, 5 och 6. Sammantaget har man gjort en utförlig kartläggning av de vägar vattnet kan ta in i fartyget, när fartyget fått stor slagsida.

Den numeriska tekniken för simuleringar har utvecklats mycket under tiden efter haveriet och ett flertal program finns tillgängliga. Flera av dem kan ge mycket detaljerade simuleringar efter långa beräkningstider. Typiskt för metodiken är det interaktiva analysarbetet med modellförsök och numeriska simuleringar.

Även om man inte med säkerhet kan säga att det utvalda scenariot är det enda sanna så kan man påstå att det är ett möjligt scenario i ett komplext skeende med många hållpunkter, nämligen de som finns i vittnesmålen.

Jag bedömer att de som utfört arbetet är sanningssökande och trovärdiga forskare verksamma inom SSPA, Marin och HSVA samt Stratclyde. Simuleringarna ger inte identiska resultat men de övertygar läsaren om att sjunkscenariot utan hål i skrovet under vattenlinjen är trovärdigt.

För att säkerställa slutsatserna av sjunkstudien bortom allt tvivel behöver man enligt SSPAs konsortium ytterligare undersöka några förhållanden såsom

- dokumentera hela fartygsskrovet med avseende på integritet
- undersöka rampen noggrant med avseende på skador (skick före och efter haveriet)
- undersöka ett antal fönster för deras hållfasthet

det kräver nya dykningar och en ny överenskommelse mellan berörda länders regeringar..

Sjunkstudierna har enligt min mening bidragit till syftet med de beställda studierna och utan de av SSPA föreslagna dykningarna kan man inte bli mycket säkrare med avseende på själva sjunkförloppet.

Detta gör emellertid inte JAICs sammanfattning – den befintliga haveriutredningen oklanderlig. De av många påpekade bristerna finns kvar, inte minst påståendet om att fartyget var sjövärdigt.

Den svenska haverikommissionen och vårt Sjöfartsverk har intagit en defensiv hållning i förhållande till de många påpekade vilseledanden och osanningar som förekommer i sammanfattningen, exempelvis avseende utfallet av hamnstatskontrollen ("protokollet"), fartygets allmänna tillstånd, sjösäkerheten och besättningens agerande. Detta är tvärtemot syftet med en haveriutredning. En haveriutredning ska på ett övergripande plan ge oss vanliga människor – passagerare ombord och anhöriga – den bestämda känslan av att samhället bryr

sig om vår säkerhet. Man kan inte samtidigt bry sig om vår säkerhet och föra oss vilse med avseende på konditionen hos fartyget och besättningens agerande. Orsaken kan delvis sökas i att vi haft tre staters inblandning i utredningen. Man måste ändå förstå att moral och kvalitet har egenskapen att det räcker med att en part vantrivs med låg moral för att samarbetet om att vilseleda ska upphöra.

Slutord

Vi har lärt oss mycket om sjösäkerhet sedan MV Estonia förliste men också mycket om våra myndigheters och regeringars beteende i svåra situationer.

Den finns kvar i våra tankar - den officiella sammanfattningen av haveriutredningen med sina undanglidanden och osanningar. Den är en skam för en sjöfartsnation.

Det är nu dags för regeringarna att beställa en ny reviderad officiell sammanfattning av allt det goda arbete som utförts för att förklara haveriet med Estonia. Man kan välja ut oberoende experter från andra EU-länder, som har vana vid haveriutredningar. De bör få fria händer att inom rimliga kostnadsramar kritiskt gå igenom de supplementen till JAICs utredning och tillkomna utredningar om sjunkförloppet samt möjlighet att – om de finner det nödvändigt - förbereda och genomföra de kompletterande dykningar, som kan behövas för att bekräfta sjunkstudierna.

I en sådan sammanfattning är det inte troligt att vi får läsa att MV Estonia var sjövärdig när hon lämnade kajen i Tallin för femton år sedan.

Tack för uppmärksamheten!