

---

M/S Estonia

---

# M/S Estonia

---

## Förord

Östersjön förenar Sverige och Estland sedan urminnes tider.

EstLine öppnade efter fem årtionden av främmande ockupation i Estland åter sjöförbindelserna mellan våra två länder. Trots avsevärda politiska, praktiska och ekonomiska svårigheter lyckades detta svensk–estniska samprojekt. Åtskilliga svenskar och ester har därigenom fått möjlighet att besöka grannlandet. Många andra har valt vägen mellan Stockholm och Tallinn som en bekväm och bra förbindelse mellan mer avlägsna orter.

Men mitt i glädjen kom djupaste sorg. Natten den 28 september 1994 förliste m/s Estonia, i vad som kom att bli Östersjöns mest omfattande sjöolycka i modern tid.

För våra företag innebar olyckan och månaderna därefter en tid av djup sorg och medkänsla med de omkomna och med deras anhöriga.

Under många och svåra stunder efter m/s Estonias förlisning har många hört av sig med yttringar av stöd och sympati. Andra har framfört kritik. Vi får också många frågor kring såväl händelseförloppet som kring EstLine-trafikens bakgrund och framtid.

Föreliggande skrift syftar till att samla den information som vi och våra ägarbolag har tillgängliga. Skriften är en sammanställning från egna och externa källor och alltså inte någon utredning eller något inlägg i spekulationer eller diskussioner om ännu inte utredda delar av händelseförlopp eller ansvarsförhållanden.

Medarbetare i våra bolag och i våra ägarbolag har bidragit med olika avsnitt i skriften. Vi har valt att också ta med sammanfattningen ur haverikommissionens delrapport.

Självfallet är det svårt, för att inte säga omöjligt, att fånga alla aspekter på en händelse som haft så genomgripande betydelse för så många människor. Denna skrift bör läsas i medvetande om denna begränsning.

Stockholm och Tallinn i april 1995

Mats Björud  
VD, EstLine AB

Johannes Johanson  
VD, E-Line Ltd

## EstLine

Den 17 juni 1990, på dagen 50 år efter den sovjetiska inmarschen i Estland, stävade EstLines m/s Nord Estonia in i Tallinns hamn. Den "vita båtens" ankomst signalerade ett hopp om att fem årtionden bakom järnridån snart skulle vara över. Tallinn-borna mötte färjan med blommor och den tidigare förbjudna estniska blå-svart-vita fanan. Tallinn var åter en stad vid, och inte bortom, Östersjön.

EstLines tillblivelse blev också i hög grad en symbol för den nya tid som randades.

### *Ett och ett halvt års förberedelser*

Vårvintern 1989 återkom N&T:s Hans Laidwa efter 45 år till sitt födelseland Estland, det land han ett år gammal lämnade som flykting undan den sovjetiska ockupationen. Besöket kom till som ett resultat av att man vid ett styrelsemöte i Nordström & Thulin AB i slutet av 1988 diskuterat förändringarna i det dåvarande Sovjetunionen och främst de baltiska staterna.

Laidwas ärende var att undersöka möjligheterna att öppna färjetrafik mellan Stockholm och Tallinn. N&T:s planer på en fast färjeförbindelse mötte starkt gensvar i Estland. Enligt då gällande ordning borde förhandlingar om internationell sjöfart föras i Moskva. N&T beslöt att trots detta förhandla direkt med estniska myndigheter.

N&T ställde två viktiga krav. För det första måste sovjetiska myndigheter acceptera att resenärer på kortkryssning till Tallinn inte skulle behöva visum. Kravet ansågs först helt



*M/S Nord Estonia.*

orimligt men de estniska myndigheterna lyckades genomdriva det.

N&T krävde att den planerade linjen skulle garanteras en tioårig ensamrätt från estnisk sida för passagerartrafik mellan Tallinn och Stockholm. Det var nödvändigt för att skapa möjligheter till långsiktig planering och investering. N&T skulle själva svara för i stort sett hela den mycket omfattande investeringen i såväl fartyg, terminaler och projektförberedelser liksom för driften av färjelinjen, som inte kunde förväntas ge överskott på flera år.

I det avtal som träffades med estniska myndigheter tillförsäkrades EstLine den begärda ensamrätten. N&T genomförde därefter investeringar i storleksordningen 270 miljoner svenska kronor, varav 85 miljoner för terminaler och annan infrastruktur. Parterna enades också om att trafiken skulle drivas gemensamt av estniska intressenter och N&T. Fram till och med 1994 har N&T täckt förluster på drygt 100 miljoner svenska kronor.

För den nya verksamheten bildade N&T ett helägt dotterbolag, N&T EstLine AB, och utsåg Hans Laidwa till dess verkställande direktör. Den danska passagerarfärjan m/s

Dana Regina, som sedan många år gick i trafik mellan Köpenhamn och Oslo, inköptes och avgick från Stockholm den 16 juni 1990 på sin historiska jungfrutur som m/s Nord Estonia.

### *EstLine-trafikens första tid*

Sommaren 1990 blev minnesvärd i Estland. Människor gjorde sig alltmer kvitt sin rädsla för ockupationsmakten. Massmedia skrev praktiskt taget fritt. Med m/s Nord Estonia kom mängder av turister till Tallinn och Estland. Turisterna bidrog till att förändra gatubilden och att flera sovjetiska restriktioner på rörelsefriheten inom Estland stegvis bröt samman. Den stora sångfestivalen var den första på många årtionden vid vilken repertoaren inte behövde godkännas i Moskva. Med m/s Nord Estonia kunde också många ester för första gången på 50 år besöka släkt och vänner, systerorganisationer, vänorter och blivande affärspartners i Sverige.

Men den euforiska sommaren 1990 skulle följas av ett svårt år. Med mörker och vinterkyla kom bistrare politiska signaler. De kulminerade i de blodiga händelserna i Vilnius och Riga i januari 1991. Estländarna förberedde sig genom att bygga barrikader och för de utländska besökarna visade sig åter den sovjetiska visumbyråkratin från sin allra sämsta sida. Till den mörka bilden bidrog att två svenska fackföreningsledare mördades i Tallinn. M/S Nord Estonia gick i stort sett tom under vårvintern 1991.

Men hon gick. Trots mycket stora ekonomiska förluster, trots ovilja att från svenskt politiskt håll ekonomiskt stödjade trafiken och trots svensk facklig blockering av möjligheterna att starta ett samarbetsprojekt med såväl svensk som estnisk personal ombord, så höll N&T ut. Det var nödvändigt eftersom linjens estniska intressenter saknade finansiella resurser att bära sin del.

Söndagskvällen den 18 augusti 1991 lade fartyget som

vanligt ut från Tallinn. Under sommaren hade antalet turister till Estland åter ökat, liksom antalet estniska resenärer på väg västerut. Under natten genomfördes militärkuppen i Moskva och nästa morgon hade förväntningarna förbytts till total ovisshet om framtiden. Detta gällde i hög grad också för EstLines framtid.

Under dagen, medan många av passagerarna samlades tillsammans med tusentals svenskar på Norrmalmstorg i Stockholm, utspelade sig många dramatiska samtal på EstLines och N&T:s huvudkontor. Tallinns hamn hade stängts på order av kuppmakarna. Efter moget övervägande beslöt dock N&T, EstLine och m/s Nord Estonias befäl att fartyget på kvällen skulle lämna Stockholm med destination Tallinn.

Oron var stor: skulle fartyget tillåtas att komma in till kaj av myndigheterna? Skulle fartyget hållas kvar? Men under natten öppnades Tallinns hamn och nästa morgon den 20 augusti 1991 anlöpte den vita båten kaj – samma dag som Republiken Estland förklarade självständigheten återupprättad.

M/S Nord Estonia var det enda fartyg som vågade anlöpa Tallinn denna historiska morgon. Andra hade stannat kvar i utländsk hamn.

### *M/S Estonia*

Efter det politiskt dramatiska och för EstLine ekonomiskt svåra 1991 så gick trafiken under 1992 fortfarande med avsevärda förluster. Men tillströmningen av både passagerare och last utvecklades snabbt i positiv riktning. EstLine hade behov av ett större fartyg för att kunna möta denna utveckling, men inte finansiella resurser att ensamt bära ytterligare en investering.

Som en följd av Estlands frigörelse hade det tidigare moskvastyrda storrederiet i Estland, Estonian Shipping Company, kommit under estniska statens kontroll och besatt såväl ekonomiska som organisatoriska resurser för att kunna

vara en jämbördig partner med N&T. För att få ett samarbete till stånd kom N&T och estniska staten fram till att N&T EstLine AB:s engagemang i trafiken skulle avvecklas liksom den dittillsvarande estniska partners engagemang. Istället skapades ett så kallat joint venture, ägt till lika delar av Estonian Shipping Company och Nordström & Thulin.

Med en professionell organisation och en finansiellt stark part också på den estniska sidan gavs möjlighet att på allvar börja sökandet efter ersättningstonnage till m/s Nord Estonia. I oktober 1992 hade man funnit en passande passagerarfärja hos Silja Line. Fartyget var m/s Wasa King (ex Silja Star, Viking Sally). Det inköptes gemensamt av ESCO och N&T, med finansiering via European Bank for Reconstruction and Development, EBRD.

Den 15 januari 1993 övertogs fartyget i Åbo. Där skedde även flaggskiftet från finsk till estnisk flagg, samtidigt som fartyget fick namnet Estonia. En historisk dag för den fria nationen Estland och dess sjöfart.

När fartyget sattes i trafik blev dess service snabbt omtyckt både på den svenska och den estniska marknaden. Besättningen var till större delen minst tvåspråkig – estniska och svenska. Handeln mellan Sverige och Estland växte i mycket snabb takt, så snabbt att EstLine nu också satte in extra lasttonnage. Även kryssnings- och konferensresemarknaden utvecklades positivt. Våren 1994 togs beslut att sätta in ytterligare en passagerarfärja för att få till stånd dagliga avgångar såväl från Tallinn som från Stockholm. M/S Mare Balticum inhyrdes av ESCO på långtidskontrakt för att enligt planerna under oktober 1994 börja trafikera rutten tillsammans med m/s Estonia.

Ödet ville annorlunda. Strax efter midnatt svensk tid den 28 september 1994 förliste m/s Estonia mellan finska Utö och estniska Dagö. Fartyget tog med sig flertalet av passagerare och besättning i djupet.



## Förlisningen

Den 27 september klockan 18.15<sup>1</sup> lämnar m/s Estonia Tallinns hamn med destination Stockholm. Ombord finns 830 passagerare och 159 besättningsmän.

Det är först när klockan närmar sig 21 som vågorna börjar kännas på allvar ombord på m/s Estonia. Fartygets andrestyrman bedömer vågornas höjd till cirka 5–6 meter. Inget anmärkningsvärt, men det blåser rejält.

Vågorna kan i dessa vatten bli mycket höga, men Estonia har gått här många gånger tidigare utan problem. Klockan 23.40 hör plötsligt vakthavande matros, som just då kontrollerar fartygets bildäck, dova smällar från fartygets förskepp. Han rapporterar ljuden och kontrollerar de instrument som anger om visiret och den uppfällda rampen är ordentligt låsta. Efter att ha konstaterat att allt tycks vara i sin ordning, återvänder han till bryggan.

Strax efter midnatt anropas bryggan av maskinrummet. Det rinner vatten in på däck 1, som är beläget strax under bildäck. Samtidigt vaknar flera av passagerarna på detta däck när fartyget får en kraftig slagsida.

Därefter går allt mycket snabbt. Stora mängder vatten strömmar in genom bogporten. Strax efter slits bogvisiret loss från fartyget och katastrofen är ett faktum.

Fyra minuter senare uppfattar de närbelägna fartygen – Mariella, Silja Europa och Silja Symphony – Estonias första "mayday"-meddelande. De vänder om och sätter kurs mot Estonia. Kort efter bryts strömmen ombord på Estonia och även radion tystnar. Klockan är 00.32.

Mariellas befälhavare larmar omedelbart finska sjörädd-

<sup>1</sup> Samtliga tidsangivelser avser svensk tid. (GMT +1)

KÄLLA: TT                      DATUM: 1994-09-28                      TID: 1:31:00  
TITEL: BRÅDSKANDE: FÄRJAN ESTONIA BEFARAS HA SJUNKIT

STOCKHOLM (TT)

Färjan Estonia befaras ha sjunkit söder om finska Utö. Enligt sjöräddningen i Åbo, som fick larmet vid halv ett svensk tid, har färjan troligen kantrat i det hårda vädret. En annan färja Mariella, som just anlänt till olycksplatsen, har endast kunnat se livvästar på vattnet.

*Det första TT-telegrammet.*

ningen över radion. Trots upprepade försök får han inget svar, och tvingas i stället att per mobiltelefon ringa in meddelandet. Inte förrän klockan 00.54 går ett nödmeddelande ut via Helsinki Radio, och denna gång ett meddelande av lägre prioritet än det "mayday" Estonia skickat ut.

Först efter klockan 01.00, efter påstötningar från de andra fartygen i området, går ett nödmeddelande av högsta prioritet ut. Då har Estonia redan försvunnit under vattenytan. En timme senare, när räddnings-helikoptrarna anländer, syns inga spår av fartyget – endast räddningsflottar, flytvästar och överlevande.

### *Räddningsaktionen till sjöss*

M/S Estonias förlisning orsakade en av de största räddningsaktioner av det här slaget som någonsin genomförts. Larmet om förlisningen gick till kustbevakning, sjöräddning, örlogsbaser, polis och sjukhus i länderna runt Östersjön. Alla fartyg som befann sig i närheten uppmanades att bege sig till platsen för att försöka undsätta de nödställda. De tre färjorna i närheten, Mariella, Silja Europa och Silja Symphony, når relativt snabbt platsen. M/S Isabella, som befinner sig längre bort, når fram cirka en timme efter mayday-meddelandet. Räddningshelikoptrar från Sverige, Finland, Estland och Danmark sattes in.

Färjorna plockar upp överlevande från räddningsflottar, men den starka sjögången och det svåra vädret i kombination med mörkret gör insatserna mycket svår genomförbara.

De skadade fördes med helikoptrar till sjukhus i Stockholm och Åbo. Räddningsaktionen samordnades mellan de olika inblandade myndigheterna tillsammans med sjukhusens katastrofansvariga.

Det säger sig självt att en räddningsaktion av sådan omfattning är svår att genomföra utan problem. Klockan 00.24 skickades m/s Estonias "mayday", och klockan 00.55 nådde meddelandet om olyckan Stockholm Radio. Elisabeth Hartwig, vid svenska Sjöräddningscentralen, är en av dem som pekat på att larmet nådde svenska sjöräddningen sent. Och när beskedet väl kom, framgick det inte tillräckligt tydligt vilken katastrof som höll på att inträffa. I ett uttalande säger hon:

*"Det är klart att om vi fått kännedom tidigare om att Estonia hade en slagsida på 30 grader så hade vi dragit på tidigare. Vi drar alltid på allt vi har i vad som ser ut som en svår nödsituation."*<sup>1</sup>

Flera av de helikoptrar som gick ut tycks ha fått problem när räddningsarbetet skulle börja. Bland annat sägs de vinschar som används för att hissa upp nödställda varit omoderna. Lars Hall, besättningschef på en av de helikoptrar som deltog i räddningsarbetet, berättar om svårigheterna:

*"Vår första helikopter som gick ut fick vinschhaveri efter att ha undsatt en nödställd och var tvungen att gå hem till Berga och byta vinsch. Och när vi kom ut som tredje helikopter, hade även den andra som gått ut från Berga fått vinschhaveri. Kort efter det fick en tredje helikopter vinschhaveri."*<sup>2</sup>

Räddningsarbetet fortsatte hela natten och in på morgonen. Klockan hade redan hunnit bli åtta, när tre estniska besättningsmän räddades av en finsk helikopter, efter ofattbara sju timmar i en av räddningsflottarna. Då hade sammanlagt 137 personer räddats. Räddningsarbetet övergick senare till att bärga omkomna.

I slutet av oktober förra året träffades helikopterförare från Söderhamn och Åbo inom ramen för det samarbete

<sup>1</sup> Dagens Nyheter 3 oktober 1994. <sup>2</sup> Dagens Nyheter 4 oktober 1994.

man haft sedan två år. Flera av förarna hade deltagit i räddningsarbetet efter Estonias förlisning, och man var överens om att erfarenheterna från den aktionen ytterligare visade behovet av samarbete över gränserna.<sup>1</sup>

Trots tekniska och andra svårigheter och i kamp med svåra yttre omständigheter – väder, vind och mörker – har räddningspersonalen gjort en storartad insats.

### *Terminalerna förbereder de svåra beskeden*

Kort efter att Stockholm Radio nåtts av beskedet ringde man hem till EstLine ABs VD Mats Björud. Björud startade en telefonkedja för att sätta upp den organisation som skulle kunna ta hand om anhöriga, massmedia och andra som skulle komma att höra av sig för att få besked om olyckan.

Ett par timmar efter larmet fanns de första EstLine-anställda på plats i terminalen i Stockholm. En ledningsgrupp och samordningscentral bildades av EstLines VD och representanter från sjukvården, polisen och Räddningsverket. Docent Bo Brismar, Södersjukhuset, ledde den särskilda krisgrupp som satts samman, medan EstLines trafikchef Carl-Gustaf Åkerhielm utsågs att sköta kontakter med massmedia. På morgonen bemannade 20 personer den särskilda telefonväxel som EstLine, via Telias försorg, hade satt upp med mycket kort varsel för att kunna svara på frågor från anhöriga och allmänhet.

Under morgontimmarna var trycket från massmedia stort och presskonferenser hölls varje halvtimme för att försöka svara på alla de frågor som fanns. Från tidig morgon gick ständiga nyhetssändningar ut via radio och tidningar. När nyhetssändningarna framåt morgonen börjat nå de anhöriga, började telefonerna ringa på terminalen.

Vid åtta-otiotiden på morgonen kom allt fler anhöriga till terminalen, strax före Estonias ordinarie ankomsttid 9.00. Dessa möttes då av sjukvårdsteam, präster och representan-

<sup>1</sup> Hälsinge-Kuriren 22 oktober 1994.

ter för polisen, som tillsammans med EstLines personal försökte svara på de frågor som fanns. De försökte efter bästa förmåga ta hand om de chockade och förtvivalade människorna. De inkallade krisgrupperna gav stöd och hjälp till de anhöriga i terminalen och på ett näraliggande hotell.

För att hålla sörjande och oroliga anhöriga borta från påträngande journalister delades terminalen upp i två avdelningar – en för anhöriga och en för journalister. Den glasvägg som skilde de två delarna åtsäcktes också för att i största möjliga utsträckning försöka bevara de anhörigas integritet och ge dem ro i den svåra situationen.

Liksom i Stockholm blev även terminalen i Tallinn centrum för de anhöriga under den första ovissa tiden. Beskedet nådde Johannes Johanson, VD för EstLines estniska bolag, E-Line Ltd, via Björud i Stockholm. Johanson kallade under natten ihop avdelningschefer och de anställda som gick att nå via telefon.

Vid fyratiden på morgonen lokal tid fanns redan ett antal medarbetare på plats i terminalen. Dit kom snart också representanter för flera ambassader, som befarade att medborgare från deras länder fanns ombord.

Personalen hängde upp sorgeband och tände levande ljus i terminalen, såväl av respekt för de anhöriga som började anlända som för de egna arbetskamrater som var med ombord.

I kontorsdelen inleddes arbetet med att ta fram uppgifter om passagerare och besättning ombord. I väntsalsdelen ordnades telefonjour och mottagning av anhöriga som kom till platsen.

Så småningom hade hundratals anhöriga sökt sig till terminalen. Motstridiga besked från myndigheter och media om överlevande förvärrade den redan svåra situationen. Nästa dag fanns dock läkare, präster och psykologer på plats och kunde ge mer av professionell hjälp.

Terminalpersonalen i Stockholm och Tallinn, som alla hade arbetskamrater och vänner bland de saknade och

omkomna, förmådde ändå ställa upp i det närmaste dygnet runt och hjälpa till var helst man kunde med medkänsla och omtanke.

I båda terminalerna sattes det i samarbete med försäkringsbolaget Skuld upp kontor för att på ett personligt och byråkratiskt sätt inleda den smärtsamma proceduren kring försäkringsfrågorna. Många som var i behov av akut ekonomisk hjälp kunde få det direkt genom personalen på plats.

### *Okklarheterna kring passagerarlistor och överlevande*

Eftersom det rådde oklarhet såväl kring antalet personer ombord som kring namnen finns det skäl att redogöra för omständigheterna kring passagerarlistorna.

I färjetrafiken på Östersjön har det inte funnits krav på att föra exakta passagerarlistor. EstLine däremot hade passagerarlistor. Orsakerna var flera, däribland visumkraven såväl i Estland som i Sverige. Samtliga passagerare skulle fylla i passagerarkort vid ombordstigningen.

Det visade sig dock att det fanns brister i materialet. Bland annat hade gruppresor och familjer gått ombord utan att var och en fyllt i passagerarkort. Vidare tog en del anställda med sig familjemedlemmar, vilket de hade rätt till, men dessa familjemedlemmar registrerades inte.

Sveriges Riksdag kommer under våren att besluta om införandet av krav på passagerarlistor i Fartygssäkerhetslagen som, i det avseendet, kommer att gälla all passagerartrafik till och från Sverige.

Förvirringen ökade tyvärr av att det utom EstLines kontroll släpptes ut uppgifter om överlevande och omkomna utan att dessa var ordentligt kontrollerade och innan anhöriga hade nåtts av personlig information. Det ledde också till att det spreds felaktiga besked om överlevande, vilket naturligtvis förvärrade sorgen för drabbade anhöriga.

Resa/Travel	Datum/Date
Stockholm—Tallinn	/
Tallinn—Stockholm	/

*EstLines passagerarkort.*

Såväl myndigheternas katastrofinformation som massmedias hantering av tex namnlistor är föremål för olika utredningar i Sverige.

### *Meddelandet till Stockholms Fondbörs*

Ytterligare en aspekt på informationen som väckt uppmärksamhet var det meddelande från EstLines hälftenägare N&T till Stockholm Fondbörs som tolkades som en yttring av känslolöshet.

Bakgrunden var följande.

På katastrofmorgonen ringde börsen till N&T och krävde

besked före börsens öppnande om hur förlisningen påverkar N&T:s ekonomi. N&T:s VD Ronald Bergman var då med stor brådska på väg hem från den utlandsresa han genast avbrutit vid beskedet om olyckan. N&T:s finansavdelning svarade börsen i ett kort meddelande att fartyget var försäkrat. I enlighet med börsens praxis vidarebefordrades meddelandet till massmedia.

I efterhand kan man säga att N&T först borde ha redogjort för sin chock och bestörtning över det ofattbara. Ronald Bergman har i intervjuer förklarat bakgrunden till detta och andra misstag på informationssidan:

*"Sorgen inom EstLine och Estonian Shipping Company är fruktansvärd. Alla har förlorat arbetskamrater eller anhöriga. Under den här pressen har vi jobbat 20 timmar om dygnet. Det är klart att man då missar en del saker och gör en del saker man inte borde göra."*<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Dagens Industri 3 oktober 1994.



## Fartyget m/s Estonia

Den 29 juni 1980 levererades m/s Viking Sally från det västtyska varvet Jos. Meyer Werft till Rederi AB Sally på Åland. Fartyget sattes in i Viking Lines trafik Stockholm–Mariehamn–Åbo.

Fartyget var vid leveransen 1980 Östersjöns näst största passagerarfärja.

Sedan Effjohn Oy i Finland förvärvat Rederi AB Sally sattes fartyget i april 1990, under namnet Silja Star, in i Silja Lines trafik mellan Stockholm och Åbo. Från januari 1991 till januari 1993 trafikerade fartyget, under namnet Wasa King, sträckan Wasa–Umeå/Sundsvall.

Under hela denna tid hade fartyget seglat under finsk flagg och stått under finska Sjöfartsstyrelsens kontroll. Denna myndighet hade svarat för inspektion och utfärdandet av certifikat enligt internationella regler.

Sedan fartyget köpts för att sättas in i EstLines trafik Stockholm–Tallinn fick det namnet m/s Estonia. Under estnisk flagg stod fartyget under tillsyn av den estniska sjöfartsmyndigheten, som auktoriserat det internationella klassningssällskapet Bureau Veritas att ansvara för inspektioner och kontroll enligt de internationellt gällande reglerna.

Fartyget var 155 meter långt och 24 meter brett och med en besättning på 150 personer kunde fartyget totalt ta emot 2.000 passagerare, varav 1.200 i 2- och 4-bäddshytter. I räddningsutrustningen ingick 10 st livbåtar och 63 livflottar som tillsammans kunde rymma 2.267 personer. Fartygets maskineffekt var 17.600 kW, bruttotonnaget 15.598 och den maximala servicefarten 21 knop.



*M/S Estonia.*

### *Certifikat och tillsyn*

Enligt det säkerhetscertifikat som utfärdades av Sjöfartsstyrelsen i Helsingfors när fartyget togs i drift 1980 var det konstruerat och byggt i full enlighet med kraven i den internationella säkerhetskongventionen för människoliv till sjöss, SOLAS (Safety of Life at Sea). Intyget ligger till grund för inspektion och tillsyn av fartyget.

Tvårt emot vad som angavs på det första säkerhetscertifikatet, så var fartyget i ett viktigt avseende inte byggt i överensstämmelse med SOLAS-reglerna. Enligt dessa (kapitel II-1, regel 10) ska det finnas ett vattentätt skott bakom bogvisiret beläget på ett föreskrivet minsta avstånd från fartygets för. På m/s Viking Sally (m/s Estonia) fanns visserligen den förliga körrampen som i infällt läge utgjorde ett vattentätt skott, men dess avstånd från fartygets för var avsevärt mindre än vad SOLAS-reglerna föreskriver. Ändå godkändes fartyget av finländska Sjöfartsstyrelsen som varande i full överensstämmelse med dessa regler.

Anledningen till att avståndet mellan det vattentäta skot-

tet (i detta fall rampen) och fartygets för (bogvisir) är så viktigt är just att det vattentäta skottet är tänkt att kunna förhindra vattenfyllning av bildäcket i händelse av en allvarlig skada på fartygets för (bogvisir). Om avståndet är för litet är risken uppenbar att en olycka som tillfogar allvarliga skador på fören även demolerar det vattentäta skottet. I Estonias fall slets rampen ut när bogvisiret lossnade.

Sedan det första säkerhetscertifikatet utfärdades 1980, har fartyget som SOLAS-reglerna föreskriver årligen besiktigats och dess säkerhetscertifikat förnyats av fartygets sjöfartsmyndighet. Från och med att fartyget blev estniskt, gjordes detta av klassningssällskapet Bureau Veritas på auktorisation från den estniska sjöfartsmyndigheten, även detta i enlighet med SOLAS-konventionens föreskrifter. Enligt dessa är det före utfärdandet av det första certifikatet – när det nybyggda fartyget ska tas i bruk – som själva konstruktionen ska granskas. Då undersöks och godkänns ritningar samt huruvida själva fartyget är byggt i enlighet med de godkända ritningarna och gällande regler.

Den första granskningen av konstruktionen ligger sedan till grund för de efterföljande årliga myndighetsinspektionerna, såvida ej konstruktionen däremellan förändras genom ombyggnad (eller reparation efter haveri). Om så är fallet ska förändringen först besiktigas och godkännas av myndigheten för att certifikatet ska fortsätta att gälla eller eventuellt förändras. I annat fall syftar den årliga besiktningen och certifikatförnyelsen till att utgående från den konstruktion fartyget har enligt det gällande säkerhetscertifikatet, kontrollera att fartygets underhåll, handhavande och utrustning uppfyller SOLAS-kraven. Därför är det första säkerhetscertifikatet av så stor betydelse. Om dess innehåll är felaktigt vad avser fartygets konstruktion är det i de allra flesta fall mycket osannolikt att felet ska upptäckas vid efterföljande inspektioner av myndighet eller av annan (t ex hamnstatsmyndighet eller presumtiva köpare).



## Estland som sjöfartsnation

Efter m/s Estonias förlisning riktades kritik mot det faktum att fartyget haft estnisk besättning. Detta påstods vara en av de viktigaste orsakerna till olyckan: esterna saknade tillräckliga kunskaper för att kunna hantera ett fartyg som Estonia.

Sådana påståenden bottnar i bristande kunskaper om estnisk tradition och historia. Esterna är ett sjöfarande folk sedan urminnes tider. Under vikingatiden seglade estniska vikingar över Östersjön och in i Mälaren.

Under århundraden av utländskt inflytande – danskt, svenskt, nordtyskt och även ryskt – var Estland viktigt för den öst-västliga handeln. Handeln kontrollerades av utländska makter, men för esterna var fartyg och sjöfart en naturlig del av livet.

1864 grundades den första högre sjöfartsutbildningen i Estland.

Under landets självständighet på 1920- och 30-talen växte den estniska sjöfarten snabbt. Estland hade omfattande handel bl a med England. Som sjöfartsnation hade landet under denna period många likheter med Åland.

Under sovjettidens ockupation upphörde givetvis den självständiga estniska sjöfarten. Men också i sovjetsystemet värdesattes sjöfartskunnandet. Visserligen fräntogs många estniska sjökaptener möjligheten att segla på Östersjön, men i gengäld sattes de i tjänst på Atlanten, Svarta Havet och i Fjärran Östern.

I Sovjetunionen hade sjöbefälsyrket mycket hög status. Sjöfartsakademin i Leningrad var internationellt respekterad och många av de estniska befälen var utbildade där, däribland m/s Estonias båda befälhavare.

Tallinns hamn och den sovjetestniska flottan hade stor ekonomisk och strategisk betydelse för Sovjetunionen som helhet. Estonian Shipping Company, var den organisation som under Moskvas kontroll ansvarade för den Tallinn-baserade handelsflottan som omfattade ett 70-tal fartyg och omkring 3.000 anställda ombord och iland.

Efter den estniska frigörelsen har ESCO blivit ett självständigt statsägt rederi som driver färjetrafik mellan Finland och Estland och mellan Sverige och Estland. Det senare sker genom delägarskapet i EstLine. Förutom färjetrafiken har rederiet en omfattande torrlastflotta i världsomspännande trafik.

M/S Estonia var Estlands största och modernaste fartyg. Fartygets befäl och manskap utgjorde något av det bästa som fanns inom estnisk sjöfart; därför var de också de bäst betalda.

## Nordström & Thulin AB – ett av världens äldsta rederier

Rederiet grundades 1850 av skeppsmäklaren Carl Daniel Nordström, och är därmed ett av världens äldsta rederier. 1861 anställdes Carl Gustav Thulin som snabbt avancerade och gick in som kompanjon i bolaget. 1871 antogs det nuvarande namnet Nordström & Thulin AB.

1930-talet var en expansiv period för N&T, och innebar bland annat en breddning av linjeagenturverksamheten, men också ett fördjupat samarbete med finländska redare. Under andra världskriget representerade N&T de finska intressena för den del av handelsflottan som seglade i amerikanska vatten.

1972 sålde familjen Thulin N&T till Ronald Bergman, Lars Prytz och Torbjörn Öström. Under hela tiden expanderade bolaget och befäste sin ställning. 1986 börsintroducerades bolaget i Stockholm och 1994 i Oslo.

N&T har ett omfattande engagemang vad gäller fraktfartyg, men också mäklariverksamhet. Bolaget har en mycket modern hel- och delägd flotta på åtta tankfartyg och fem bulkfartyg, och är dessutom största ägare i det börsnoterade rederiet Argonaut AB, som har åtta moderna tankfartyg.

Som ett av de få storredier som även driver internationell mäklariverksamhet både i Sverige och i utlandet, har N&T en framskjuten position i den internationella sjöfartsnäringsen. Mäklarier ansvarar för befraktning och marknadsföring av rederiets flotta, som omfattar 4 miljoner ton modernt tonnage.

1988 fick N&T svenska statens uppdrag att driva färjetrafiken mellan Gotland och svenska fastlandet. Verksam-

heten bedrivs under namnet Gotlandslinjen och löper på ett tioårigt avtal. 1989 slöt så N&T avtal med Estlands transportministerium om ett likaså tioårigt samarbete kring färjetrafik. Det gemensamma bolaget EstLine bildades.

För N&Ts Gotlandstrafik blev 1994 ett rekordår. För första gången reste över en miljon människor med färja till eller från Visby under ett år. Detta trots att konkurrensen från flyget har ökat på senare tid.



## Försäkringsfrågor

### *Passagerarna*

M/S Estonias redare E-Line, liksom verksamhetens ägare N&T och ESCO, har försäkrat sig för eventuella skadeståndsanspråk vid olyckor för att vara garanterade att alltid kunna fullgöra sina ekonomiska skyldigheter mot envar som lidit skada. M/S Estonias ansvarförsäkring var tecknad med Assuranceföreningen Skuld i Norge.

I normalfallet skulle ett skadeståndsärende av denna omfattning kräva komplicerade rättsliga processer, och bli såväl långvarigt som mycket kostsamt. För att undvika ett sådant för de anhöriga utdraget och smärtsamt förfarande, har rederiet och Skuld erbjudit de anhöriga en förhandlingslösning. Därigenom undviks ett mycket kostsamt domstolsförfarande och i stället kan den totala ersättningen till de skadelidande ökas i motsvarande grad utöver vad som annars skulle tilldömts enligt skadeståndslag. Det framlagda erbjudandet är till beloppet i det närmaste dubbelt så stort och omfattar därtill en betydligt större krets av skadelidande än vad lagen föreskriver.

Förutsättningen för detta var dock att rederiets och Skulds bud skulle antas av minst 90 procent av de berörda, vilket också 98 procent hittills gjort. Det sammanlagda beloppet rör sig om cirka en halv miljard svenska kronor. Detta skall sedan på olika sätt fördelas mellan cirka 2.300 personer i 16 länder.

### *Besättningen*

Även m/s Estonias besättning omfattades av ansvarförsäkringen med Skuld, men ersättningsbeloppen är i första hand

reglerade i det gällande estniska kollektivavtalet för de anställda ombord. Dessa ersättningar har redan betalats ut, men understiger betydligt de belopp som erbjudits de anhöriga till passagerarna.

EstLine, N&T och ESCO har gemensamt beslutat att för egen räkning väsentligt förbättra ersättningsbeloppen till de omkomna besättningsmedlemmarnas anhöriga. Det ifrågasätts dessutom om inte den estniska lagstiftningen skulle kunna innebära att besättningsmännens efterlevande kan tilldömas skadestånd vid en eventuell rättslig process. Rederiet och Skuld har därför inlett förhandlingar med de anhörigas advokater, för att gemensamt åstadkomma en förhandlingslösning på samma sätt som för passagerarna, men diskussionerna har i skrivande stund ej slutförts.

### *Fartyget*

M/S Estonia ägdes gemensamt av N&T och ESCO. Fartyget seglade under estnisk flagg men var parallellregistrerat på Cypern. Orsaken till detta var att det estniska fartygsregistret vid tiden för registreringen ännu inte godtogs vid uttagande av in-teckning i fartyg, vilket den långivande banken krävde.

M/S Estonia var finansierad med och försäkrad i amerikanska dollar. Det försäkringsbelopp som betalades ut till rederiet översteg fartygets bokförda värde. Det beror på att m/s Estonia inköptes till ett fördelaktigt pris, i svenska kronor, vid en tidpunkt när dollarn stod betydligt lägre än vid förlisningen. Därefter genomgick fartyget ombyggnader och upprustningar, som ökade fartygets faktiska värde. Detta förklarar skillnaden mellan bokfört värde och den utbetalda försäkringsersättningen.

Om Estonia sålts hade samma värde realiserats. Ersättningen ska inte jämföras med det bokförda värdet, utan med kostnaden för att anskaffa ett nytt fartyg.

## Tiden närmast efter förlisningen

### *Vilka reste med m/s Estonia?*

Bland Estonias passagerare en vardag i september fanns många olika slags resenärer. Sverige-ester på väg hem efter besök i sitt gamla hemland, affärsmän från både Sverige och Estland, yrkeschaufförer i fraktrafik, representanter för vänortssamarbete, ansvariga för hjälpsändningar till Estland, konferensdeltagare, pensionärsgrupper, nöjesresenärer och ester på väg västerut t ex med de busslinjer som går till Nordeuropa via EstLines färjetrafik.

### *Anhöriggrupper och stödorganisationer bildas*

Under den första tiden efter olyckan skedde stödarbetet ofta spontant och på lokal nivå. Anhöriga till omkomna som var bosatta på en viss ort slöt sig samman. Arbetsgivare, organisationer och andra som haft grupper ombord, tog ansvar för att dessas anhöriga fick stöd och hjälp.

I detta arbete har naturligtvis även kyrkan haft en viktig uppgift. Kyrkan har också tillsatt en särskild grupp med uppgift att utreda och diskutera hur de kyrkliga insatserna i krisens mest akuta skede sköttes. Man hoppas av detta kunna dra nyttiga erfarenheter inför hur kyrkan bör agera i liknande tragedier i framtiden.

Med tiden blev det emellertid uppenbart att stödarbetet borde bedrivas i mer samlad form. Den mest konkreta anledningen till detta gällde förhandlingarna med försäkringsbolaget. För att kunna nå en uppgörelse utan att behöva

gå till domstol, var det nödvändigt att förhandla gemensamt. På detta sätt kunde också ersättningen bli större i och med att inte lika mycket tid och resurser måste satsas på de juridiska processerna.

I dag finns fyra stora anhörigorganisationer. I Sverige Internationella Stödgruppen för anhöriga och överlevande i Estonia-katastrofen och Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga (SEA). I Estland Memento Mare och Memento Estonia.

Dessa organisationer har sedan förlisningen framför allt ägnat sig åt tre frågor.

För det första förhandlingarna med rederiet och försäkringsbolaget.

För det andra frågor som bärgning eller stentäckning av fartyget och minnesmärke över de omkomna. Den organisation som varit mest aktiv i diskussionen om bärgning är SEA, som krävt att fartyget bärgas så snart som möjligt.

För det tredje ansvarsfrågan. Bland annat har Internationella Stödgruppen meddelat att man överväger att stämma klassningssällskapet Bureau Veritas för bristande kontroller av säkerheten ombord.

De svenska organisationerna har av svenska regeringen i januari 1995 tilldelats medel för sin verksamhet. De estniska har fått stöd framför allt genom de pengar som betalats in till den estniska regeringens särskilda konto för Estonia-katastrofens offer.

Den svenska regeringen uppdrog också på ett tidigt stadium åt jur dr Peter Nobel att vara rådgivare åt anhörigorganisationerna, bla för att underlätta samordningen.

### *Den sjöfackliga kritiken*

M/S Estonia seglade under estnisk flagg och med estnisk besättning eftersom det estniska företaget ESCO, delägare av fartyget, är den part som sköter driften. EstLines första

fartyg, m/s Nord Estonia, var svenskägt och seglade därför under svensk flagg och med svensk besättning.

Redan dagen efter Estonias förlisning uttalade sig svenska fackliga representanter om varför olyckan inträffat. Anders Lindström, Sjöfolksförbundets ordförande, uppgav för TT att två svenska sjöfartsinspektörer varit ombord på Estonia kort före den ödesdigra sista resan:

*"Det är fantastiskt vilken ödets ironi att de var ombord i går och hade synpunkter på just den här luckan och hade synpunkter på utrustningen för lastsäkring".*<sup>1</sup>

De sjöfartsinspektörer Lindström hänvisar till intervjuades omedelbart efter olyckan och förklarade då att de anmärkningar man haft var ytterst marginella, och kan knappast ha haft med förlisningen att göra.

Lindström är försiktig med att fälla några definitiva omdömen, men menar att "det är svårt att inte snudda vid några egna slutsatser" utifrån inspektörernas kritik.<sup>2</sup>

En annan av de "förklaringar" som i förhand, dvs före kommissionens rapport, har getts gäller de estniska säkerhetsbestämmelserna. Bland annat har Anders Lindström hävdad att det inte existerar någon kontrollmyndighet för sjösäkerhet i Estland:

*"Det har i praktiken inte funnits någon sjösäkerhetsinspektion i Estland och finns fortfarande inte. Det är klart att det påverkar i någon mån standarden på säkerhetstänkandet på ett estniskflaggat fartyg".*<sup>3</sup>

En tredje typ av kritik gäller vilka motiv det kan ha funnits för att flagga m/s Estonia i Estland och anställa estnisk besättning, trots att det måste ses som helt naturligt mot bakgrund av att ESCO helt och hållet haft ansvaret för driften. Thomas Nilsson vid Sjöfolksförbundets skåneregion presenterade i Sydsvenska Dagbladet 94-10-01 ett av de mer uppmärksammade inläggen i denna fråga.

I artikeln kallar han den estniska flaggan för en "bekvämlighetsflagg" och "fiffelflagga", och menar att den som anstäl-

<sup>1</sup> TV4 Nyheterna 28 september 1994. <sup>2</sup> Dagens Industri 29 september 1994.

<sup>3</sup> TV4 Nyheterna 28 september 1994.

ler ester ägnar sig åt "slaveriverksamhet". Det var rederiets profithunger som sänkte fartyget, menar han:

*"Har vi råd att låta så många människoliv gå till spillo enbart för att tillfredsställa giriga penningmånglares krav på avkastning på sitt kapital? Vem kommer att våga åka med färjor av Estonias typ i framtiden när vi vet att vi kan riskera våra liv på grund av skrupulösa redare som tvingar andra nationers människor att jobba under fruktansvärda förhållanden?"*

Kritiken omfattade också insinuationer om brister i den estniska besättningens kompetens. Christer Themné, VD i Svenska Maskinbefälsförbundet:

*"Personalen gjorde nog vad de kunde, men självklart har de ännu inte uppnått samma kompetensnivå som en svensk besättning har."*<sup>1</sup>

*"Den estniska besättningen var alldeles för oerfaren och utbildad. Med en svensk besättning hade passagerarna haft betydligt större chans att klara sig. Estonia var ett mycket bra fartyg men komplicerat att sköta. Steget blev för stort för de oerfarna esterna."*<sup>2</sup>

### *N&Ts framtida deltagande i färjetrafiken*

Strax efter m/s Estonias förlisning beslutade N&T att lämna sitt engagemang i färjetrafik. Detta beslut var grundat på starka känslomässiga skäl.

N&T utsattes för grava anklagelser från olika håll med innebörden att Estonia gått till botten på grund av ägarnas försumlighet. Detta gjorde att N&T på ett mänskligt plan inte orkade fortsätta längre.

Det beslutades emellertid att avecklingen skulle ske i den takt som det gick att finna intressenter som var beredda att ta över trafiken. Därför fortsatte förberedelserna för att sätta m/s Mare Balticum i trafik, vilket skedde i november 1994, efter bland annat omfattande ombyggnader av bogpartiet och flera andra säkerhetshöjande åtgärder.

<sup>1</sup> TV2 Rapport 29 september 1994. <sup>2</sup> Västerbottens-Kuriren 1 april 1995.

På estnisk sida mottogs dock N&T:s beslut med oro. Färjetrafiken är mycket viktig för Estland, samtidigt som lönsamheten varit svag. Det var inte självklart att någon ny intressent med tillräckligt engagemang skulle finnas. N&T ombads att fortsätta.

För N&T ligger det också så mycket mer än pengar bakom Estlandstrafiken. Linjen Stockholm–Tallinn har drivits i fem år, trots underskott år efter år, av engagemang och tro på de svensk-estniska förbindelsernas framtid.

Med mer distans till förlisningen blev det naturligt att fortsätta trafiken. Många människor med starkt engagemang för de baltiska länderna drabbades av förlisningen. Att upprätthålla trafiken är N&T:s insats för fortsatt utveckling. Därför omprövade N&T i mars 1995 sitt tidigare beslut och kommer nu att fortsätta sitt engagemang i färjetrafiken.

Det finns givetvis en förhoppning om att linjen på sikt blir lönsam. Men liksom det ursprungliga beslutet att engagera sig i trafiken så baserar sig beslutet att fortsätta i trafiken på en medvetenhet om att förutsättningarna för kort-siktig lönsamhet är mycket små.

### *M/S Mare Balticum*

Den reguljära passagerartrafiken återupptogs den 11 november 1994, då m/s Mare Balticum sattes i trafik efter omfattande ombyggnader av bogpartiet och flera andra säkerhetshöjande åtgärder.

På invigningsresan deltog bl a Sveriges talman Birgitta Dahl och Estlands dåvarande vice talman Edgar Savisaar.

*"Jag är här för att visa vördnad och respekt för katastrof-offren och medkänsla för deras anhöriga. Men också för att uttrycka Sveriges önskan att sjöfartsförbindelserna mellan Tallinn och Stockholm återupptas, utvecklas och stärks",* sade Birgitta Dahl i sitt anförande.

Under vintern har säkerhetsutrustningen kompletterats



*M/S Mare Balticum.*

ytterligare, så att över 1.300 personer snabbt kan evakueras torrskodda på rutschbanor till livflottar. Därutöver har hytter och allmänna utrymmen byggts om och moderniserats.

Estline har frivilligt begränsat resandeantalet under ombyggnadstiden. Också nu när fartyget godkännts för 1.340 resande kommer man frivilligt att sätta en gräns på ca 1.100.

Förbindelsen mellan Stockholm och Tallinn har blivit en viktig del i Nordeuropas infrastruktur. Faktiskt är sträckan en del av Europaväg 20. Det märktes också genom att last- och nyttotrafiken kom igång mycket snabbt efter Estonias förlisning, och överstiger redan volymerna före katastrofen.

Passagerartrafiken, i synnerhet konferensresor och nöjeskryssningar, har dock av förklarliga skäl inte återhämtat sig lika starkt. Men under våren har passagerarantalet kraftigt ökat. Av resenärerna kommer nu ungefär hälften västerifrån och hälften österifrån.

### *Bärgningsfrågan*

Frågan om m/s Estonia skulle bärgas eller om de omkomna på annat sätt kunde hämtas upp, har varit en av de svåraste för såväl anhöriga som myndigheter.



För en del var det inte otänkbart att betrakta havet som en grav, såsom sjöfarande gjort i urminnes tider. För andra var det viktigt att bärga de omkomna så att man får en gravplats att gå till.

De delade meningarna gjorde den minnesgudstjänst som hölls vid olycksplatsen mycket kontroversiell. Genom att platsen i detta avseende jämfördes med en grav föregreps beslutet om bärgning, menade kritikerna. Andra anhöriga välkomnade gudstjänsten just för att platsen därmed väl-signades så som gravplats för Estonias omkomna.

Den svenska regeringen tillsatte ett särskilt etiskt råd med uppgift att belysa problematiken kring en eventuell bärgning av fartyget. Den 12 december 1994 lämnade rådet sin rapport om de etiska aspekter som bör tas i beaktande. Slutsatsen var att m/s Estonia inte borde bärgas. Såväl praktiska som etiska skäl talade emot en bärgning, menade rådet.

Alla omkomna skulle inte kunna hittas, de anhöriga skulle utsättas för nya prövningar och ny ovisshet, räddningspersonalen skulle fara psykiskt illa och även riskera livet i försöken att bärga fartyget, var några av de argument rådets rapport gav för sitt ställningstagande.

Såväl den estniska som den svenska regeringen kom fram till att bärgning inte bör ske. Tagen av stundens allvar meddelade statsminister Ingvar Carlsson i den svenska Riksdagen att regeringen beslutat att fartyget inte skulle bärgas. Han tillade att det hade varit hans livs svåraste beslut.

Ägarna har valt att inte ta ställning i bärgningsfrågan. Man har dock gemensamt deklarerat att man inte har för avsikt att överlåta äganderätten till fartyget till någon annan än den estniska, svenska eller finska staten.

### *Stödet till personalen*

För personalen i EstLine/E-line och i ägarföretagen innebar katastrofen stora påfrestningar. Alla förlorade arbetskamrater

både på svensk och estnisk sida. Arbetsbördan blev mycket stor och svår att bära. Den psykologiska pressen var enorm med sörjande anhöriga, ständigt närvarande massmedia och uttalade eller outtalade anklagelser om skuld till olyckan. Till sist var många oroliga för sin anställning – skulle EstLine fortsätta?

EstLine-anställda i Stockholm fick snabbt stöd av präster, läkare och psykologer. Samtalsgrupper och debriefingprogram startades och de fortsätter så länge var och en behöver.

Till stödet hörde också dagliga informationsmöten, både för att få information men också för att kunna "lätta hjärtat".

Möjligheterna i Estland att ge sådant stöd var mindre. De anställda fick i första hand lita till samma stöd som de anhöriga som samlats i terminalen fick av läkare, psykologer och präster. Därutöver erbjöd Röda Korset visst stöd.

För många i Estland ökade pressen av oron för den fortsatta anställningen. Överlevande besättning fick också omgående erbjudande om fortsatt anställning. Platser på vilohem för sjöfolk ställdes till förfogande. Många av de överlevande besättningsmedlemmarna arbetar idag. För några har en återgång till arbete på sjön dock inte varit möjligt. De är idag i behov av ytterligare stöd för att bearbeta sina upplevelser.

Estonia-katastrofen ledde i Estland till stor uppmärksamhet kring behovet av bättre beredskap för stöd i katastrofsituationer. Men också i Sverige finns brister, vilket bland andra "anhörigombudsmannen" Peter Nobel påpekat. Det saknas en omedelbar beredskap att ta hand om människor efter olyckor och katastrofer.

### *Minneshögtider*

På söndagen efter förlisningen ordnades minnesgudtjänst i Tallinn, Stockholm och Helsingfors. I Stockholm deltog det svenska kungaparet och Estlands president.

**TILL MINNET**  
av våra arbetskamrater som saknas  
efter M/S Estonias förlisning i Östersjön den 28 september 1994


Lea Aalaste	Ester Juuro	Tõnu Leino	Aino Pihr	Martti Siimonovits
Airi Aavaste	Kätlin Kaljurand			
Jüri Aavik	Külli Kalvet			
Tõrni Ainsala	Peeter Kannussaar			
Urmas Alender	Sijie Kanter			
Katriin Alla	Katrin Kaur			
Liine Alla	Kaimar Kikas			
Magnus Andersson	Maria Kilumets			

Vi är djupt chockade och förtvivlade över det fruktansvärda som har skett och känner oerhörd medkänsla med de människor som drabbats genom denna förlisning – passagerare, anhöriga, och vänner.

Tack riktar vi till alla dem som deltog i


Till alla som sörjer, särskilt de som förlorat anhöriga och vänner i färjekatastrofen på Östersjön den 28 september 1994 vill vi i allhelgonatid framföra vårt djupa deltagande i sorg och saknaden, med ord ur den utfärdsbön som lästes av domprosten Caroline Krook i Riddarholmskyrkan i Stockholm.

ESTLINE

 *Gud, bara Du vet vad som fyller våra hjärtan.  
Du vet vår sorg, oro, förtvilan och frågor.  
Vi ber om kraft att kunna ta emot var dag ur Dina händer.  
Vi ber inte om svar på alla våra frågor – bara om kraft att  
Tack för den godhet och glädje som Du låter oss  
få del av genom dem som nu är borta.  
Hjälp oss att hålla fast vid våra goda minnen  
och beundra de döda gerna om att leva i kärlek.*

Kõigile leinajatele, kes kaotanud omakseid ja sõpru laevahukul Läänemeres 28. septembril 1994. a., soovime väljendada oma sügavat kaastunnet Teie leinas ja kaotuses.

ESTLINE

 *h Jumal, ainult Sina tead, mis täidab meie südameid.  
Tead meie leina, muret, meeleheidet ja küsimusi.  
Palume jõudu, et suuta vastu võtta igat päeva Sinu käest, mitte vastuseid kõikidele küsimustele, vaid jõudu, et võlja kannatada.  
Täname headuse ja rõõmu eest, mida Sa meile osaks lasid saada nende läbi, kes nüüd lahkuvad.  
Aita meil säilitada itusaid mälestusi ja austada kadunud elades armastust.*

*lenda kaugele veel –  
minu armuke on süäl.  
Anno Haava*

*Kondoleansannonser i svenska och estniska tidningar.*

Flera andra minnesceremonier följde. För personalen ordnades särskilda minnesgudstjänster.

När de bärgade omkomna fördes från Finland till Sverige respektive Estland, hölls så kallade utfärdsgudstjänster, bland annat i Riddarholmskyrkan i Stockholm och Domkyrkan i Uppsala.

Vid Kapellskär och Grisslehamn hölls i allhelgonatid minnesceremonier liksom på många andra håll i Sverige och Estland, inte bara i orter som drabbats direkt av förlisningen.

Minnet högtidlighölls också i andra länder, så till exempel vid en gripande ceremoni i Oslo.

Omdiskuterade blev Estlands, Finlands och Sveriges ärkebiskopars planer på en minnesgudstjänst vid förlisningsplatsen. Som framgått ovan riktades kritik mot att planerna föregrep beslut om eventuell bärgning. Men minnesgudstjänsten till havs var svårgenomförbar även ur andra aspekter. Att samla tusentals sörjande ute på havet under höstväderförhållanden är vanskligt redan rent praktiskt. Påfrestningarna på de deltagande blir stora. Den största svårigheten bestod dock i att få fram tillräckligt stora fartyg. EstLine förklarade att m/s Mare Balticum stod till ärkebiskopens förfogande, men fartyget ansågs vara för litet. Andra rederier hade inte möjlighet att erbjuda sina fartyg. Till de estniska sörjande kunde dock Estonian Shipping Company ordna transport. Ceremonin genomfördes till slut utan svensk medverkan.

Kort efter förlisningen uttryckte EstLine sin medkänsla med de omkomnas anhöriga genom annonser i dagspress. EstLine publicerade också särskilda minnesannonser över omkomna anställda.

Inför Allhelgonahelgen sändes kondoleanskort till anhöriga på estniska, svenska eller engelska så långt namn och adresser på anhöriga gick att få fram. Alla drabbade hade då ännu inte gett sig till känna hos försäkringsbolag eller på annat sätt.

Under premiärturen den 11 november 1994 med m/s Mare Balticum stannade fartyget vid förlisningsplatsen. En kort och mycket gripande minnesceremoni hölls ombord och kransar lades i havet.

### *Minnesmärken*

Strax intill hamnen i Tallinn finns sedan kort efter förlisningen ett provisoriskt minnesmärke. Många besökande statsmän

TILL ALLA SÖRJANDE SOM FÖRLORAT ANHÖRIGA I FÄRJEKATASTROFEN  
PÅ ÖSTERSJÖN DEN 28 SEPTEMBER 1994 VILL VI I ALLHELGONATID

KÕIGILE LEINAJATELE, KES KAOTANUD OMAKSEID  
LAEVAHUKUL LÄÄNEMERES 28. SEPTEMBRIL 1994. A.,  
SOOVIME VÄLJENDADA OMA  
SÜGAVAT KAASTUNNET TEIE LEINAS JA KAOTUSES.

ESTLINE



h Jumal, ainult Sina tead, mis täidab meie südameid.  
Tead meie leina, muret, meelegeid ja küsimusi.  
Palume jõudu, et suuta vastu võtta igat päeva Sinu käest,  
mitte vastuseid kõikidele küsimustele, vaid jõudu, et välja kannatada.  
Täname headuse ja rõõmu eest, mida Sa meile osaks lasid saada  
nende läbi, kes nüüd lahkunud.  
Aita meil säilitada ilusaid mälestusi  
ja austada kadunudid elades armastuses.

ts.  
Your hand.  
strength to endure.

Help us to hold on to our joyful memories  
and to honour the dead by living in harmony.

*Kondoleanskort till anhöriga.*

har lagt ner kransar för de omkomna, däribland också Sveriges statsminister Ingvar Carlsson och talman Birgitta Dahl.

Den estniska regeringen har bett olika konstnärer att ge förslag på hur ett officiellt estniskt minnesmärke skulle kunna se ut.

Den svenska regeringen gav Statens Konstråd i uppdrag att ta fram förslag på var ett minnesmärke kunde placeras och vilka konstnärer som skulle kunna ges i uppdrag att lägga förslag om utformning.

Konstrådet föreslog Galärkyrkogården på Djurgården i Stockholm som den mest lämpliga platsen. Man gav också

regeringen förslag på fem konstnärer. Förslagen presenteras för konstrådet, som sedan fattar det slutgiltiga beslutet.

I många svenska och estniska orter, som särskilt drabbats, har lokala minnesmärken satts upp, ofta i samband med minnesceremonier.

### *Konsekvenser för sjösäkerheten*

M/S Estonias förlisning har manat till omprövning på flera håll vad gäller sjösäkerheten. Kort efter olyckan bestämde sig den då avgående och den tillträdande svenska regeringen för att gemensamt ta initiativ till en sjösäkerhetsutredning. Sverige, Finland och Estland bjöd in alla intresserade östersjöstater till en gemensam internationell sjösäkerhetskommision med uppgift att diskutera hur liknande olyckor skall kunna undvikas i framtiden.

Med anledning av vad som efter Estonias förlisning framkommit om tidigare bogvisirsincidenter uppdrog den svenska regeringen åt förre riksåklagaren Magnus Sjöberg att utreda den svenska sjöfartsinspektionens organisation och rutiner för rapportering, analys och uppföljning.

I sin rapport framförde utredaren kritik bland annat vad gäller Sjöfartsinspektionens dokumentation, uppföljning och analys av tillbud till sjöss. Inspektionen lägger inte ned tillräckligt arbete på att dra generella slutsatser av tidigare olyckor. Analysarbetet måste systematiseras, för att man skall kunna dra de rätta lärdomarna av vad som inträffat, menade han.

Kritiken mot Sjöfartsinspektionen har fått den svenska regeringen att vilja titta närmare på hur verksamheten praktiskt bör organiseras. Liknande problem vad gäller uppföljning och analyser tycks finnas även vad gäller luftfarts- och järnvägsinspektionen, säger Ingrid Carlman hos riksdagens revisorer. Regeringen har därför tillsatt en kommitté under ordförandeskap av Postens chefsjurist Christina Striby som

ska analysera möjligheterna och lämna förslag till hur de nationella och internationella sjösäkerhetsarbetet bör inriktas och bedrivas för att förbättra säkerheten främst i den sjöfart som berör Sverige och med speciell inriktning på passagerartransporter med färjor. Kommittén ska redovisa sitt arbete senast den 1 november 1995.

De nordiska sjöfartsmyndigheterna har utarbetat ett gemensamt förslag till avsevärt skärpta regler beträffande styrka i bogportar och deras låsningar, placering av ramper som utgör det förliga vattentäta skottet samt övervakning och hantering av bogportsarrangemang. Dessa regler träder i kraft under 1995. Vidare kommer IMO att under våren 1995 ta ställning till de nya stabilitetsregler för passagerarfärjor som innebär att dessa ska kunna klara vatteninträning på bildäcken. Det förväntas att dessa regler kommer att träda i kraft för såväl existerande som framtida fartyg inom två år. Om IMO ej lyckas med detta har de nordiska myndigheterna tillsammans med Storbritannien aviserat att man själva ämnar söka införa sådana regler för alla passagerarfärjor som trafikerar dessa länder. Liknande intentioner har också signalerats från EU. Bl a har EU:s transportministrar krävt skärpta säkerhetskrav för roll-on, roll-off (ro-ro)-färjor. Även insatser för utbildning och skärpta kontroller har diskuterats.

Samtliga dessa frågor diskuterades ingående vid en nordisk sjösäkerhetskonferens i Mariehamn i mars 1995 med stort deltagande från i stort sett samtliga sjöfartsmyndigheter, samtliga redareföreningar, sjöfackliga organisationer, färjerederier och byggnadsvarv.

### *Haverikommissionens arbete*

Dagen efter förlisningen kom Estlands, Finlands och Sveriges statsministrar överens om att sätta upp en gemensam, internationell haverikommission under ordförandeskap av Estlands dåvarande transportminister Andi Meister. Till kommissionen knöts experter från de tre länderna.

Kommissionen räknar med att ha slutfört sitt arbete med att utreda förlisningens orsaker till slutet av 1995. Den 7 april 1995 publicerade kommissionen dock en delrapport, som behandlar tekniska frågor kring bogvisir, konstruktion m m.

I haverikommissionens delrapport gör man följande sammanfattning:

*"Efter att ha bedömt alla fakta och studerat relevant teknisk information har kommissionen funnit att ett antal konstruktiva egenheter och omständigheter bidragit till olyckan. Andra bidragande orsaker kommer att behandlas i den slutgiltiga rapporten. Sammanfattningsvis har kommissionen i detta skede av undersökningen kommit till slutsatsen att*

- *Fartyget kapsejsade på grund av att stora vattenmängder kom in på bildäcket, att det förlorade stabiliteten och att inredningen därefter vattenfylldes. Det öppna bildäcket bidrog till förloppet.*
- *Olyckan inträffade under hårt väder. Sjöförhållanden av likvärdig svårhetsgrad hade bara förekommit en eller två gånger tidigare under den tid fartyget gick på västlig kurs på rutten Tallinn–Stockholm.*
- *Bogvisirets låsanordningar brast på grund av de påkänningar som genererades av de hydrodynamiska lasterna på bogvisiret under rådande fart, kurs och sjöhävning.*
- *Visirets låsanordningar var tillverkade med mindre hållfasthet än vad som erfordrades enligt beräkningarna. Denna brist har berott på avsaknad av tillräckligt detaljerade tillverknings- och installationsanvisningar för vissa delar av anordningarna.*
- *Sedan låsanordningarna brustit har visiret slagit kraftigt mot*



stävstrukturen innan det lossnade från skrovet. Dessa slag var tydligt hörbara bland passagerare och besättning.

- Visirets haveri ledde till att rampen öppnades som följd av mekanisk interferens mellan visiret och rampen, inbyggd i konstruktionen. Detta arrangemang fick förödande konsekvenser för händelseutvecklingen.
- Klassificeringssällskapets konstruktionskrav beträffande bogportar var vid tidpunkten för konstruktionen mindre stränga och detaljerade än senare krav.
- Fartyget hade ingen sådan övre förlängning av kollisionsskottet som tillfredsställde kraven i SOLAS. Ingen sådan förlängning erfordrades av den nationella administrationen enligt byggnadsspecifikationen. Rampen uppfyllde inte kraven på en sådan förlängning av kollisionsskottet.
- Den allmänna erfarenheten inom industrin av de hydrodynamiska krafter som kunde uppstå på stora fartygsstrukturer var begränsad vid tidpunkten för ESTONIAS byggande och full kunskap om de berörda problemen fanns inte tillgänglig för berörda parter, inklusive myndigheter, varv, rederi och fartygsbefäl."

I delrapporten ger haverikommissionen också följande rekommendationer:

"Efter genomgång av alla aktuella fakta beträffande de tekniska omständigheterna kring olyckan rekommenderar kommissionen alla berörda stater att

1. Kräva modifiering av befintliga färjor så att de överensstämmer med gällande internationella regler såvitt gäller säkerhet;
2. Kräva att bogarrangemang på färjor har sådana konstruktionslösningar att haveri på en enkel barriär, såsom ett visir, inte kan få förödande effekter på fartygets säkerhet, och
3. Kräva, inom kortast rimliga tidsintervall, att ro-ro färjor skall ha sådana arrangemang inbyggda att vattenfyllning av stora däcksytor inte kan äventyra fartygets stabilitet."

### *EstLines kommuniké*

Estline gav ut en kommuniké efter att haverikommissionens delrapport offentliggjorts:

*"EstLine mottog på fredagen haverikommissionens delrapport, som omfattar den tekniska granskningen. Trots att m/s Estonias förlisning till alla delar ännu inte är färdigutredd kan några förhållanden kommenteras.*

*Rapporten innehåller en detaljerad beskrivning av tekniska brister framför allt bogvisirets låsanordningar, som har visat sig vara styrkemässigt helt underdimensionerade i förhållande till de krav som ställdes när fartyget byggdes.*

*Vidare framgår att fartygets konstruktion avvek från de internationella sjösäkerhetsreglerna, SOLAS, på för förlisningen väsentliga punkter.*

*Trots detta har fartyget godkänts av sjösäkerhetsmyndigheterna i Finland och av klassningssällskapet utan att avvikelserna redovisas i certifikatet eller i annan dokumentation vare sig vid byggnadstillfället eller senare.*

*Vidare kan det konstateras att de felaktiga certifikaten och bristerna i dokumentationen dolde konstruktionsfelet när fartyget övertogs för EstLines trafik. Inte heller företedde säljaren någon information om konstruktionens avvikelse från sjösäkerhetsreglerna.*

*Så sent som en månad före förlisningen inspekterades m/s Estonias bogramp och bogvisir av klassningssällskapet Bureau Veritas utan anmärkningar.*

*M/S Diana II, ett i detta avseende identiskt fartyg, byggd vid samma varv och ägt av annat svenskt rederi, drabbades i januari 1993 av bogvisirhaveri. Denna händelse föranledde inte någon åtgärd i form av ändrade krav eller information till m/s Estonia's ägare. M/S Diana II stod vid denna tidpunkt under tillsyn av samma klassningssällsap som m/s Estonia.*

*EstLine och dess ägare, Estonian Shipping Company i Tallinn och Nordström & Thulin AB i Stockholm, kommer nu till-*

*sammans med juridisk expertis att studera rapporten och överväga vilka legala åtgärder som kan komma ifråga för rederiets del gentemot den finländska Sjöfartsstyrelsen, klassnings-sällskapet Bureau Veritas, varvet Jos. Meyer Werft eller säljaren Silja Line-gruppen."*

### *Till avslutning*

En redogörelse av föreliggande slag blir till sin natur saklig och teknisk. M/S Estonias förlisning är dock självfallet inte en fråga som kan beskrivas enbart i sådana termer. Vad vi inom Estline liksom inom våra ägarbolag känner vill vi försöka uttrycka med N&T:s VD Ronald Bergmans ord från N&T:s årsredovisning:

*"Det är en ohygglig känsla att uppleva hur den trafik, som bar med sig så mycket positiva förändringar för så många människor, också kunde bära med sig så mycket tragedi. Den "vita båten" utgör ju på estniska en symbol för hopp.*

*Av hela mitt hjärta vill jag uttrycka mitt deltagande i den stora sorg som drabbat så många. Förlusten i människoliv är oerhörd och oersättbar. Ett mycket stort antal människor hade satt sin lit till att ett modernt och välskött fartyg aldrig skulle kunna gå under i Östersjön, men ändå inträffade det otänkbara. Den bistra sanningen är kanske att vi människor inte bemästrar tekniken fullt så väl som vi gärna vill föreställa oss. Stora olyckor kan inträffa i alla sammanhang där människa och teknik möts; på vägar, järnvägar, i luften och till havs. Chocken delas av alla de rederier som bedriver färjetrafik liksom av fartygskonstruktörer, myndigheter och andra instanser som arbetar med säkerhet till sjöss.*

*Det snabba olycksförloppet och de dramatiska yttre förhållandena på olycksplatsen bidrog till det fruktansvärda. Vi riktar ett särskilt varmt tack till dem som deltog i räddningsarbetet för att ett antal människor trots detta kunde räddas.*



Gud, bara Du vet vad som fyller våra hjärtan.

Du vet vår sorg, oro, förtvivlan och frågor.

Vi ber om kraft att kunna ta emot var dag ur Din hand.

Vi ber inte om svar på alla våra frågor – bara om kraft att uthärda.

Tack för den godhet och glädje som Du lät oss

få del av genom dem som nu är borta.

Hjälp oss att hålla fast vid våra goda minnen

och hedra de döda genom att leva i kärlek.

Utfärdsbön som lästes av domprosten Caroline Krook  
i Riddarholmskyrkan i Stockholm.

**EstLine**

