

FÖRORD

Femton år har gått sedan förlisningen den 28 september 1994 då M/S Estonia tog 852 liv - och förändrade det för mångfald fler. Katastrofen har varit föremål för flera utredningar, ändå kan det inte sägas att sanningen är känd om hur och varför fartyget sjönk.. Mycken kunskap har dock vunnits - något av den återfinns på följande sidor.

Uppgifterna har samlats under många år och är hämtade ur skrivet, talat och filmat material. Ett tack riktas till dem, ingen nämnd ingen glömd, som med kunskap, engagemang och idealitet lagt ner stort arbete på att söka fakta. Deras arbeten har varit viktiga källor.

Kalendariet berättar om vad som skett under åren. Vem - Vad är skriven som en uppslagsbok i syftet att kunna söka på ord, hänvisningar leder till kompletterande information. Där finns personnamn, termer och begrepp, sant och osant, rykten och spekulationer, samband och reflexioner, ord som talats och skrivits samt påståenden och fakta. I den information och de kommentarer som ges har ambitionen varit att informera om anknytningen till Estoniaämnet eller notera något signifikativt. Urvalet har gjorts fritt, källhänvisningar ges inte, information har hämtats från såväl kända som okända källor och alla uppgifter kan därför ej verifieras.

Skeenden, förgreningar och långvarigheten har gjort Estoniaämnet så omfattande att det som här presenteras endast är en del, mycken information saknas eller är ännu inte tillgänglig. Förslag till kompletteringar och rättelse av felaktiga uppgifter välkomnas.

September 2009
Bertil Calamnius

Innehåll: NÄR Kalendarium Estonia, September 1994 - Maj 2009
VEM - VAD Namn - Ord - Begrepp
LITTERATUR

Bildmaterial: från Anders Björkman, Den Oberoende Faktagruppen,
Den Tyska Expertgruppen, Jutta Rabe och Drew Wilson

Denna utgåva av SEA - INFO - även tillgänglig på hemsidan
riktas i första hand till medlemmar i SEA , FAE och AgnEf.

Med stöd från MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap utges den av

STIFTELSEN ESTONIAOFFREN OCH ANHÖRIGA - SEA

Ansvarig utgivare: Lennart Berglund Tel/Fax: 0243-123 51
Postadress: Box 925, 781 29 Borlänge Postgiro: 2511-4
Internet: <http://www.seainfo.se> E-post: info@seainfo.se

Redaktör: Bertil Calamnius Tel: 0650-148 44
Postadress: Tunaborgsvägen 25, 824 34 Hudiksvall
E-post: bertil.calamnius@swipnet.se

ISSN 1403-2430

M/S ESTONIA



DATA

Byggår	1980
Fartygstyp	Ro-Ro bil & passagerarfärja
Längd	155,4 m
Bredd	24,2 m
Max. djupgående	5,6 m
Sista resan	
Besättning	186
Passagerare	803
Förlist	28 September 1994
Från havsytan till vraket	Högsta punkt 58 m, djupaste 85 m
Överlevande	137
Omhändertagna döda	95
Saknade	757

NÄR

KALENDARIUM 1994 - 2009

KALENDARIUM – M/S ESTONIA

1994

September 1994

27 M/S Estonia lämnar hamnen i Tallinn 19.15 estnisk tid. Några timmar tidigare har fartyget besiktigats i en Hamnstatskontroll vilken funnit sådana brister i fartygets skick att hon, enligt gällande regler, ej skulle ha tillåtits lämna hamn förrän felet åtgärdats

28 Under resan från Tallinn till Stockholm med 989 (antagen siffra) personer ombord förliser M/S Estonia ca 50 km söder om finska Utö. Enligt rapport från en finsk radarövervakningscentral försvinner fartyget från havets yta klockan 00.48 (svensk tid). Förlisningen sker på internationellt vatten, inom finskt sjöräddningsområde och ekonomisk zon.

Totalt 27 helikoptrar, 7 större färjor och 26 andra fartyg blir på olika sätt engagerade i räddningsinsatsen eller räddas ur havet huvudsakligen med helikoptrar. Senare officiell uppgift anger antalet överlevande till 137, 95 omhändertagna döda och 757 saknade.

Statsminister Carl Bildt informeras om förlisningen kl. 02.15 av SÄPO

Finländska kustbevakningen avböjer erbjudande om hjälp från ryska räddningsfartyg och utnyttjar ej möjligheten att sätta in fler helikoptrar.

Svenska ambassaden i Moskva meddelar Utrikesdepartementet att rysk räddningstjänst är beredd att delta i räddningsarbetet.

Den sist bärgade överlevande lyftes av en helikopter upp ur havet vid 9-tiden på morgonen, helikoptrarna instrueras vid 10-tiden att bärga kroppar ur havet.

Teorier framförs att det ännu kan befinna sig människor vid liv i luftfickor inne i det sjunkna fartyget

Olof Ehrenkrona i Statsrådsberedningen infinner sig hos Bildt 07.00, de förbereder de beslut som senare tas vid formellt regeringsmöte 09.00

Under morgontimmarna kontaktar kommunikationsminister Mats Odell sina kollegor, Olle Norrback i Finland och Andi Meister i Estland, och framför förslaget att olyckan skall utredas av en gemensam haverikommission.

Nio timmar efter katastrofen får vakthavande befäl vid Säpo-jouren, TT och Sveriges Radio ett meddelande som säger att Estonia sänkts i ett planerat sabotage. Enligt informationen skulle ryska intressen med motiv att störa de goda förbindelserna mellan Sverige och Estland ha planerat utföra ett sabotage mot ett passagerarflygplan men ändrade inriktning och valde ett fartyg. Säpo tog informationen på stort allvar och satte omgående fem säkerhetspoliser att utreda teorin dock utan något konkret resultat.

Extra regeringssammanträde kl. 11.00. En krisgrupp tillsätts. Det beslutas att olyckan formellt skall granskas av estniska myndigheter med bistånd från den svenska haverikommissionen. Dykare skall, så snart det går, börja föra upp döda från skeppets inre. En specialgrupp sammansatt från olika departement skall, under ledning av kommunikationsministern, undersöka hur anhöriga till offren kan hjälpas.

Efter att ha informerat kungen samt tillträdande statsministern Ingvar Carlsson flyger statsminister Carl Bildt till Åbo för att träffa sina kollegor Esko Aho i Finland och Mart Laar i Estland. Under flygresan till Åbo råder kommandörkapten Emil Svenson Bildt att ta upp kropparna men låta fartyget ligga. Till sin finska kollega Esko Aho och inför media säger Bildt att det var uppenbart att bogvisiret hade gått upp och förorsakat olyckan.

De tre statsministrarna kommer överens om att tillsätta en gemensam haverikommission och hur de olika uppgifterna i utredningen skall fördelas. Estland ges ledningsansvaret samt väderrapporter, besättningens kompetens och rederiorganisationen, Sverige får ansvaret för fartyget, vad som orsakat olyckan och hur besättningen hanterat den och Finland ansvaret för räddningsoperationen, larm, sjöräddningen och helikoptrarnas arbete.

Efter mötet mellan de tre statsministrarna säger Carl Bildt vid en presskonferens: ”Jag anser att vi skall göra mycket stora ansträngningar för att bärga de omkomna vilket av hänsyn till inte minst de anhöriga är någonting som jag ser som mycket, mycket viktigt och det har vi diskuterat hur det arbetet ska inledas.”

Från Åbo ringer Bildt till kommunikationsminister Mats Odell och meddelar att bogvisiret hade gått upp och förorsakat olyckan. ”Det finns ingen annan förklaring.” Odell ombeds kontakta Sjöfartsverket för en undersökning om det finns andra färjor med likartad konstruktion av bogpartiet. Bildt ringer även Hans Laidwa, Estlines VD i Stockholm, med beskedet att olyckan förorsakats av ett konstruktionsfel på Estonia.

Rederiet Nordström & Thulin är hälftenägare i Estline AB som ägde Estonia. Mindre än ett halvt dygn efter katastrofen sänder N&T ut ett pressmeddelande: "Med anledning av dagens tragiska olycka med MS Estonia kan N&T meddela att försäkringar täcker förlusten av fartyget samt eventuella skadeståndskrav".

Kommunikationsminister Mats Odell uppdrar åt Statens Haverikommission att biträda i utredningen av haveriet.

Den alternerande kaptenen på Estonia Avo Piht rapporteras räddad och förd till finska Utö tillsammans med 5 andra räddade personer. Räddningshelikopter Q 97 bärgade dem ur havet och flög dem till Utö. Därifrån transporterades Piht till Mariehamn och vidare med helikopter Y 69 till Åbo där han togs in på Centralsjukhuset ,

Estniska Radio Kuku sänder en intervju inspelad på finska Utö med en man ur besättningen på en svensk helikopter. Han berättar att han just räddat kaptен Avo Piht. Bandinspelningen blir sedan beslagtagnen av den estniska säkerhetspolisen.

Rederiets tekniske direktör meddelar vid en presskonferens att Avo Piht,, som av finsk polis rapporterats räddad och förd till sjukhus, nu ej kan återfinnas

Estniska regeringen ber det holländska företaget Wijismuller Salvage BV att planera en operation för att bärga de omkomna

Amerikanska ambassaden förmedlar ett erbjudande från FBI, Federal Bureau of Investigation att sända fyra rättsläkare för att bistå vid arbetet med att identifiera offren.

Sjösäkerhetsdirektören Bengt-Erik Stenmark säger ”... allt kommer att göras för att ta upp Estonia ur djupet, vilket är helt tekniskt möjligt ... Sjuhundra personer finns ju därnere och det vore egendomligt om de skulle finna sin slutliga grav i havet.”

I en TV-intervju uttalar sig Anders Lindström, ordförande i svenska och internationella Sjöfolksförbundet, kritiskt om Estlands förhållande till sjösäkerhet

Delar av regeringens krisgrupp möts på kvällen efter Bildts återkomst från Åbo. Bildt tar upp en diskussion huruvida ett konstruktionsfel kan ha förorsakat förlisningen.

29 Tillträdande statsministern Ingvar Carlsson säger att alla ansträngningar måste inriktas på att Estonia skall bärgas

DN m.fl. svenska tidningar uppger att Avo Piht, en av fartygets två kaptener, har räddats

Anatoly Kuteinikov, rysk ubåtskonstruktör, säger att människor fortfarande kan vara vid liv i luftfickor inne i den sjunkna färjan

Den internationella haverikommissionen konstituerar sig vid ett första möte i Åbo. Medlemmar är från Estland: Andi Meister, transportminister, ordförande

Heiki Arike, inrikesminister

Indrek Tarand, utrikesdepartementet

Kalle Pedak, generaldirektör estniska sjöfartsverket

Uno Laur, sjökaptен

från Finland: Kari Lehtola, ordförande i den finska haverikommissionen

Heimo Iivonen, konteramiral, verksamhetsledare

Tuomo Karppinen, teknologie doktor

från Sverige: Olof Forssberg, generaldirektör, Statens Haverikommission
Hans Rosengren, nautisk utredningschef och sjökaptan
Börje Stenström, teknisk utredningschef och civilingenjör

Andi Meister är transportminister och även styrelseordförande i Estonia Shipping Co, hälftenägare i Estline. Den nybildade haverikommissionen träffar nyckelvittnen ur besättningen - Kadak, Linde, Sillaste och Treu för en första utfrågning. Den blir anmärkningsvärt kort. Trots att utfrågningen knappt hunnit börja förklarar Andi Meister kraftfullt och bestämt att han och de estniska besättningsmännen måste lämna mötet eftersom ett flygplan väntar för att föra dem till Tallinn.

Regeringen ger Sjöfartsverket uppdrag att skyndsamt undersöka och redovisa de tekniska och legala förutsättningarna för att återfinna och omhänderta de omkomna. "Uppdraget är ett uttryck för regeringens vilja att göra allt som kan göras för att återfinna de omkomna" säger kommunikationsminister Mats Odell.

Ryska Ministeriet för Nödfallsituationer beslutar, efter förfrågan från finska myndigheter, att skicka specialister från Krigsflottan för att hjälpa till i bärgningsarbetet

Kaptan Esa Mäkälä på Silja Europa, On Scene Commander på förlisningsplatsen, meddelar 18.32 att sökandet trappas ned. Samtliga handelsfartyg befrias från räddningsuppdraget

Flygspaningarna efter omkomna upphör för dagen kl 19.26, skall fortsättas den 30:de

Carl Bildt finner det "anmärkningsvärt att misstankarna om bogportarna kom via regeringen och inte verkade vara kända hos den ansvariga myndigheten" d.v.s. Sjöfartsverket.

30 Estonia lokaliseras med ekolod och side scan sonar av det finska spaningsfartyget Suunta.

GD Janerus och chefsjuristen Johan Franson från Sjöfartsverket ger statsrådsgruppen, den krisgrupp som tillsatts inom regeringen, en första information beträffande förutsättningarna att bärga fartyget. Ett av de deltagande statsråden berättar senare i en intervju "... det som sades var att det var en fullständig omöjlighet ... allting var förstört och kropparna var krossade."

Polisen i Åbo uppger att det fanns 1051 personer ombord Estonia varav 191 tillhörde besättningen. 813 saknas. Någon trovärdig passagerarlista har ej kunnat presteras av rederiet. Senare uppgifter har fastställt det totala antalet människor ombord till 989. Rykten om smugglade flyktingar, instängda i en container eller trailer, sätter ett frågetecken för det verkliga antalet omkomna..

Kommunikationsminister Mats Odell tillsätter en utredning som skall granska om sjöfartsinspektionen brustit i sina arbets- och rapporteringsrutiner vid tidigare, liknande händelser

Vid möte i Åbo mellan svenska och finska ledamöter i JAIC diskuteras fördelning av arbetsuppgifter. I minnesanteckningarna noteras att man talat om en uppgift i en Helsingfors-tidning att en av de estniska ledamöterna i kommissionen är inblandad i en olaglig vapenaffär.

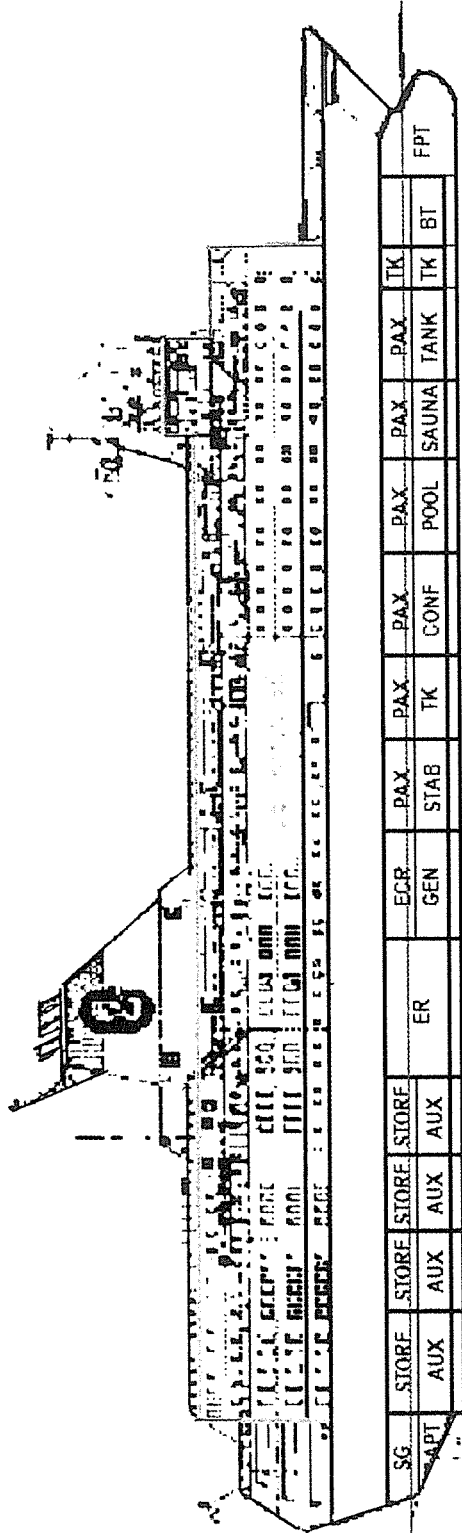
Estnisk säkerhetspolis besöker Estlines kontor i Tallinn och tar i beslag alla passagerarlistor och all dokumentation rörande Estonia

Förre riksåklagaren Magnus Sjöberg får i uppdrag att granska Sjöfartsinspektionen.

I en intervju i finska Hufvudstadsbladet avfärdar Estlines direktör den förlisningsteori som framförts i vilken bogvisir och ramp orsakat olyckan.. "Det är barnsligt att tro att ett 12 000 tons fartyg sjunker så fort även om lastbilar kommer loss, motorerna stannar och vatten läcker in vid visiret." Han tror att Estonia gått på en mina.

Estniska tidningar återger ett uttalande från sjösäkerhetsdirektör Bengt-Erik Stenmark - haverikommissionen har förhört Avo Piht, en av fartygets två alternerande kaptener.

Rapporteras att både tillträdande statsministern Ingvar Carlsson och ärkebiskop Gunnar Weman anser att Estonia måste bärgas om det är tekniskt möjligt



Däck

4 - 8

Däckshus

2 - 3

Överbyggnad

Vattenlinje

0 - 1

Skrov

M/S Estonia

Oktober 1994

1 Estlands ambassadör Andres Unga protesterar hos svenska UD mot att svenska myndigheter vägrat lämna uppgifter om estniska överlevande som förts till Stockholm.

1-3 I en operation ledd av en svensk marinofficer undersöks vraket av dykare från flera länder, bland dem ett flertal svenskar, sammankallade av Räddningsverket. Urd, ett försöksfartyg tillhörigt svenska marinen, används som bas för dykarna. Via radio får de höra från en ledningsgrupp vilka detaljer av vraket man önskar få undersökta. Det framgår att ett önskemål är att finna tekniska fel på fartyget.

2 Vid den finska haverikommissionens sökande efter bogvisiret hittas ett 7 x 10 meter stort föremål på havsbotten vid den plats där Estonia anses ha kantrat. Sonarbilder togs av föremålet, som efter analys visade sig vara en stålplåt. Filmer som togs av föremålet har sedan försvunnit (saken omnämns inte i JAIC:s rapport)

Söndagens gudstjänst blir en sorggudstjänst för Estoniaoffren i Storkyrkan i Stockholm och kyrkor runtom i Sverige

Finska fartyget Suunta videofilmade vraket med ROV Remotely Operated Vehicle (sjöuggla). Totalt 20 timmar film tas från propellern fram till bogen

Den internationella haverikommissionen har en första meningsskiljaktighet. Ordförande Andi Meister, estnisk transportminister och utan erfarenhet av haveriutredning, hävdar att kommissionen borde kunna slutföra sitt arbete på två veckor. Svenska och finska kommissionsmedlemmar säger att en ordentlig utredning tar omkring ett år

Estlands inrikesminister Heiki Arike rapporteras ha kontaktat NATO med förfrågan om dykare för att bärga de över 800 omkomna i vraket

3 Svenska fackliga organisationer för sjöfolk kräver att Diana II, som skall ersätta Estonia, skall gå med svensk besättning och flagg

Finska fartyget Halli undersöker vraket och ett stort område av havsbotten med dykare och två ROV.

Ordföranden för Riksdagens revisorer anser att Sjöfartsverkets generaldirektör Kaj Janerus bör avgå. Under de senaste femton åren har ett 15-tal utredningar om sjösäkerhet genomförts men icke resulterat i konkreta åtgärder. En av orsakerna är motsättningar mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Dagen före Estonias förlisning behandlade revisorerna en förstudie av samordningsfrågor inom sjöräddningen av vilken framgick att Sjöfartsverket gjort sig skyldigt till försumlighet och nonchalans.

Sjöfartsverket mottar uppdraget att undersöka de tekniska och legala förutsättningarna för att återfinna och omhänderta de omkomna - meddelat av regeringen den 29 september

Haverikommissionen sammanträder i Åbo och beslutar bl.a. att man skall försöka lokalisera bogvisiret.

4 Det administrativa ansvaret för haverikommissionen, JAIC flyttas från Estland till Sverige.

M/S Seaway Commander, ett fartyg specialutrustat för undervattensarbeten, lägger till vid kaj i Hangö i Finland ca en timmes gångtid från vrakplatsen. Det norska företaget Stolt Comex Seaway A/S (SCS), världens största undervattensentreprenör, har beordrat fartyget ligga i beredskap för omedelbar insats, i första hand för att omhänderta kroppar innan undervattensströmmar för bort dem. Assistans vid sjöolycka är tradition i Nordsjön och inskrivet i norsk lag. SCS tar kontakt med Johan Franson Sjöfartsverket, Sverige och Raimo Tilikainen, Sjöbevakningen Finland och erbjuder arbete med Seaway Commander till självkostnadspris.

Den internationella haverikommissionen lämnar sin första rapport och anger att orsaken till haveriet var

- att bogvisiret förlorades under gång
- att rampen inte kunde stå emot trycket från vågorna
- att vatten strömmade in på bildäck.

Estonias ägare avsäger sig allt ansvar för att bärga de döda. Vice VD för Nordström & Thulin säger: Vraket är inte vårt. Det är politikerna i Sverige, Finland och Estland som nu har ansvaret.

Åbo-polisen meddelar de senaste officiella siffrorna: 137 överlevande, 93 personer har återfunnits döda och antalet saknade är 819.

Klassningssällskapet Bureau Veritas ger order till sina 150 kontor runt om i världen att inspektera de drygt 600 ro-rofärjor som kontrolleras av BV, 45 av dem i Sverige,

5 Kommunikationsminister Mats Odell uttalar sig beträffande bärgning: "Det finns ingen övre smärtegräns när det gäller kostnaderna. Att helt avstå från att försöka återfinna de omkomna och därmed låta dem få sin grav i Östersjön är inte något som varit aktuellt i diskussionerna mellan den avgående och den tillträdande regeringen."

6 Kari Lehtola, finsk ledamot i haverikommissionen, skriver i ett fax att norska SCS fortfarande är aktiva och får gratis reklam i media. Han skriver vidare "Om det dröjer och det uppkommer problem innan vi finner vad vi söker kan vi få problem med pressen."

Sjöfartsverket utfärdar bestämmelser att alla svenska passagerarfartyg måste ha igensvetsade bogportar

Nordström & Thulin beslutar att upphöra med färjetrafiken till Estland. Rederiet anlitar KREAB, landets främsta PR-företag för att förbättra sitt rykte, skamfilat p.g.a. företagets klumpiga informationshantering vilken gavs omdömen såsom obehaglig, okänslig, omdömeslös och kaotisk.

Estniska delen av haverikommissionen har svårigheter att få den information de behöver. Fortfarande efter 6 dagar har N&T inte svarat på deras begäran att få ritningar, skisser och beräkningar på olika delar av Estonia. Efter 6 dagars postgång anlände ett brev från Bureau Veritas med erbjudande om hjälp.

Efter resultatlösa försök till kontakt med den finska haverikommissionen och Johan Franson på Sjöfartsverket sänder Stolt Comex Seaways A/S ett fax ställt till Alf Stenqvist på Kommunikationsdepartementet i vilket meddelas att man på eget initiativ beordrat ett av sina fartyg till Hangö. Med en redogörelse för företagets erfarenheter och kompetens erbjuder SCS sina tjänster för att i första hand hämta upp omkomna som ligger utanför vraket. Man påpekar att möjligheterna att finna omkomna utanför vraket minskar dag för dag eftersom vattenströmmar kan föra bort dem. SCS erbjudande gäller till dokumenterat självkostnadspris.

Omkring 5 500 personer har kontaktat polisens ID-kommission med förfrågningar om anhöriga och bekanta.

Den svenska ID-kommissionen fastslår att 136 personer överlevde katastrofen. Antalet omkomna svenska medborgare anges till 540 men är ännu ej helt klarlagt.

Den estniska polisen uttalar att man är besviken över att de inte fått bättre assistans från svensk polis och andra myndigheter.

Estnisk säkerhetspolis utfärdar via Interpol en efterlysning av kapten Avo Piht. Många vittnen har uppgivit att han räddats, han antas ha information som är viktig för utredningen.

7 Över tvåtusen anhöriga, vänner och arbetskamrater samlas i Stockholms stadshus till minneshögtid för de 63 omkomna från Stockholmspolisen

Ingvar Carlsson tillträder som statsminister i den nya socialdemokratiska regeringen.

8 Sjöfartsverkets chefsjurist Johan Franson sätter sig som ensam förhandlare med holländska Smit Tak BV som anges vara det företag som bäst kan bedöma vad som kan göras/bör ske med vraket. Smit Tak är ett världsomspännande företag specialiserat på att undsätta haverister samt bogsering. Inget är känt om diskussionerna med Smit Tak föregåtts av någon kontakt med Norge som i sin stora offshoreindustri har betydande resurser för undervattensverksamhet samt erfarenhet av sjöolyckor.

I en personlig kontakt med kommunikationsminister Ines Uusmann ger Mikael Fridbeck, anhörig till ett av Estonias offer, på SCS vägnar, information om den teknik och metoder för att ta upp omkomna som företaget erbjuder. Informationen får ett negativt mottagande, Uusmann meddelar att hon ej betraktar SCS som ett seriöst företag.

10 M/S Seaway Commander lämnar Hangö. SCS har inte fått något svar på det erbjudande som framförts i upprepade försök till kontakt med svenska myndigheter. Fartyget beordras återgå till sin stationering i Nordsjön.

Tuomo Karppinen, finsk teknisk expert i JAIC, skickar ett fax till sin svenske kollega i kommissionen, Börje Stenström. Han tackar för "den goda bilden av visiren och rampen." Officiellt påträffades visiret den 18 oktober.

Ines Uusmann blir kommunikationsminister i den nya socialdemokratiska regeringen och får ansvaret för regeringens handläggning av Estoniaärenden

11 Efter att media uppmärksammat Uusmanns märkliga agerande i anledning av erbjudandet från SCS kommenterar Jan-Olov Selén, departementsråd på Kommunikationsdepartementet, ärendet i Dagens Nyheter: "Vi är väl bekanta med vad det norska företaget har att erbjuda."

Sjöfartsverkets chefsjurist Johan Franson redovisar ett första utredningsuppdrag beträffande Estonia:

- Det finns inte några legala hinder mot och inte heller någon legal skyldighet för någon att eftersöka och omhänderta omkomna efter en fartygsolycka.
- Det skulle inte gå att återfinna alla omkomna oberoende av vilka arbetsmetoder och tekniker man använder.
- Enda möjligheten att ta hand om alla omkomna som finns ombord är att lyfta färjan, en tekniskt genomförbar operation men tidsödande och riskfylld.

Rapporten överlämnades till Ines Uusmann på hennes andra arbetsdag som kommunikationsminister. Inför henne och några av hennes närmaste medarbetare gjorde Franson en föredragning av rapportens innehåll och gav kompletterande information med ordval som skilde sig från rapportens språk, en bild som gjorde det djupaste intryck på åhörarna. Ines Uusmann sjönk ihop och blev askgrå i ansiktet.

Franson förmedlade bilden av ett inferno: "Fartyget trycktes ihop som en konservburk. De döda är troligen fullständigt krossade och blir mycket svåra att identifiera. Vid en bärgning skulle vraket sannolikt förvandlas till en enda stor köttkvarn."

Ines Uusmann lovar beslut inom några dagar. Regeringen skall då ha överlagt med de finska och estniska regeringarna. I samband med överlämnandet av rapporten hålls en presskonferens där Ines Uusmann börjar med att säga "vi skall göra allt för att få upp så många som möjligt av de omkomna så fort som möjligt"

Efter Fransons föredragning kommer Ingvar Carlsson och Ines Uusmann fram till att det kunde vara lämpligt att tillsätta ett råd med uppgiften att belysa etiska problem i samband med en bärgning.

Den internationella haverikommissionen sammanträder i Tallinn och fortsätter granskningen av videofilmer som tagits av vraket samt förhör de tre estniska besättningsmännen Silver Linde, Einar Kukk och Margus Treu.

Peter Paul Heineman, blivande medlem i Etiska rådet, skriver i Dagens Nyheter: "Jag tycker inte att en bärgning är meningsfull, det verkar tekniskt och mänskligt omöjligt med en bärgning."

12 Stolt Comex Seaways (SCS) sänder fax till kommunikationsminister Ines Uusmann i vilket man ställer sig undrande till hennes uttalande att deras företag ej skulle vara seriöst. SCS ger i sitt fax en kort presentation av företaget, dess kapacitet och erfarenheter samt en förklaring av hur pressen förmedlat upplysningar om dem. SCS upprepar sin önskan att kunna få göra en insats i tragedin och förnyar sitt erbjudande om omedelbar insats av ett i Hangö väntande specialfartyg .

(SCS fick svar från Ines Uusmann - den 19 januari 1995. I svaret hänvisades till regeringsbeslutet den 15 december att ingen bärgning skall ske.)

13 Stort uppslaget publicerar DN Debatt ett inlägg av Göran C-O Claesson "Låt färjeoffren vila i frid!" en artikel som - enligt vad som senare framkommit - inleder en kampanj mot bärgning och för betongövertäckning..

14 I en uppföljning av artikeln på DN Debatt skriver Aftonbladets chefredaktör Gunnar Fredriksson "Ingen grav värdigare än havet"

Domprost Caroline Krook, blivande medlem i Etiska rådet, säger i radions P1 "Nu måste de anhöriga förstå att det blir ingen bärgning."

17 Haverikommissionen meddelar vid ett möte i Tallinn att förlisningen berodde på att bogvisiret slagits av så att vågorna kunde slå in på bildäck och det inträngande vattnet därmed sänka färjan. Detta meddelande kom sedan att gälla som kommissionens "preliminära rapport" och den förklaring till Estonias förlisning som kommissionen alltsedan dess aldrig frångått.

18 Utrikesminister Lena Hjelm-Wallén, på besök i Tallinn, meddelar att Sverige lämnar ett bidrag på en miljon kronor till en fond för Estonias offer.

10.10.1994
"TURSKA"

SHK

Board of Accident Investigation

ESTONIA

Fax: 990 46 8 737 5852

710

Att: Börje Stenström

1

Börje,

Tack för din fax och den goda bilden av visiren och rampen. Vi ändrade våra planer och gick på sjön redan på söndag därför att vi tänkte att vi hade hittat visiren med sonaren. Vi kunde inte hitta visiren med ROV.

Vi filmade igen visiren och rampen med ROV. En sammanfattning av våra observationer är bifogad. Jag har videofilmen med mig och vi kan titta på den på måndag kväll i Näddal, om det passar för dig.

I dag jag skall köra med Tarmo mahti till Näddal och titta med honom lite på Diana. Jag skall försöka få ett rum i Näddal's badeanstalt hotell (Naantalin kylpylä) tel 921-857711.

Hoppas att vi träffar i dag kväll i Näddal. Mitt telefonnummer är 940-5028715.

Bästa hälsningar

Tuomo

Tuomo Karppinen

för info: Kari Lehtola
90 759 08 265

ES-nr: SE/SPF/1/ES/2/FI HA/256/1
Arkivbildare: Statens haverikommission
Titel: Ang videofilmningen av Estonias
bogrissir och bogramp

Börje fått kopior 941019
1994

TT skriver om den preliminära rapport som haverikommissionen presenterat i Tallinn. "Samtliga tre lås som skulle hålla Estonias bogvisir på plats slets sönder minutrarna före haveriet. Det 55 ton tunga visiret hamrade som en jättelik slägga mot bogporten som gav vika och släppte in vattnet."

(Kommentar: Bogport är en annan benämning för visiret)

Stor tveksamhet inför frågan om ett beslut om bärgning kommer att tas vid torsdagens regeringssammanträde. "Ju mer insatt jag blir i frågan desto mer tveksam blir jag" säger Ines Uusmann. Avsikten är dock att det skall tas ett "inriktningsbeslut"

Bogvisiret uppges ha påträffats på 76 meters djup ca en nautisk mil väster om vraket d.v.s. längre fram än vrakplatsen, i den färdriktning fartyget hade. Olika fakta har lett till antagandet att bogvisiret hittades långt tidigare (se fax Karppinen 10.10.1994) och att det föregivna letandet varit en täckmantel för andra aktiviteter.

Vid ett möte med partiledarna för att informera om de tekniska och legala möjligheterna att omhänderta omkomna och förutsättningarna för en bärgning lämnas information av representanter från bl.a. Rättsmedicinalverket och Sjöfartsverket (Johan Franson). Deltagarna från oppositionspartierna blev irriterade över att regeringssidan bara radade upp problem med bärgning.

Efter partiledarmötet, som var avsett ge ett utbyte av synpunkter inför påföljande dags regeringssammanträde, ser kommunikationsministern märkbart illa berörd ut och säger att Sjöfartsverkets rapport som kom den 11 oktober gjort henne allt mer tveksam. Hon nämner bl.a. att vid en bärgning kan lös inredning komma att verka som en kvarn ombord och skada de omkomna än mer.

Kommunikationsminister Uusmann meddelar att eftersom vraket ligger så djupt som 70 meter måste dykare först vistas i en tryckkammare i 28 dagar för att kunna gå ner. En dykoperation skulle bli komplicerad och kräva stor mental förberedelse. Hennes okunniga uttalande väcker uppmärksamhet.

Bureau Veritas, det klassningssällskap som godkände Estonia, får hård kritik av svenska sjöfartsinspektörer som meddelar att Veritas blundat för ytterst flagranta åsidosättanden av sjösäkerheten. På andra håll inom branschen anklagas Veritas för att vara mindre nogräknad och godkänna fartyg som andra klassningssällskap underkänner.

19 Estlands president Lennart Meri hör till dem som är mycket tveksamma till en bärgning. Även om det är tekniskt möjligt talar alla etiska skäl emot säger han

20 Regeringen ger Sjöfartsverket i uppdrag att göra en konsekvensanalys avseende omhändertagande av de omkomna från Estonia som underlag inför ett samlat ställningstagande.

Regeringen tillsätter ett Etiskt råd för att bistå regeringen i etiska frågor och överväganden avseende M/S Estonias förlisning och dess följder.

Sten Andersson	f.d. partisekreterare (s) och utrikesminister
Lars H. Gustafsson	barnläkare
Peter Paul Heineman	läkare, f.d. radiodoktor
Caroline Krook	domprost
Anders Lindström	ordförande Sjöfolksförbundet
Eva Sahlin	bitr. enhetschef Socialstyrelsen
Yrsa Stenius	journalist, författare
Karin Söder	f.d. partiordförande (c), ordförande Rädda Barnen
Bertil Werkström	f.d. ärkebiskop

flera av rådets medlemmar har offentligt uttalat sig mot bärgning. Anhöriga begär men nekas representant i rådet.

23 Bilden av rederiets kostnader för förlisningen klarnar. Genom ett nät av försäkringslösningar stannar självriskan på 166 000 kronor

24 De svenskar som försvann i samband med Estoniakatastrofen kan börja registreras som döda. Polisens utredningar om de personer som kan bevisas ha varit ombord börjar överlämnas till Riksskatteverket för vidarebefordran till berörda lokala skattemyndigheter

I TV-Aktuellt frågar en anhörig varför Stolt Comex Seaways erbjudande om omedelbar insats på Estonia av deras specialfartyg inte utnyttjats. Ines Uusmann svarar: "Det skall vara seriösa företag som gör det här. För de omkomna och de anhöriga skall ska det inte vara någon som tar billiga poäng på detta."

27 Polisintendent Tore Forsberg bekräftar i media att SÄPO tagit inrapporterade hot om sabotage mot Estonia på stort allvar och avdelat resurser för utredning.

Kommunikationsminister Ines Uusmann och Sjöfartsverkets Johan Franson möter anhöriga i Borlänge

Vid ett biskopsmöte i Uppsala påbörjas planer på en välsignelsegudstjänst på olycksplatsen. Avsikten är att den skall hållas oberoende av om fartyget bärgas eller ej och att den skall ledas av ärkebiskoparna för de lutherska kyrkorna i Estland, Finland och Sverige.

Media publicerar vittnesmål från Valters Kikusts, lettisk medborgare från Riga, som från fönster mot fören på sjunde däck, såg bogvisiret öppnas och slå igen flera gånger

28 Ledamöterna i Estlines styrelse polisanmäls. Brottsmisstankar: Grovt vållande till annans död - Grovt vållande till kroppsskada - Framkallande av fara för annan

Identifierade omkomna svenskar kommer med fartyget Sea Wind till Frihamnen och förs i sorgprocession till Riddarholmskyrkan

November 1994

Anhörigföreningen Den internationella stödgruppen, DIS bildas

2 Tio omkomna svenskar kommer hem

3 Förhandlingar påbörjas med försäkringsbolaget Skuld om skadestånd till Estoniaoffrens anhöriga.

Ärkebiskop Gunnar Weman uttrycker oro över att beskedet om en eventuell bärgning dröjer.

SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga bildas vid ett möte i Borlänge.

5 På Alla Helgons dag arrangeras minneshögtider i kyrkor landet runt med ljusständning för de omkomna.

7 Riksskatteverket redovisar namnen på 470 svenskar som registrerats som döda i folkbokföringen. 40 svenskar har återfunnits döda och identifierats.

Etiska rådet har sitt första sammanträde.

8 Peter Nobel, tidigare diskrimineringsombudsman och generalsekreterare i Svenska Röda Korset, får regeringens uppdrag att vara särskild utredare för information och vägledning till de anhöriga

10 Ärkebiskoparna i Sverige, Finland och Estland planerar att den 26 november hålla en minnesgudstjänst på platsen där Estonia sjönk. "Vi vill noga markera att det inte är en begravning och gudstjänsten kommer inte på något sätt att påverka argumenten för eller emot en bärgning" säger Gunnar Weman.

11 Estline återupptar trafiken Tallinn - Stockholm med Mare Balticum. Färjerederierna har efter Estonia noterat stort bortfall av passagerare. Viking Line redovisar för oktober en reducering med 31 % jämfört med samma period förra året.

16 Finska statsisbrytaren Nordica och svenska marinens minutläggare Furusund avser, om vädret tillåter, påbörja arbetet med att bärga bogvisiret som anges ligga på 76 meters djup ca 2 km väster om Estonias haveriplats.

Radions Eko-redaktion avslöjar hur fartygsinspektörer från ryska och polska klassningssällskapen samt Bureau Veritas låter sig mutas att släppa igenom dåliga fartyg. Chefen för den svenska sjöfartsinspektionen Bengt Erik Stenmark säger sig generellt inte lita på klassningssällskapen. Men när det gäller svenska fartyg kan man lita på dem och syftar på den kontroll som görs av Sjöfartsverket, d.v.s. hans eget verk.

17 Hundratals anhöriga från stora delar av Sverige marscherar med facklor och sorgstämda trummor från Sergels torg genom Stockholms centrala delar. Representanter för olika orter möter därefter i Rosenbad kommunikationsminister Ines Uusmann, samordningsminister Jan Nygren, Sjöfartsverkets Johan Franson m.fl.

Klassningssällskapet Det Norske Veritas säger med omedelbar verkan upp avtalen med den svenska sjöfartsinspektionen.

18 Estonias bogvisir rapporteras bärgat av svenska marinens minsvepare FURUSUND i samarbete med finska isbrytaren NORDICA. Visiret förs in till Hangö i Finland. - Såväl tid som plats för bärgningen ifrågasättes.

19 Estonias efterträdare, Mare Balticum, kör rakt in i vågbrytare vid avgången från Tallinn. Estline har därmed på kort tid drabbats av fyra bakslag. En knapp vecka efter Estonias haveri gick rederiets godsfärja Cap Canaille på grund i Stockholms skärgård och den 1 november stoppades Donata från att anlöpa Stockholms hamn då fartygets kapten var starkt berusad (blodprovet visade 2,84 promille).

23 I en intervju bemöter Ines Uusmann kritiken att regeringen "inte gör någonting" med beskedet att den konsekvensanalys, som Sjöfartsverket arbetar med, görs i form av en arbetsplanering, en planering för bärgning

Ärkebiskop Gunnar Weman säger att det är rimligt att båten ligger där den ligger

24 Sjöfartsverket tecknar ett kontrakt avseende undersökning av Estonias vrak. Norska dykeriföretaget Rockwater A/S i konsortium med holländska bärgningsbolaget Smit Tak B/V får uppdraget à 7, 5 miljoner kronor.

Stolt Comex Seaways offert på 3,5 miljoner kronor avvisas. Det faktum att Rockwaters erbjudande väljs framför det tekniskt likvärdiga men avsevärt billigare från SCS väcker frågor om hänsyn till andra intressen har inverkat. Rockwater hör till Halliburton, en företagsgrupp med starka band till Dick Cheney, tidigare USA:s försvarsminister

SMHI presenterar en utredning som visar att det inte, som påståtts, var extremt hårt väder natten då Estonia förläste. Det konstateras att fartyget färdades i ett relativt normalt hårt väder som ökade i styrka först efter förlisningen.

25 På Göteborgsoperan ger operans orkester och Göteborgs Symfoniker en konsert som samtidigt spelas in på CD. Huvuddelen av försäljningsintäkterna skall användas till att ge ekonomisk hjälp till de 132 estniska barn som förlorat en förälder på Estonia.

Finsk radio och TV uppmärksammar att Estonia inte var byggd för trafik på oskyddade vatten och borde ha byggts om när fartyget, då under namnet Wasa King, såldes till Estline och sattes i trafik på linjen Tallinn - Stockholm. De finska sjöfartsmyndigheterna var medvetna om denna brist hos fartyget men informerade aldrig sina estniska kollegor.

26 Ombord på färjan Georg Ots deltar ca 700 anhöriga, varav endast ett fåtal svenskar, när ärkebiskoparna från Sverige, Finland, Estland och Lettland håller en välsignelse- och minnesgudstjänst på olycksplatsen. John Vikström från Finland fastslår att det är en begravningsceremoni, Gunnar Weman från Sverige är inte lika klar i sitt uttalande.

28 Börje Stenström, sjöteknisk utredningschef i Statens haverikommission och ledamot i den internationella haverikommissionen skriver i ett brev till Meyer Werft, det varv som 1980 byggde fartyget, att inga detaljer ska avslöjas innan kommissionen enats med varvet om ett "samförstånd".

Hans agerande kommenteras: "I ett skede då dykare inte undersökt vraket och anhöriga ännu inte fått besked om offren skulle bärgas ur vraket eller inte väljer Stenström att mörklägga. Att en representant för haverikommissionen, med uppdrag att granska Estonias förlisning, lovar en part i utredningen att hålla tyst om orsaker till katastrofen, bryter mot kommissionens uppdrag och kan betraktas som myndighetsmissbruk alternativt tjänstefel i myndighetsutövning." I brev 2 december 1996 lovar Stenström fortsatt mörklägning.

December 1994

1 Regeringen beslutar att högst 3 miljoner kronor skall användas som stöd till anhörigföreningar

Dykplattformen Semi 1 anländer till den vrakposition de fått sig anvisad av finsk myndighet. I försöken att lokalisera vraket med sonar och ROV hittas inte vraket.

2 Med side scan sonar påträffas Estonia 2 112 meter från den angivna positionen.

Två huvuduppgifter styr undersökningen av Estonias vrak. Den ena är regeringens uppdrag att undersöka om det går att bärga kroppar och fartyg, den andra är från haverikommissionen som vill få sin förutbestämda teori om hur haveriet gick till bekräftad. Som uppdragsgivarens representant leder Sjöfartsverkets chefsjurist Johan Franson dykningar på vraket som genomförs av det norska företaget Rockwater A/S och holländska Smit Tak. Undersökning med ROV och dykare påbörjas och fortsätter sedan under ca 2½ dygn

Vraket undersöks med ROV samt av 17 dykare som arbetar på vraket under totalt ca 90 timmars dyktid.

Bland den material som hämtas upp av dykarna finns bulten till atlantlåset. Börje Stenström, JAIC med stora kunskaper om såväl haveriutredning som helikoptrar, ger emellertid order att kasta den tillbaka i havet. Motivet skulle vara bristande lastkapacitet i helikoptern.

Rättsmedicinalverket meddelar i en skrivelse till Sjöfartsverket: "RMV finner således det vara möjligt att organisera och genomföra en identifiering av de saknade offren efter Estoniakatastrofen om regeringen beslutar att fartyget skall bärgas."

7 Etiska rådet får information om problemen med en bärgning. Som vid presentationen på Kommunikationsdepartementet använder Johan Franson, Sjöfartsverket termer som gör starkt intryck "hoptryckt konservburk, krossade döda, köttkvarn" och att de som skall arbeta med bärgningen kommer att traumatiseras

8 Rockwater A/S överlämnar rapporten "Survey report m.v. Estonia. Our project nr. 94/7.060" d.v.s. rapporten från dykningarna 1 – 4 december

12 Sjöfartsverket lämnar sin rapport: Konsekvensanalys Estonia. Sammanfattning. "I rapporten konstateras att Estonia kan bärgas. Risken för ett misslyckande skall inte överdrivas men den finns. I samband med att fartyget vänds inför ett lyft kommer ett antal kroppar att fragmenteras. Vid undersökning av fartygets inre med hjälp av dykare har sammanlagt 125 kroppar räknats och ett inte räknat antal iakttagits. Det är möjligt att med hjälp av dykare ta om hand - enligt Sjöfartsverkets bedömning - mellan 100 och 300 kroppar. Om kroppar skall tas om hand enbart med hjälp av dykare kan ett gränsdragningsproblem uppstå (när skall omhändertagandet avbrytas)."

Etiska rådet lämnar sin rekommendation:

- Det är angeläget att regeringen fattar beslut nu så att de anhörigas sorgearbete kan gå vidare och att ovissheten upphör.
- Vår bedömning är att M/S Estonia inte ska bärgas.
- Dykare ska inte heller gå ner och hämta upp ett okänt antal kroppar som finns tillgängliga.
- Vår allt mer avancerade teknik försätter oss i valsituationer. Det är inte säkert att allt som kan göras alltid ska göras. Det är inte tekniken som ska styra gränsdragningen utan etiska värderingar.
- Platsen där M/S Estonia förläste ska fridlysas och betraktas som en gravplats.
- Fartyget skall förslutas på ett sådant sätt att gravplundring och all privat dykning omöjliggörs samt att berörda regeringar tar ansvar för att de döda får en grav i frid under överskådlig tid. Detta kan t.ex. ske genom övervakning.

13 I en summering av läget efter Fransons utredningar och Etiska rådets insats skriver en journalist:

- för det första finns det inte så mycket att plocka upp
- för det andra finns det ingen skyldighet att alls ta hem de döda
- för det tredje är det bäst att inte ta upp någon eftersom man inte kan få upp alla

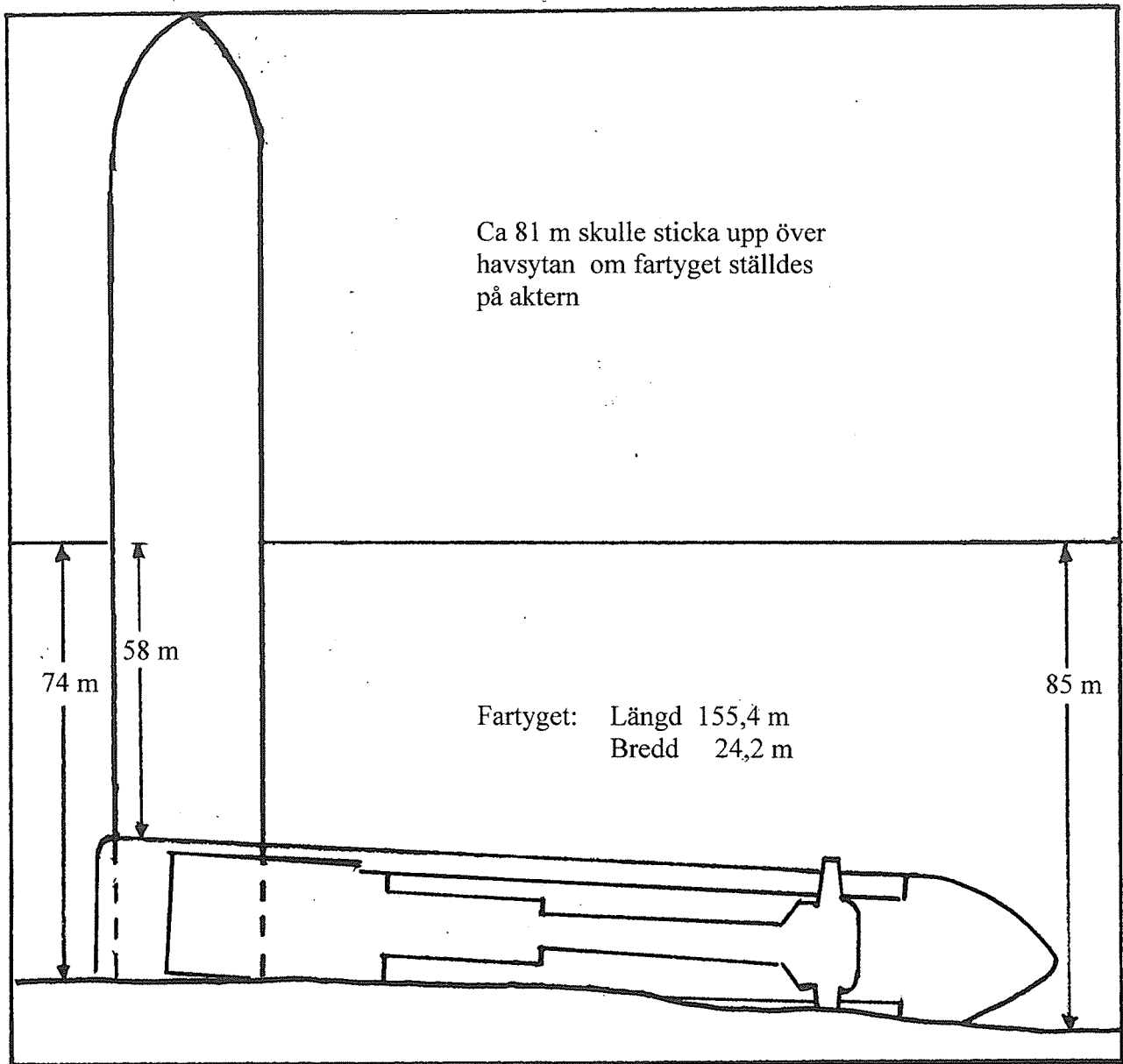
15 Regeringen meddelar sitt första Estoniabeslut:

- MS Estonia skall inte bärgas
- Några åtgärder för att ta upp de omkomna skall inte vidtas
- Platsen där fartyget förläste skall betraktas som en gravplats.

För att säkerställa att gravfriden respekteras skall fartyget täckas över och särskilda åtgärder vidtas i samarbete med de estniska och finska regeringarna för att skydda gravplatsen rättsligt.

Regeringen ger uppdrag till Sjöfartsverket att lämna förslag hur vraket skall täckas och bevakas

31 Ett ofta framfört argument från Kommunikationsdepartementet var att de anhöriga var totalt splittrade i bärgningsfrågan. En genomgång av diarieförda skrivelser från ca 400 anhöriga under perioden 28 sept - 31 dec visar att 97 % av dem önskade en bärgning.



Estonia på havsbotten

1995

Januari 1995

- Kommunikationsminister Ines Uusmann säger beträffande övertäckning: ”I fall Finska Viken inte blir täckt av is kommer saken att skötas om de närmaste månaderna.”

3 Det norska försäkringsbolaget Skuld lägger fram ett förslag till ersättning för dem som lidit skada. Förslaget accepteras av 98 procent av dem som fått erbjudandet.

19 Regeringen beslutar om stöd avseende administrativa kostnader till föreningar och stiftelser som har till syfte att tillvarata anhörigas och överlevandes ekonomiska, juridiska och sociala intressen. DIS tilldelas 940 000 kronor, SEA 740 000.

Februari 1995

- Med erfarenheter från Axel Kielland-olyckan i Norge där 123 människor omkom och 36 saknades efter att en oljeborrningsplattform slagit runt, kritiserar Odd Kristian Reme i en skrivelse ”Det etiske rådets redegjørelse” det Etiska rådets arbete och deras rekommendation som blev en avgörande faktor i beslutet att inte omhänderta de omkomna.

10 Sjöfartverket presenterar rapporten Övertäckning Estonia. Fyra metoder är i princip tänkbara:

- Täcka vraket med massor (sten, grus, sand)
- Ingjutning i betong
- Gräva ut botten under fartyget, delvis sänka ner henne i botten, övertäckning
- Täcka vraket med en nätkonstruktion

Alternativet ingjutning i betong utvecklades till skalkonstruktion av betong

11 Representanter från SEA möter ärkebiskop Gunnar Weman

Mars 1995

Felix-rapporten ”International Narcotics Trafficking and the Former U.S.S.R” publiceras. Det är ett 81-sidigt dokument som uppges vara skrivet av Ivan Ivanov, från Forskningsgruppen Felix vars tidigare skrifter betecknats som ”delvis sanning, delvis desinformation.” Estonia påstås ha transporterat smuggelgods som kaptenen under dödshot blev beordrad att dumpa i havet.

2 Sveriges regering ger uppdrag åt Sjöfartsverket att upphandla och låta genomföra en betongövertäckning

15 Bengt-Erik Stenmark avgår från posten som sjösäkerhetsdirektör på Sjöfartsverket. ”Det får vara nog nu!” är enda kommentaren. Hans avgång ses som en konsekvens av att han avfärdade som icke trovärdig den uppgift Bildt gav något mer än ett halvt dygn efter katastrofen - att det fanns ingen annan förklaring än att bogporten förorsakat förlisningen. Stenmark har även gjort uttalanden om hur Sjöfartsverket fungerar, bl.a. erkännandet att Sjöfartsverket inte tillräckligt noga utrett tidigare incidenter med skadade bogvisir.

24 Redovisning av den enkät i vilken SEA ställt frågor beträffande omhändertagande av omkomna. Av totalt 594 inkomna svar från anhöriga till offren röstar 49% för en bärgning, 51% emot.

April 1995

12 På uppdrag av Sjöfartsverket sänder konsultföretaget VBB, Vattenbyggnadsbyrån ut handlingar avseende prekvalificering vilket är första steget för de företag som önskar delta i anbudsgivningen på betongövertäckning.

18 SEA anmäler Börje Stenström, ledamot i JAIC, till Justitieombudsmannen för utredning om ett formellt fel begåtts som medfört att ett potentiellt viktigt bevisföremål förlorats. Under dykningarna på Estonias vrak i december 1994 blev delar från fartyget upphämtade och skulle föras i land för ingående undersökning. Bl.a. hade dykarna instruerats att skära bort låsbulten till det s.k. Atlantlåset.

Enligt JAIC hade visirets låsanordningar haft en avgörande betydelse i förlisningen. Bulten var därför av stor betydelse för att fastställa i vilket skick en av visirets låsanordningar var vid olyckan..

Efter endast en visuell inspektion av låsbulten gav Stenström order att bulten skulle kastas tillbaka i havet. Motivet för att slänga den i havet skulle vara att ett medförande av den 35 kg tunga bulten innebar alltför stor last i den helikopter som skulle föra Stenström i land.

(I ett beslut 1995-05-24 meddelar JO att frågan om hur det borde förfaras med låsbulten inte är en fråga som lämpar sig för bedömning av JO)

24 Sveriges Kris- och katastrofpsykologiska Förening arrangerar ett symposium om Estonia

28 Estoniakorset vid Ersta sjukhus invigs. Det enkla och vackra korset på klippan ovanför Stadsgården har uppförts på initiativ av Lars Håkansson som förlorade familjemedlemmar i katastrofen.

Maj 1995

24 Regeringen ger Sjöfartsverket i uppdrag att ombesörja bevakning av vrakplatsen

31 VBB Anläggning påbörjar utvärderingen av prekvalificeringshandlingarna

Juni 1995

1 Riksdagen antar lagen om gravfrid vid Estonia. Med undantag för arbeten med övertäckning blir all undervattensverksamhet vid eller på vraket förbjuden,

Rapporteras att ryska dykare avser besöka vraket under sommaren. Värdefulla metaller, kobolt och osmium, skall finnas på lastbilar ombord Estonia.

17 Med deltagande av 400 anhöriga ombord på färjan Mare Balticum hålles en minnesceremoni på olycksplatsen.

20 Utvärderingen av handlingarna för prekvalificering resulterar i att samtliga svenska anläggningsföretag inbjuds att lämna anbud. Bland de inbjudna är Rockwater det enda företag som har erfarenhet av arbeten på djupt vatten. Till de företag som inbjudits sänds en uppsättning föreskrifter som skall beaktas vid utarbetandet av anbud: Vraket skall betraktas som den slutliga viloplatsen för katastrofens offer och arbetena skall ske med tillbörlig respekt. Speciell uppmärksamhet skall ägnas miljöpåverkan, störning av bottensediment skall undvikas så långt det går. Informationen till anbudsgivarna inkluderar kopia av korrespondens med en anhörig som föreslår att täckningen av vraket utformas som en fornnordisk grav. I och med att förslaget bifogas anbuds föreskrifterna uppfattas detta som en av svenska regeringen önskad lösning.

21 SCS får besked att de ej är kvalificerade d.v.s. inte inbjudna att lämna anbud på betongövertäckningen.

29 Ombord på tyska bogserbåten Taucher Otto Wulf försöker Peter Barasinski att med hjälp av en undervattensrobot lokalisera och omhänderta sin omkomna hustru Carita. Från hennes överlevande arbetskamrater har han fått anvisning på den plats där de lyckades ta sig ut men såg Carita bli kvar. Med åtalbart manövrerande motar den svenska statsisbrytaren Ale det tyska fartyget bort från positionen ovanför Estonia.

Juli 1995

1 Lagen om skydd för gravfriden vid vraket efter Estonia träder i kraft. Eftersom vraket ligger i internationellt vatten kan lagen tillämpas endast på den som, efter att ha brutit mot den, kommer till svenskt territorium. Estland och Finland har åtagit sig stifta motsvarande lagar..

18 Spiegel-TV sänder på tyska satellitkanalen SAT 1 en dokumentär från Peter Barasinskis expedition till Estonia. Det berättas hur svenska regeringen genom påtryckningar mot Polens statsledning omintetgjorde en planerad expedition med ett polskt fartyg. Barasinski kunde genomföra sin expedition med ett tyskt fartyg.

Augusti 1995

23 Riksdagsledamoten, f.d. justitieminister Gun Hellsvik säger i TV angående Estoniaaffären: "Min roll i riksdagen har varit att undvika att någon utnyttjar situationen partipolitiskt."

Agerandet har betecknats som en koordinering av den politiska debatten som satte den demokratiska processen ur spel.

27 Folkrättsligt avtal träffas mellan Estland, Finland och Sverige om "säkrande av gravfriden", dvs om dykförbud och betongövertäckning. Dykförbudet anses ha trätt i kraft redan från den 1 juli 1995. För betongövertäckningen budgeteras 360 miljoner kronor (varav 230 miljoner kronor sedermera betalades ut trots att övertäckningen inte fullföljdes).

September 1995

20 Sista dagen för anbud på betongövertäckning. Sju företag har lämnat anbud med totala kostnader från 260 upp till 850 miljoner kronor.

28 Första årsdagen av katastrofen.

Oktober 1995

20 SEA och DIS, totalt förbigångna i alla beslut rörande vad som skall ske med Estonia och de omkomna familjemedlemmarna, begär överprövning av beslutet att utesluta SCS från prekvalificering.

23 Länsrätten avslår begärd överprövning - SEA och DIS är icke att betrakta som leverantörer och kan inte åberopa LOU, Lagen om Offentlig Upphandling.

November 1995

1 Anders Lindström övertar posten som generaldirektör för Sjöfartsverket.

8 Sju anhöriga väcker talan mot Staten inför Stockholms Tingsrätt och yrkar att Staten skall förpliktigas eftersöka och bärga de omkomna, bistå de anhöriga i deras försök att finna och bärga de omkomna samt förbjudas övertäcka vraket.

24 Tidningen Dagens Industri berättar hur kommunikationsminister Ines Uusmann betecknade Stolt Comex Seaway A/S som oseriöst. Artikeln utlöser en kraftig reaktion i Norge.

December 1995

11 Regeringsrätten beslutar att inte bevilja SEA prövningstillstånd för deras överklagan av beslut i Kammarrätten.. Efter att Statens Haverikommission lämnat ut samtliga videofilmer som tagits på Estonias vrak till TV 4 för kopiering begärde SEA att få tillgång till filmerna. Efter avslag gjordes hänvändelse till Kammarrätten som dock gjorde bedömningen att filmsekvenser som visar kvarlevor av människor skyddas av sekretesslagen.

1996

Januari 1996

16 Stockholms Tingsrätt ogillar käromålen från de sju anhöriga som yrkat att Staten skall förpliktigas eftersöka och bärga de omkomna samt interimistiskt förbjuda övertäckning. Målet avskrivs

21 Ett avtal avseende betongövertäckning av Estonias vrak träffas mellan Sjöfartsverket, svenska NCC och de holländska företagen Van Oord och Smit Tak

Februari 1996

5 Sju anhöriga som fick sitt käromål avvisat av Stockholms Tingsrätt överklagar till Svea Hovrätt. Kärandesidan är nu utökad med 97 svenska och 38 utländska intervenienter

Mars 1996

2 Sveriges regering uppdrar åt Sjöfartsverket att genomföra en betongövertäckning.

29 Svea Hovrätt fastställer tingsrättens dom som avvisade käromålet från de sju anhöriga vilka yrkat att Staten skall förpliktigas eftersöka och bärga de omkomna

April 1996

En Samordningskommitté för Estoniaoffren bildas. Deltagande organisationer är: Anhörigföreningen i Lindesberg, Den Internationella Stödgruppen, Neptunus - Stödföreningen för överlevande, Stiftelsen Estonia-offren och Anhöriga, ST-Polisväsendes anhörigförening samt Stöd- och Brottsofferföreningen i Vilhelmina.

13 DIS arrangerar möte på Karlbergs slott mellan anhöriga och regeringsföreträdare. I stället för inbjudna Ingvar Carlsson och Ines Uusmann kommer Birgitta Wallström, politisk sakkunnig och Eva Lindau, pressekreterare, båda på Kommunikationsdepartementet. Wallström säger att regeringens beslut att täcka Estonia med betong står fast och är inte förhandlingsbart. Hennes yttrande "Även ni måste ha respekt för regeringsbeslut" utlöser en storm av burop och upprörda reaktioner.

16 I samband med att finska oljebekämpningsfartyget Halli pumpar ut olja ur Estonias tankar undersöks vraket med ROV. Den Tyska Expertgruppen (GGE) hade begärt att få närvara vid undersökningen, nekades detta men fick i efterhand kopia av ett videoband. (bandet påstods ha spelats in 1996-06-19 vilket reser frågan om uppgiften är korrekt och i så fall av vilken anledning operationer då företagits på vraket.) Trots att hela fartyget hade inspekterats fick GGE videobilder endast visande Estonias förskepp.

19 Norska fartyget Tertnes lastat med 10 000 ton sten anländer till haveriplatsen och inleder ett arbete som beräknas ta ca 8 månader. För att stabilisera havsbotten skall sten läggas ut i långa strängar ovanpå vilka geotextil läggas ut och därefter 460 000 m³ sand ovanpå textilen. Efter dessa förberedelser beräknas havsbotten av mjuk lera vara tillräckligt stabil för att kunna bära den kombinerade tyngden av Estonia plus betongen d.v.s. de galler madrasser som skall läggas över vraket.

23 Den svenska regeringen uppmanar alla europeiska stater att ansluta sig till traktaten mellan Estland, Finland och Sverige avseende gravfrid för Estonias vrak

30 Radioprästen Lennart Koskinen skriver på Brännpunkt i SvD. Respekt för gravfriden talar mot Estonia-bärgning

Maj 1996

8 88 % av avsändarna motsätter sig betongövertäckning visar en genomgång av brev som diarieförts på Kommunikationsdepartementet

16 Enn Neidre (som förhörde överlevande besättningsmän från Estonia iförd kaptensuniform) avgår som estnisk representant i haverikommissionen p.g.a. jäv. Han kvarstår dock som expert för att biträda den estniska delen av kommissionen och deltar fullt ut i kommissionens arbete.

Juni 1996

1 Ines Uusmann meddelar att man beslutat att vänta med övertäckningen av Estonia.

16 Nyligen tillträdde statsminister Göran Persson säger, med syfte på betongövertäckningen, att "de sörjande inte bara kan avvisas".

19 Kommunikationsminister Ines Uusmann ger Sjöfartsverket uppdrag att avbryta arbetet med betongövertäckning senast när tryckbankar med eventuella förstärkningar färdigställts. Arbetet skall kunna återupptas vid senare tidpunkt som regeringen bestämmer. Sjöfartsverket får förnyat uppdrag att bevaka vrakplatsen

Juli 1996

18 Regeringen beslutar att något ytterligare ekonomiskt stöd till anhörigföreningarna ej skall utbetalas.

30 Estnische ordföranden i haverikommissionen, Andi Meister, avgår och riktar anklagelser mot den svenska delen av kommissionen. Olof Forssberg anklagas för arrogans och översittarfasoner.

September 1996

2 Mer än 10% av totala antalet medlemmar i DIS, Den Internationella Stödgruppen ifrågasätter den sittande styrelsen. I en skrivelse kräver 332 medlemmar ett extraordinärt styrelsemöte som skall behandla

- fullständig rapport från sittande styrelse beträffande status och vad som skett med de pengar som insamlats för Parisprocessen
- val av ny styrelse

17 En stämning mot Bureau Veritas, Meyer Werft och Sjöfartsverket inlämnas hos Tribunal de Grande Instance i Nanterre, Frankrike. Mer än 1 300 estniska och svenska anhöriga till omkomna står som käreande Detta är början på den s.k. Parisprocessen

Oktober 1996

10 17 kulturpersonligheter kräver på DN Debatt att en oberoende kommission skall tillsättas för att skapa full klarhet i hur svenska myndigheter hanterat Estoniaolyckans efterspel.

21 Regeringen ger SPF, Styrelsen för Psykologiskt Försvar i uppdrag att vara statens organ för kontakter med anhöriga till offren för Estonias förlisning. Uppdraget utvidgas senare till att gälla även överlevande efter haveriet.

November 1996

Maria Carlshamre tilldelas Stora Journalistpriset för ”undersökande reportage som starkt bidrog till att förändra regeringens och myndigheternas handläggning av Estonias övertäckning.”

9 Olof Forssberg, ordförande i svenska delen av JAIC, meddelar att haverirapporten inte kommer att kunna presenteras vid årsskiftet som tidigare sagts. Man hoppas nu kunna komma med slutrapporten under de första månaderna av 1997

11 SEA gör anmälan om ifrågasatt tjänstefel hos Polismyndigheten i Östergötlands län. Grunden för anmälan finns i den rapport som Johan Franson, Sjöfartsverkets chefsjurist, lämnat 1994-10-11. Som enmansutredare av regeringens uppdrag, att undersöka förutsättningarna för att återfinna och omhänderta omkomna från Estonia, har Franson i sin rapport underlåtit att utveckla förutsättningarna för omhändertagande. Anmälan hänvisar även till det faktum att Franson kände till den möjlighet som fanns att använda ett fartyg, specialutrustat för undervattensoperationer, vilket fanns i området och erbjudits för omedelbar insats att eftersöka omkomna. Hans rapport nämner ingenting om detta och i polisanmälan framhålls att misstagen starkt bidragit till att inga försök att omhänderta omkomna har gjorts.

(Chefsåklagare G. Friberg vid Åklagarkammaren i Norrköping beslutar 1996-11-28 att inte inleda förundersökning mot Johan Franson.)

December 1996

8 Kommunikationsminister Uusmann anser att det är lönlöst att försöka kräva tillbaka pengar från DIS. Regeringen anslog i januari 1995 totalt 2,78 miljoner kronor att användas till Estoniaföreningarnas administrativa kostnader för verksamheten. Pengarna fördelades på de 7 största föreningarna, av dem erhöll DIS 940 000, SEA 740 000 och de 5 mindre föreningarna tillsammans 1,1 miljoner. Redovisningen från DIS hur medlen använts var dock ’bristfällig’ enligt Kommunikationsdepartementet som krävde förtydliganden. Den nya redovisning som lämnades in visade att ordföranden Gunnar Bendréus erhölet 712 275 kronor för konsulttjänster och arvode. Ytterligare 133 109 kronor hade gått till resekostnader och hotell.

1997

Januari 1997

Anonym person med kontakter i den svenska regeringskretsen uppger att USA ligger bakom mörkläggningen samt att Avo Piht och de andra saknade ur besättningen befinner sig i USA, skyddade i ett s.k. Witness Protection Program.

Ett vilande kontrakt som skall göra det möjligt att snabbt återuppta arbetet med övertäckning av Estonia förbereds inom Sjöfartsverket. Förhandlingar förs med det NCC-ledda konsortium som påbörjade arbeten för en betongövertäckning vilka avbröts genom regeringsbeslut i juni 1996

Februari 1997

20 JAIC avslutar ett tvådagars sammanträde i Helsingfors. Före mötet sades att avsikten var att detta skulle bli deras sista sammanträde men utvecklingen av mötet ledde till att man blev tvungen att boka in ett nytt möte till den 12 mars. Slutrapporten beräknas nu komma i slutet av april eller början maj.

Mars 1997

6 Statens Konstråd godkänner polske skulptören Mirosław Balkas ändrade förslag till Estoniamonument

April 1997

Stripteaseredaktionen på TV 2 informerar att teknisk expertis som anlåtats av Sjöfartsverket avrått från den planerade betongövertäckningen.

1 Dagens Nyheter visar i faksimil ett telefax som JAIC:s Börje Stenström skickat i december 1996 till Peter Holtappels, ordförande i Den Tyska Expertgruppen, GGE. Stenström skriver beträffande svaga låsanordningar på Estonia - vi kommer att förbli tysta beträffande vem som kan ha installerat de svaga delarna.

Detta fick stor uppmärksamhet när saken blev känd och väckte misstankar om mörkläggning. GGE uttryckte förvåning eftersom man fått uppfattningen att JAIC godtagit uppgifter om att låsen försämrats vid oprofessionellt utförda reparationer. Det har antytts att Stenström, som avled ett par månader senare, efter ett uttalande i TV i efterhand känt sig missuppfattad när hans uttalande tolkats som att det var JAIC:s åsikt att Meyervarvet installerat undermåliga låsanordningar.

Maj 1997

23 Sjöfartsverket föreslår att gravfriden vid "Estonia" skall garanteras genom radarövervakning efter att över-täckningen stoppats, .

26 Ines Uusmann meddelar att Olof Forssberg, generaldirektör Statens Haverikommission och ordförande i den svenska delen av JAIC har avsatts. Forssberg har beslagits med lögn i samband med ett brev han underlåtit att diarieföra – han utnämns sex månader senare till lagman i Svea Hovrätt.

Juni 1997

Det NCC-ledda konsortiet som fick uppdraget att täcka Estonia presenterar tre förslag på hur över-täckningen skall kunna genomföras om regeringen beslutar att arbetena skall återupptas. Projektet har försvärats av det bottenskred som de hittills gjorda arbetena förorsakade och de nya förslagen baseras bl.a. på nya geotekniska beräkningar utförda av konsultföretag i Holland och Norges Geotekniska Institut.

2 Regeringen aviserar planer på att tillsätta en oberoende arbetsgrupp som skall utreda hur svenska myndig-heter och politiker skött Estoniafrågan.

Ann-Louise Eksborg utnämns till generaldirektör och chef för SHK, Statens Haverikommission.. Hon blir där-med ordförande i den svenska delen av JAIC

Chefsåklagare Tomas Lindstrand, som 28 september 1994 öppnade en förundersökning avseende ifrågasatt brott i samband med Estonias förlisning, har fram till nu väntat på den officiella haveriutredningen. I den kaotiska situation som uppstått i och med Olof Forssbergs avgång från JAIC räknar Lindstrand med att förunder-sökningen troligen blir mer omfattande än vad som var tänkt från början. Han påbörjar därför förhör med personal från Sjöfartsverket, Bureau Veritas och avser också träffa tekniska experter

3 Representanter för den Samordningskommitté som bildats av anhörigföreningarna möter ärkebiskop K.G. Hammar i Uppsala

12 Den Tyska Expertgruppen öppnar en Estoniautställning i Gamla Spårvagnshallarna i Stockholm. Den visas av advokat Peter Holtappels, ordförande och kapten Werner Hummel, huvudutredare och tekniskt ansvarig för den utredning som genomförs på uppdrag från det varv som 1980 byggde Estonia. Utställningen blir välbesökt, från officiellt håll kommer endast Sjöfartsverkets Johan Franson och chefsåklagare Tomas Lindstrand. Media visar ringa intresse.

Rikskriminalen arbetar med en utredning som inom kort kommer att lämnas till regeringen. En av Estonias alternerande kaptener, Avo Piht och sju andra personer rapporterades först räddade men blev senare noterade som saknade. Per-Olov Palmgren på Rikskriminalen säger att det finns inga tecken på att de här personerna skulle ha överlevt.

Augusti 1997

14 SEA föreslår i ett brev till Statsrådsberedningen att en Estonia-kommission - en sanningskommission - skall bildas. Som medlemmar föreslås Kjetil Lund, domare vid Norges Høyesterett och ledare för den framgångsrika Lundkommissionen, Tommy Lindström tidigare chef för Rikskriminalen, journalisten Maria Carlshamre som engagerat sig i Estoniafrågan samt Conny Nordin professor i psykiatri och hovpredikant.

17 Maskerat som ett projekt att filma intressanta vrak i Östersjön och med kodnamnet "Plus-projektet" arr-angerar polsk/tyska filmbolaget POL-GER en expedition till Estonias vrak med tyska bogserbåten Fairplay VII. Uppdragsgivare var Den Tyska Expertgruppen som önskade få vrakets botten mellan mudline och slingerköl dokumenterad från för till akter. Statsisbrytaren "Ale" driver bort Fairplay från positionen ovanför Estonia.

I en debattartikel i tidskriften Ventilen framhåller Kjell Karlsson, Maskinbefälsförbundet att befälhavaren på Estonia gjorde sig skyldig till åsidosättande av sitt ansvar genom

- att i rådande väderlek köra fartyget så hårt som gjordes
- att ej ombesörja stängning av vattentäta dörrar
- att gå ifrån kaj med vetskap om att bogvisir och ramp var defekta
- att gå ifrån kaj med vetskap om att EPIRB-arna var defekta
- att gå ifrån kaj med fartyget så pass snedlastat att det ej gick att häva med heelingtankarna

Författaren hävdar att på var och en av de punkterna är det mer än troligt att den skyldige blivit fälld vid en rättslig prövning

September 1997

8 Bengt Schager, vittnespsykolog och en av experterna i svenska delen av JAIC, meddelar att han inte accepterar haverikommissionens ståndpunkter i flera väsentliga frågor, avgår och säger att haverikommissionens rapport är ofullständig eftersom den estniska ordföranden vill undvika kritik av den estniska besättningen

18 Regeringen tillsätter Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder. Generalsekreteraren i Svenska Röda Korset Peter Örn förordnas som ordförande

23 Andi Meister, tidigare ordförande i JAIC, presenterar sin bok ”Löpetamaa logiraamat” (Den oavslutade loggboken). Han skriver att det är uppenbart att vraket besökts och kanske plundrats av privat anlitate dykare. Vid de officiella dykningarna i december 1994 kunde fartyget navigationsdator inte hittas, detta kan eventuellt kopplas till att ett av fönstren på kommandobryggan krossats på ett sätt som knappast kan ha skett vid själva olyckan.

28 Preskriptionstiden för ’vållande till annans död’ löper ut.

På treårsdagen av Estoniakatastrofen inviger riksdagens talman Birgitta Dahl den nationella minnesvården vid Galärkyrkogården på Djurgården i Stockholm.

Oktober 1997

15 Saxat ur Svenska Dagbladet: ”Komplikationsminister Ines Uusmann tänker snart föreslå en övertäckning av Hallandsåsen, erfar Marginalen från fullständigt grumliga källor.”

November 1997

17 Kommunikationsminister Ines Uusmann meddelar att hon inte avser kandidera i valet till riksdagen nästa år. Tiden som minister har inte varit lätt anser hon, svåra och känsliga frågor som Estoniakatastrofen, miljökatastrofen på Hallandsåsen samt affärerna kring Vägverkets generaldirektör Per-Anders Örtendahl har legat på hennes bord

December 1997

1 Den Estoniautställning som Den Tyska Expertgruppen visat i Gamla Spårvagnshallarna i Stockholm under juni månad har kompletterats med nytt material och kommer nu att visas under två veckor. Inom utställningen har SEA beretts utrymme för att visa en monter med en skalenlig modell av Estonia på havsbotten

3 JAIC, Den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen lämnar sin slutrapport till Estlands president. Haveriet förklaras med att bogvisiret slogs upp av vågkrafter, föll av och drog med sig ombordkörningsrampen. Vatten som strömmade in på bildäcket gjorde att fartyget fick slagsida och sjönk.

Bengt Schager, avhoppad expert i JAIC, publicerar en artikel på DN Debatt: ”Besättningens misstag förtigs”

4 JAIC:s slutrapport presenteras på ett möte i Folkets Hus i Stockholm av Ann-Louise Eksborg, efterträdare till Olof Forssberg som generaldirektör i Statens Haverikommission och även som ordförande i svenska delen av JAIC.

Den Tyska Expertgruppen håller en presskonferens i Gamla Spårvagnshallarna i Stockholm. Werner Hummel kommenterar slutrapporten från den internationella haverikommissionen

Någon gång under 1997 sände danska TV 2 en film som vållade uppståndelse ”Estonia - ulykke eller forbrydelse?” Den blev aldrig visad i Sverige.

1998

Januari 1998

Vid en hearing arrangerad av bl.a. Nautiska föreningen i Göteborg sammanfattar sjöfartspsykologen Bengt Schager, avhoppad ledamot i JAIC, sina intryck av tre års arbete: Kommissionen bestod av 25 personer av vilka 7 eller 8 gjorde det verkliga arbetet under ledning av en ordförande som inte ens försökte vara objektiv

12 Öppet Hus på Ersta sjukhus med deltagande av norska gäster som blivit engagerade i Estoniafrågan: Odd Kristian Reme, ledare för Kielland-fondet och Lars Weisaeth, professor i psykiatri

24 Medlemmarna i Den Oberoende Faktagruppen, Johan Ridderstolpe och Björn Stenberg, publicerar en artikel på DN Debatt: "Estonia: Mona Sahlins bortser från nya fakta".

Februari 1998

18 Chefsåklagare Tomas Lindstrand lägger ned förundersökningen avseende ifrågasatt brott vid Estonias förlisning. Han anser sig inte kunna bevisa "bortom allt rimligt tvivel" att någon begått ett brott som är åtalbart. Någon polisutredning har inte gjorts, hans beslut baseras på JAIC:s och Den Tyska Expertgruppens utredningar vilka båda ger "en sannolik och god bild" men Lindstrand anser "att någon ytterligare, ny utredning, inte skulle kunna förklara olyckan".

27 Vid ett Estoniaseminarium i Stockholm arrangerat av FinansTidningen medverkar Anders Björkman och Knut Carlqvist, framstående kritiker av JAIC:s haveriutredning

Mars 1998

I den undersökning som Ersta psykiatriska klinik genomför bland anhöriga visar resultaten från den femte enkäten att 63 % vill att de omkomna skall bärgas.

31 Advokat Henning Sjöström vill att Leif Hansen, facklig representant i Nordström & Thulins styrelse, placeras som vittne i stället för att finnas bland de svarande. Sjöström företräder sex anhöriga, bland dem Monica Köpsén som förlorade en dotter på Estonia. Inför Stockholms Tingsrätt förs talan mot rederiets styrelse som var väl medvetna om Estonias bristande sjöduglighet och besättningens bristfälliga utbildning. Hansen väntas kunna vittna om hur förhållandena på Estonia behandlats vid flera styrelsemöten före förlisningen

April 1998

14 Burness, Corlett & Partners, en engelsk maritim konsultfirma, har på uppdrag av ITF, The International Transport Federation utarbetat en rapport där JAIC:s slutsatser av orsakerna m.m. till katastrofen utsätts för en kritisk prövning.

16 Europeiska Kommissionen för Mänskliga Rättigheter avvisar ett klagomål från 93 (7 käre och 85 intervenienter) svenska medborgare som fått negativa avgöranden i Stockholms Tingsrätt (1996-01-16), Svea Hovrätt (1996-03-29) och Högsta Domstolen 1996-05-15. Deras yrkande var - att den svenska staten hade skyldighet eftersöka och bärga de omkomna - att bistå efterlevande att återfinna och omhänderta de omkomna samt att staten skulle förbjudas övertäcka vraket eller på annat sätt omöjliggöra en bärgning av de omkomna. Motiveringen för Europadomstolens avslag var att det finns skilda åsikter bland anhöriga om vad som skall ske med vraket och dess offer och att det knappast är möjligt att tillfredsställa alla anhörigas åsikter. Det noterades med förvåning att Kommissionen i sitt utslag gav företräde för vad någon - större eller mindre gruppering - hade för åsikt i frågan. En tolkning av tillämpliga paragrafer i konventionen hade väntats. Misstanke väcktes att politiska påtryckningar hade inverkat på beslutet.

23 Henning Witte, representant för anhörigföreningen DIS i den referensgrupp som medverkar i Analysgruppens arbete, lämnar referensgruppen. Han ville ha - men fick ej - ett uttalande från Analysgruppen att dykningar på Estonia bör genomföras på nytt

Juni 1998

5 I ett uttalande av rättsodontolog Håkan Mörner meddelas att Rikskriminalens ID-kommission gör bedömningen att omkomna från Estonia kan identifieras utan större svårigheter. Om kropparna bärgas kan de flesta svenskar sannolikt identifieras med hjälp av tandkort, DNA-teknik, personliga tillhörigheter och kännetecken

Juli 1998

1 Peter Paul Heineman "radiodoktorn" som ingick i det Etiska rådet säger: "I dag skulle jag inte fatta samma beslut."

September 1998

18 I beslut gällande ett överklagande finner överåklagare Uno Hagelberg inga skäl att ändra det beslut chefsåklagare Tomas Lindstrand tog när han den 18 februari 1998 lade ner förundersökningen avseende ifrågasatt brott i samband med Estonias förlisning

23 Anders Ulfvarsson, professor i marin teknik vid Chalmers, påtalar i en artikel på Brännpunkt i Svenska Dagbladet ett antal allvarliga brister i JAIC:s slutrapport.

28 "Estoniaaffären måste få ett hedersamt slut" skriver styrelseledamöter i SEA på debattsidan Brännpunkt i Svenska Dagbladet

Färjan Regina Baltica stoppar sina motorer och driver tyst förbi, samma tid samma plats, där Estonia för fyra år sedan förläste.

November 1998

12 "Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder" under ledning av Peter Örn lämnar en delrapport och rekommenderar: "Ansträngningar bör göras för att omhänderta och identifiera omkomna som finns inuti eller utanför Estonia"

13 Estlands Stockholmsambassadör Andres Unga besöker UD och meddelar att man i Estland är bekymrad över den nya vändningen i Estoniafrågan och möjligheten att den på nytt kan exponera landet för internationell kritik och ringaktning. "Estonia rör sig om en synnerligen komplicerad sakfråga som inte borde tillåtas utvecklas till en utrikespolitisk konflikt."

14 Finlands justitieminister Jussi Järventaus säger i anledning av Analysgruppens rekommendation: Det finns ingen anledning att ändra på det beslut om gravfrid som Finland, Sverige och Estland tidigare har fattat gemensamt.

17 Näringsdepartementet sänder Analysgruppens rekommendation på remiss. Totalt 60 myndigheter, kommuner, organisationer etc. blir tillfrågade

18 ITF och NTF arrangerar en konferens på Arlanda. En utvärdering av JAIC:s slutrapport, utarbetad av engelska konsultfirman Burness, Corlett & Partners, är ett centralt tema.

20 Efter att regeringen i juni 1996 beslutat avbryta övertäckningen av Estonia förhandlar Sjöfartsverket med det konsortium med NCC i spetsen som kontrakterades för arbetet. Ett omtvistat ämne i förhandlingarna har varit en alternativ design för ett eventuellt fullföljande av övertäckningen. Någon nöjaktig lösning har inte nåtts och Sjöfartsverket överväger att kräva tillbaka de 220 miljoner som Staten redan betalat.

24 Psykiatriska klinken på Ersta sjukhus, som genomför en flerårig undersökning av Estoniaanhörigas fysiska, mentala och allmänna hälsotillstånd, redovisar utfallet av sin enkät VII genomförd 3 år efter katastrofen. En av frågorna löd: "Anser Du idag att försök skall göras att bärga de döda genom dykning?" 56% av de medverkande svarade Ja.

December 1998

1 Efter en schism med styrelsen lämnar Henning Witte uppdraget som DIS juridiska ombud.

16 "Flertal mot bärgning" är rubriken över en artikel på DN Debatt. Analysgruppens rekommendation att omhänderta de omkomna har aktiverat anhöriga som accepterat regeringens beslut i december 1994 att inte bärga. En ny Estonia-förening bildas "Anhöriga för bevarad gravfrid vid Estonia" (den s.k. 'Norrköpingsgruppen').

22 Ett paket som av expertis bedöms kunna vara en odetonerad sprängladdning upptäcks vid en granskning av B 40 b, en av videofilmerna från dykningarna i december 1994.

1999

Januari 1999

I en videofilm från dykningarna i december 1994 påträffas ytterligare bilder på en icke detonerad sprängladdning.

10 Analysgruppens rekommendation har varit på remiss, 30 svar har kommit. I frågan om de omkomna i Estoniakatastrofen bör omhändertas visar en sammanställning att 5 har svarat Ja - 8 Nej - 12 tar inte ställning i frågan och 5 avstår från att yttra sig.

18 ITF, International Transport Workers Federation och NTF, Nordiska Transportarbetarefederationen skriver gemensamt brev till statsministrarna i Estland, Finland och Sverige och begär en ny och transparent undersökning av Estonias förlisning.

Februari 1999

En anhörig från Jönköpingstrakten anmäler Gunnar Bendréus, ordförande i anhörigföreningen DIS samt övriga i styrelsen för förskingring. 790 000 kronor saknas ur den processkassa som byggts upp av bidrag från deltagare i Parisprocessen

3 Finanstidningen publicerar bilder med kommentarer till icke detonerade sprängladdningar. Tidningen utsätts för påtryckningar av Styrelsen för Psykologiskt Försvar som önskar förhindra publiceringen. Artikeln, inklusive bild, utlagd på Internet blir omgående utbytt mot en sida som ej redigerats av Finanstidningen.

5 28 överlevande protesterar i Svenska Dagbladet mot hur deras vittnesmål hanterats i den officiella haveriutredningen. "Vittnesmålen är sammanblandade och friserade så att ingen utomstående skulle kunna återknyta från vems vittnesmål det är hämtat. Våra vittnesmål är inte korrekt återgivna".

11 Regeringen beslutar att inte följa Analysgruppens rekommendation samt framför ett djupt beklagande av tidigare misstag

- att man inte omedelbart efter förlisningen inlett ett omhändertagande av de omkomna.
- att det offentliga Sverige ej varit rustat att möta anhöriga och överlevande.
- beslutet att täcka vraket med betong.

17 En representant för SEA möter i Pärnu, Estland Ülo Veide, ordföranden i den estniska anhörigorganisationen EHVM.

April 1999

14 AgnEf, Arbetsgruppen för utredning av M/S Estonias förlisning bildas av överlevande och anhöriga. Stadgarna anger att föreningens inriktning och ändamål är att slutgiltigt klarlägga hela sanningen om M/S Estonias förlisning.

20 AgnEf begär i brev till Mona Sahlin att Näringsdepartementet skall verka för en förlängning av gällande femårig preskriptionstid för ansvar för brott i samband med Estonias förlisning

Maj 1999

Beslut om ny utredning av Estoniakatastrofen dröjer. Tidigare löfte, att regeringen skulle ge besked beträffande kraven på ny haveriutredning före sommaren, ändras till tidigast september. "Det här väcker misstankar om att det finns något som regeringen tror sig kunna manövrera undan" säger Klas Valbärj, NTF

15 I en skrivelse till näringsminister Mona Sahlin kräver SEA en ny haveriutredning utförd av opartisk, utländsk expertis

Augusti 1999

3 SEA anmäler Sjöfartsverkets släpphänta myndighetsutövning till granskning av JO: Med Fartygssäkerhetsförordningen 1988 gavs Sjöfartsverket i uppdrag att utfärda föreskrifter om tillsyn av svenska fartyg samt utländska fartyg som nyttjas till sjöfart på svenskt territorialvatten. Efter elva år finns ännu inte någon sådan tillsynskungörelse utfärdad.

Hade Sjöfartsverkets fartygsinspektörer kunnat arbeta efter ett ordentligt regelverk, skulle Estonia ej ha kunnat gå i trafik i det skick hon var.

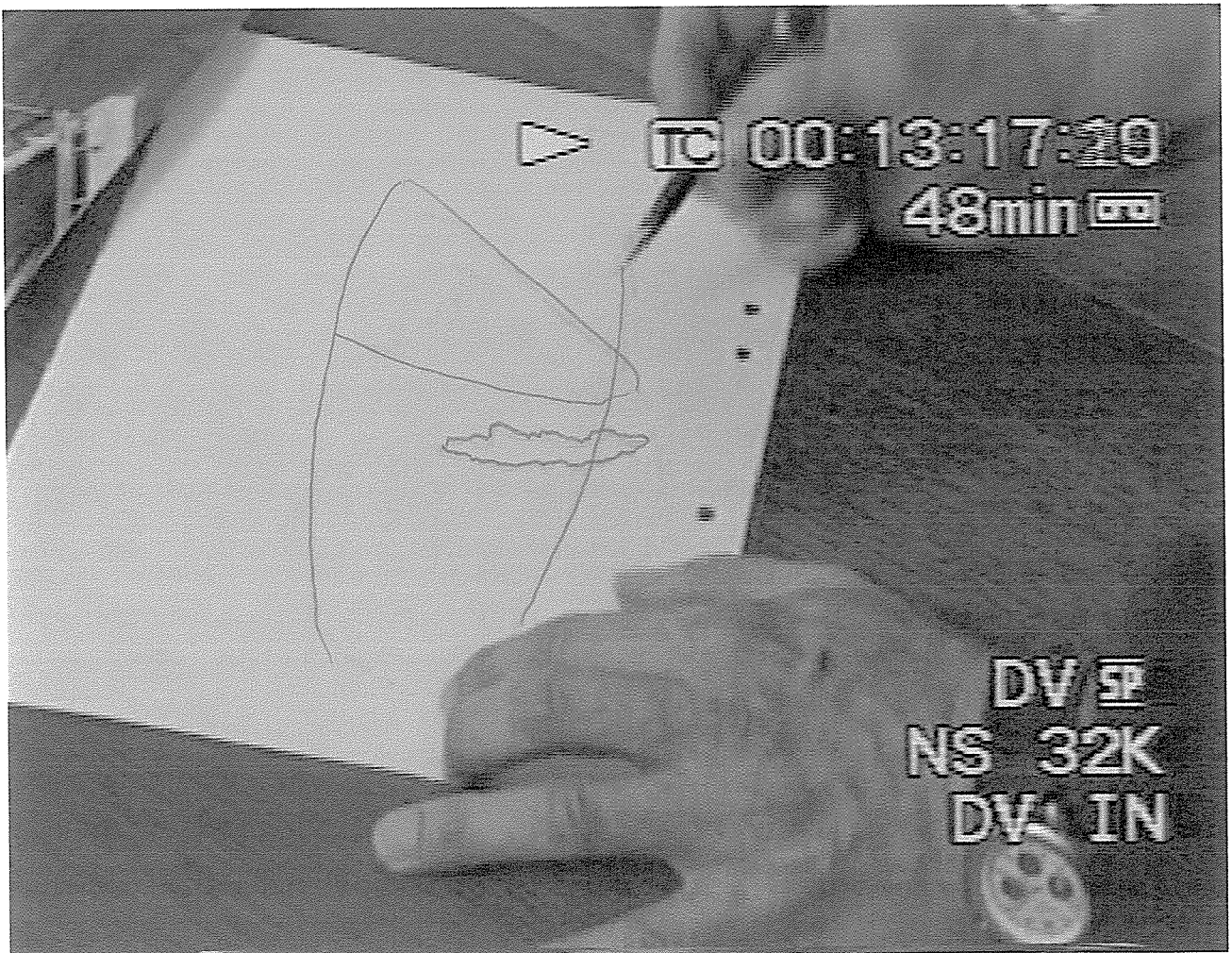
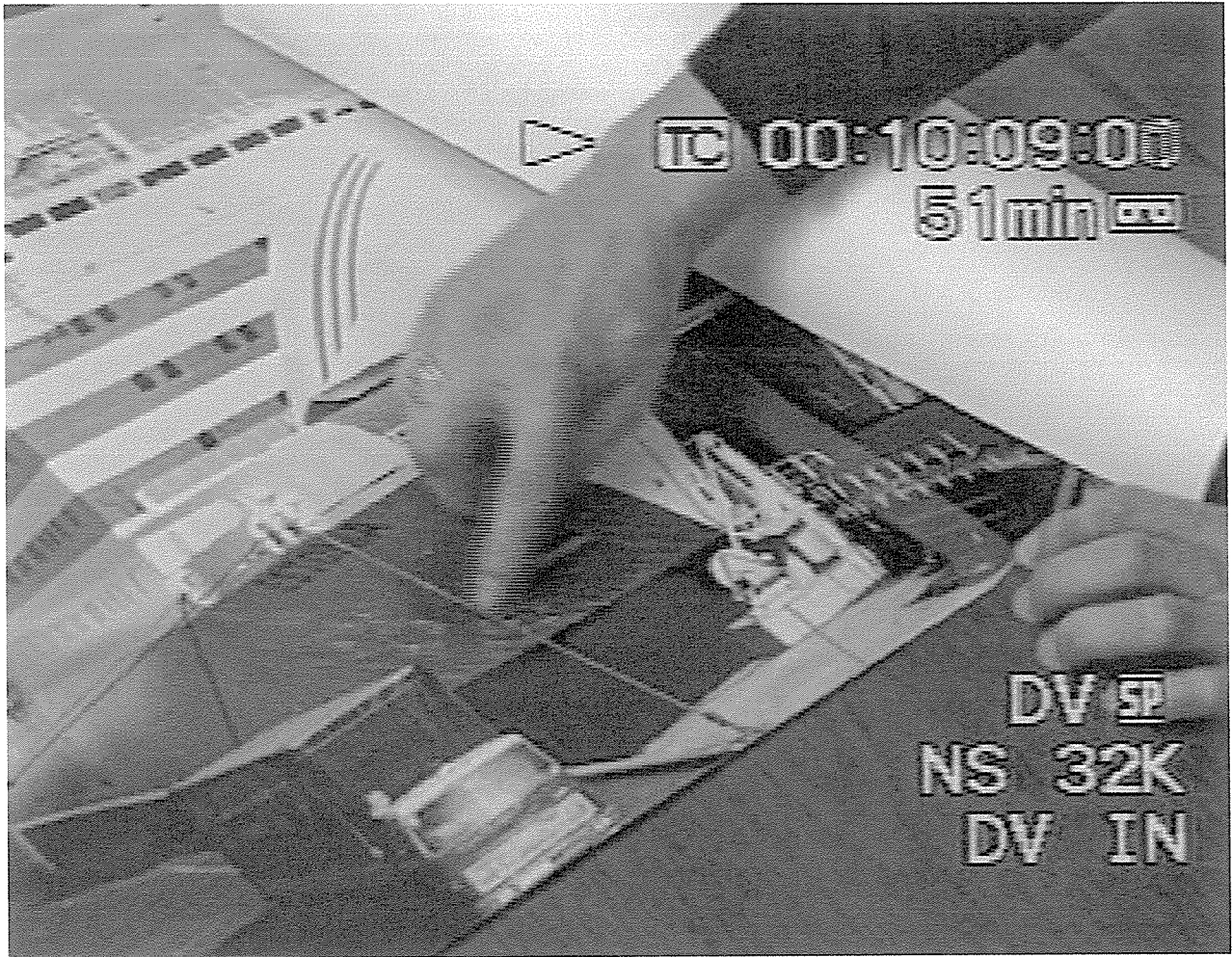
Det föreslås att, vid granskningen, uppmärksamhet skall riktas mot den omfattande omplacering av befattningshavare på ansvarig nivå vilken genomförts inom verket efter Estoniakatastrofen. En karusell av omplaceringar synes till stor del ha varit ägnad att försvåra fastställandet av det ansvar verket har i katastrofen.

10 Brian Braidwood, en av världens ledande experter på undervattenssprängningar, har i ett uppdrag för Den Tyska Expertgruppen, konstaterat att bogvisiret sprängts loss av minst tre sprängladdningar placerade mellan rampen och bogvisiret.

I brev till Riksåklagaren begär SEA överprövning av chefsåklagare Tomas Lindstrands beslut 1998-02-18 att lägga ner förundersökningen om brott som faller under allmänt åtal förorsakat Estonias förlisning

September 1999

28 På femårsdagen av Estonias förlisning utlöper preskriptionstiden för ansvar för brott i samband med vållande till annans död.



Oktober 1999

27 University of Strathclyde i Glasgow arrangerar ett seminarium "Design for Safety". En halv dag anslås till Estoniafrågan

November 1999

Bogvisiret transporteras från Hangö till Sverige. Avsikten är att ställa den på marinbasen på Muskö utanför Stockholm. Detta ändras kort före ankomst och visiret ställs i Södertälje hamn.

December 1999

19 Håkan Bergmark, löjtnant i svenska marinens reserv, intervjuas av tyska dokumentärfilmaren Jutta Rabe. Bergmark berättar i en 80 minuter lång film detaljerat om sin bakgrund och om deltagandet i en hemlig dykarundersökning av Estonia 1 - 3 oktober 1994 då ett 4 - 5 meter stort explosionshål i fartygets styrbordssida observerades och dokumenterades på film..

2000

Januari 2000

6 Reiner Gatermann, tysk korrespondent i Sverige, publicerar i Hamburger Abendblatt artikeln "Das kollektive Schweigen" (Det kollektiva tiganet) syftande på hur svenska medier hanterat publiceringen av Den Tyska Expertgruppens utredning av Estoniakatastrofen.

8 SEA - Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga sänder brev till utrikesministerierna i 25 länder i Europa, Nordamerika och Afrika med en vädjan om att inte tillmötesgå den svenska regeringens önskemål om att biträda gravfridstraktaten förrän Estoniakatastrofen blivit tillfredsställande utredd.

15 Representanter från AgnEf och SEA möter i Tallinn den estniska anhörigföreningen EHVM, ML Estonia Tegelike Hukupohjuste Valjaselgitamise Mittetulundusühing,

Maj

29 "International MV Estonia Seminar" i Stockholm. Med anslag från Näringsdepartementet och medverkan av ledande svenska och internationella forskare och experter arrangerar AgnEf ett tvådagars seminarium med ca 200 deltagare från 13 länder..

Juni 2000

31 I ett tvådagarsmöte hos den finska kriminalpolisen i Vantaa möts representanter för finska delen av JAIC, personer från advokatfirman Gahmberg samt Den Tyska Expertgruppen. Syftet är att granska videofilmer tagna på Estonia - en slutsats blir att materialet inte är tillförlitligt. Vad som påstås vara originalband visar samma klipp/avbrott som tidigare erhållna kopior. Officiellt registrerade filmer saknas etc. Det konstateras att flera av banden var klippta och på olika sätt manipulerade.

27 Amerikanen Gregg Bemis sänder ett fax till Mona Sahlin, inom regeringen ansvarig för Estoniafrågan, informerar om planer på en förestående dykexpedition till Estonias vrak och föreslår samarbete med svenska myndigheter

Augusti 2000

19 **Ombord** fartyget One Eagle genomför Jutta Rabe och Gregg Bemis en 13 dagars dykexpedition till Estonias vrak. Ett team på totalt 18 personer, varav 7 dykare, undersöker och videofilmade väsentliga partier av vraket samt avsöker ett stort område av havsbotten där bl.a. döda kroppar observeras. Metallprover tas från ett 2,0 x 0,7 meter stort uppläkt hål i frontskottet. Svenska, finska och estniska marin- och flygenheter bevakar och försöker störa undersökningarna..

September 2000

1 Presskonferens på Hotell Madison i Hamburg. Jutta Rabe och Gregg Bemis redovisar resultat från dykningarna på Estonia. Representanter för anhöriga ges en timmes information före pressen.

29 Efter analys av materialprover tagna från ett uppläkt hål i Estonias frontskott rapporterar tyska materialforskningsinstitutet, Materialprüfungsamt des Landes Brandenburg, att materialet sannolikt utsatts för detonativ påverkan.

Oktober 2000

3 Riksdagsledamoten Tom Heyman (m) föreslår i en riksdagsmotion en oberoende utredning av Estonia

4 Näringsdepartementet begär yttrande från 32 remissinstanser beträffande krav på ny utredning av Estonias förlisning som inkommit från Anders Björkman, AgnEf, Den Oberoende Faktagruppen m.fl.

I en riksdagsmotion föreslår Rolf Åbjörnsson och Ulla-Britt Hagström att JAIC:s rapport kompletteras med ytterligare utredning

5 Lars Ångström (mp) föreslår i en motion att internationell expertis får undersöka hur Estonia kunde sjunka så snabbt, att originalfilmmaterialet granskas avseende rampen såväl som ev. hål i skrovet och undersöka om visiret utsatts för sprängning samt att Sjöfartsverket offentligen dokumenterar det arbete som utförts inne på Estonias bildäck

9 Gregg Bemis och Jutta Rabe anhålls i sin frånvaro för att ha kränkt gravfriden vid Estonia.

Tyska materialforskningsinstitutet Dr Dölling + Dr Neubert avrapporterar sin analys av metallprover från Estonias frontskott och skriver bl.a. måste vi anta att detonation eller någon projektil åstadkom förändringen av materialet

26 Veckotidningen Der Spiegel ger uppdrag till Tysklands högt renommerade materialforskningsinstitut BAM, Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung, att analysera metallprover från Estonia

December 2000

5 I anledning av BAM:s pågående undersökning av materialprover från Estonias frontskott skriver Meyer Werft i ett brev till BAM: Man kan, med sannolikhet gränsande till säkerhet, utgå ifrån att frontskottet (liksom allt stål i fartyget) blev sandblästrat. (se 19 januari 2001)

DN Debatt publicerar en artikel av Susanna Popova beträffande ett förfalskat protokoll från en Hamnstatskontroll genomförd den 27 september i Tallinn. Besiktningen genomfördes på Estonia timmarna före den sista avgången av nio estniska fartygsinspektörer som skulle få 'on-the-job-training' under ledning av två svenska fartygsinspektörer från Sjöfartsverket. Vid kontrollen konstaterades allvarliga brister varav några var så allvarliga att fartyget enligt gällande regler inte skulle tillåts avsegla förrän felen var avhjälpta. Protokollet från Hamnstatskontrollen blev undersökt av SKL, Statens Kriminaltekniska Laboratorium som konstaterade att det manipulerats.

11 Riksdagsledamöterna Kent Härstedt (s) och Lars Ångström (mp) kräver i en artikel på DN Debatt att regeringen tillsätter en helt ny och oberoende haveriutredning.

2001

Januari 2001

17 AgnEf och SEA arrangerar en presskonferens i Riksdaghuset. Med introduktion av riksdagsledamoten Lars Ångström samt sakkunskap från Lars Ekbon, tidigare överingenjör vid FOA, presenteras rapporter från materialforskningsinstitut som analyserat provbitar tagna från Estonias frontskott. Analyserna indikerar att materialet utsatts för detonation.

Foi, Totalförsvarets forskningsinstitut (tidigare FOA) har redan efter några timmar satt ihop en expertgrupp som - i tid för att hinna presenteras på Aktuellt - ifrågasätter rapporterna.

19 Trots att Meyer Werft 5 december 2000 i brev meddelade att frontskottet (liksom allt stål i fartyget) sannolikt blev sandblästrat skriver BAM, i sin analys av provbitar tagna från Estonia, att stål-kuleblästring orsakat förändringar i ytstrukturen och att några tecken på detonation inte kunnat påträffas..

(Sand- resp. stål-kuleblästring är en metod för att avlägsna rost från stålplåtar. Sandblästring ger inte samma förändring i metallens ytskikt)

Februari 2001

3 Svenska Dagbladet publicerar en intervju med en tidigare överinspektör i Sjöfartsinspektionen. Rubrik: Inspektör erkänner slarvig Estoniakontroll.

Mars 2001

13 Gustav Hanouliak, engagerad som dykteknisk rådgivare vid undersökningen av Estonias vrak i början av december 1994 samt även då vraket skulle tömmas på olja 1996, säger i en intervju i Svenska Dagbladet att dykningarna var dåligt organiserade. Bara få visste om vad som egentligen pågick.. ”Så vitt jag vet registrerades eller utvärderades aldrig ungefär tre fjärdedelar av alla bitar som dykarna tog upp. De kastades tillbaka i havet.”

15 Professor Anders Ulfvarsson, Chalmers och Per-Erik Åsard uppmanar, i en artikel på DN Debatt, Mona Sahlin att ”släppa prestige” och låta göra en ny haveriutredning.

April 2001

12 Tyska veckotidningen Der Spiegel, som bekostat en undersökning av materialprover från Estonia utförd av BAM, Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung, påstår att någon explosion på Estonia inte ägt rum. I artikeln påstås även att de materialforskningsinstitut som tidigare konstaterat att en explosion kan ha ägt rum inte längre stöder den tesen. Dessa institut, två tyska och ett amerikanskt, har inte blivit tillfrågade av Der Spiegel och dementerar kraftfullt tidningens uppgifter

19 Regeringen meddelar SPF, Styrelsen för Psykologiskt Försvar att i den faktabank som upprättas inom myndigheten bör det finnas ett material som åskådliggör hur Estonia kan ha vattenfyllets i haveriets slutskede. SPF anlitar viceamiral Frank Rosenius och civilingenjör Staffan Sjöling att göra en förstudie som skall skapa underlag för den vidare beredningen av regeringens uppdrag

Maj 2001

11 Knut Carlqvist, tidigare kulturchef på Finanstidningen och starkt engagerad i Estoniafrågan, ger ut boken ”Tysta Leken” där han sammanfattar tre års studier av protokollen och vittnesmål från haveriutredningen.

23 Gregg Bemis försöker få avtalet om gravfrid upphävt för att få rätten att undersöka vraket igen och sänder en överklagan till Justitiedepartementet i Finland. Han vänder sig även till den internationella sjödomstolen i Hamburg och hävdar att avtalet strider mot internationell rätt och bör utsättas för juridisk prövning

Augusti 2001

20 Litauen, som länge vägrat underteckna avtalet om gravfrid vid Estonia, avser biträda avtalet efter Algirdas Brazauskas tillträde som premiärminister

21 Ombord på tyska trålaren Godenwind besöker Jutta Rabe på nytt Estonias vrak. Med dykare och ROV skall kompletterande dokumentation skaffas, man försöker även återfinna utrustning som förlorades vid förra årets dykningar och skall hämta mätutrustning som då placerades på vraket. På bogen placeras en minnesskylt för att hedra minnet av ”mer än 850 oskyldiga som övergivits av sina regeringar i Sverige, Finland och Estland”

28 Statsåklagare Michael Elsner vid åklagarämbetet i Hamburg inleder en förundersökning efter anmälningar från anhöriga till tyska medborgare som omkom på Estonia

September 2001

26 Ivan Kovar och Jindra Böhm, tjeckiska dykare som deltagit i Jutta Rabes båda expeditioner till Estonias vrak, berättar att vraket sedan expeditionen i augusti förra året vält över än mer mot styrbord. Vinkeln mot botten har ökat från 120° till ca 150° och vrakets botten har därmed höjts med 1,5 meter. Om rörelsen fortsätter kan styrbordssidan så småningom bli helt synlig

Oktober 2001

2 Henrik S. Järrel föreslår i en motion att Riksdagen skall ge regeringen uppdrag att i samråd med de finska och estniska regeringarna medverka till att en ny oberoende utredning tillkallas och temporärt häva gravfriden,

4 Ledamöter från fem riksdagspartier Lars Ångström (mp), Kent Härstedt (s), Tom Heyman (m), Ulla-Britt Hagström (kd) och Kenth Skårvik (fp) föreslår i en motion att en internationell expertgrupp får studera relevansen i den kritik av haveriutredningen som framförts av svensk och internationell expertis

22 Vraket efter ryska atomubåten Kursk tas in i torrdocka i Murmansk. I en avancerad bärgningsoperation där 20 meter av den främre delen sågades av nere på havsbotten lyftes ubåten från 110 meters djup i havet utanför Kola-halvön. Storleksmässigt var Kursk och Estonia lika, längd 155 meter, displacement 16 400 mot 15 600 ton. En bärgning av Estonia framställdes 1994 av Sjöfartsverket som tekniskt möjlig men av andra skäl närmast omöjlig att genomföra

December 2001

I den s.k. Parisprocessen beslutar Appellationsdomstolen (motsv. Hovrätt) i Versailles att målet skall återupptas och fullföljas vid lägre domstol. Denna lägre domstol, Le Tribunal de Grande Instance de Nanterre (Tingsrätt) har tidigare beslutat att målet icke kunde handläggas eftersom en samtidig process pågick i Sverige

13 Den motion som lades av fem riksdagsledamöter med olika partitillhörighet behandlas i Riksdagen som en fråga under statsbudgeten. Med röstsiffrorna 252 – 60 avvisas förslaget. Röstande för motionen var främst kristdemokrater och miljöpartister samt 4 moderater. 8 ledamöter från s, m, kd, c, och fp lade ner sina röster

2002

Januari 2002

10 Estonias bogvisir flyttas från hamnen i Södertälje till militärt område på Älvsnabben i Stockholms skärgård

11 På Steninge kulturcenter invigs en konstutställning ”Heart2Art – en hyllning till livet 5 år efter Estonia”. Arrangör är anhörigföreningen DIS som för ändamålet fått 200 000:- ur Estoniafonden

DIS meddelar att föreningen upplöses

Februari 2002

4 Riksdagsledamöterna Henrik S Järrel (m), Rolf Åbjörnsson (kd), Lars Ångström (mp) och Kenth Skårvik (fp) begär i en anmälan att KU skall granska huruvida svenska regeringen fullgjort de förpliktelser som IMO-resolutionen A.849(20) ålägger den svenska staten

6 Högsta Domstolen vägrar prövningstillstånd för ett mål mot rederiet i frågan vem som bär skulden för Estonias förlisning. Därmed försvinner sista möjligheten att förlisningen prövas i svensk domstol.

Juni 2002

10 ELA, Estonia Litigation Association bildas. Det är en förening för dem som på kändesidan deltar i den s.k. Parisprocessen

Juli 2002

16 Jutta Rabes bok: ”DIE ESTONIA Tragödie eins Schiffsuntergangs” kommer ut

September 2002

17 SVT sänder Maria Carlshamres och Johan Brandhammars dokumentär ”ESTONIA - Livlinan som brast”
Första delen: ”De överlevandes berättelse”

18 Andra delen: ”Den vita båten”

19 Tredje delen: ”En sjögrav för sanningen”

Oktober 2002

23 Riksdagsledamöterna för Miljöpartiet Lars Ångström, Claes Roxbergh, Mikela Valtersson, Helena Hillar Rosenqvist, Mikael Johansson, Leif Björnlof och Ulf Holm föreslår i en motion att internationell oberoende expertis ges i uppdrag att med utgångspunkt i det händelsescenario som beskrivs i JAIC:s slutrapport åskådliggöra med ett exempel på hur Estonia kan ha vattenfylts i haveriets slutskede

2003

Mars 2003

28 Viceamiral Frank Rosenius och civilingenjör Staffan Sjöling avrapporterar det uppdrag de fått av SPF - att med utgångspunkt i haveriutredningens rapport - i en förstudie söka åskådliggöra hur Estonia kan ha vattenfylts i haveriets slutskede. Brist på säkra data och avgränsningar har påverkat utfallet bl.a. om det fanns ventilationsöppningar i fartygssidan, andra flödesöppningar, fartygets rörelser, lastförskjutning mm. För en fördjupad sjunkförloppsstudie rekommenderas att ytterligare underlag skaffas av ventilationstrummor, status på vattentäta avdelningar under bildäck, branddörrar, fönster etc

April 2003

24 "Protokollet" en bok av Susanna Popova och Mats Holm kommer ut i handeln. Det är historien om den Hamnstatskontroll som genomfördes på Estonia, timmarna före hennes sista resa. Om gällande regler följts hade den kontrollen resulterat i att fartyget bedömts som icke sjövärdigt och icke tillåtits lämna hamn förrän ett antal fel åtgärdats

Oktober 2003

13 Filmen "Baltic Storm", producerad av den tyska journalisten Jutta Rabe, har premiär på biografen Cubix vid Alexanderplatz i Berlin. Filmen är en politisk thriller och har som tema att Estonia utsattes för ett attentat.

2004

Mars 2004

5 Jutta Rabes film Baltic Storm premiärvisas i Stockholm och Göteborg

Maj 2004

27 Överåklagaren i Stockholm lämnar vidare till Internationella Åklagarkammaren att utreda om Estonias förlisning orsakades av sabotage

September 2004

1 Estoniasamlingen, en av SPF sammanställd databas med 66 000 A4-sidor Estoniadokument, öppnas för allmänheten

20 Estonia-gruppen i Riksdagen (riksdagsledamöter, författare, journalister, överlevande, anhöriga, engagerade, AgnEf och SEA) arrangerar ett Estonia-seminarium i Riksdagens Andrakammarsal. Talare är Pieter van Vollenhoven tidigare ordf. International Transport Safety Association, Inga-Britt Ahlenius f.d. GD Riksrevisionsverket, Anders Ulfvarsson prof. Marin Teknik Chalmers, Hugo Tiberg prof. juridik Stockholms Universitet och Claes-Göran Wetterholm fartygshistoriker.

27 Professor Vassalos vid Ship Stability Research Centre i Glasgow skriver brev till Mona Sahlin och säger att han inte kan förstå de halvhjärtade ansträngningar som gjorts för att finna vad som skedde med Estonia. Han erbjuder sig organisera en internationell studie för att undersöka olyckan.

28 10-årsdagen av Estonias förlisning högtidlighålles på många orter runtom Sverige. I Stockholm arrangerar SEA och FAE en manifestation 25 - 28 sept. på Norrmalmstorg med utställning och tal. Avslutas 28:de med marsch, med stor musikkår, till minnesstunden vid det nationella minnesmonumentet på Djurgården

November 2004

25 Riksdagsledamoten Björn von der Esch hemställer i en KU-anmälan att ansvarigt statsråd ställs till svars för förstörandet av originalvideoband från dykarundersökning av vraket.

30 I TV-programmet "Uppdrag Granskning" producerat av journalisten Lars Borgnäs avslöjar Lennart Henriksson, f.d. tullintendent och chef för Sjtullen Stockholm, att militär material transporterats två gånger på Estonia under september 1994 och - på order uppifrån - tillåtits passera in i Sverige utan tullkontroll

December 2004

3 Regeringen uppdrar åt Hovrättspresident Johan Hirschfeldt att klarlägga huruvida Försvarsmakten eller Försvarets Materielverk transporterat försvarsmaterial ombord på M/S Estonia under september månad 1994.

26 En olycka av Estoniadimensioner drabbar Sverige då tsunamin i Sydost-Asien kräver 543 dödsoffer och cirka 1500 skadade bland svenska turister.

"Alla svenskar ska hem från Thailand vare sig de vill eller inte" säger Sveriges utrikesminister Laila Freivalds. "De som vill stanna och leta efter sina anhöriga kan inte räkna med någon hjälp från svenska myndigheter". Räddningsverkets krispsykolog är rädd för att man därmed upprepar traumat från Estonia då människor inte fick de möjligheter som fanns att söka sina anhöriga. Deras sorgearbete kommer att försvåras på samma vis som skedde efter Estonia.

I frågan om man lärt någonting av Estonia påminner Dagens Nyheter om vad Mona Sahlin en gång sade beträffande bärgning av kroppar: "Vi glömde att fråga de anhöriga. Det misstaget skall vi aldrig göra om."

2005

Januari 2005

3 I anledning av regeringens agerande beträffande hjälp till dem som drabbats av tsunamikatastrofen skriver Conny Nordin, medlem i dåvarande Analysgruppen, i en artikel på Brännpunkt i Svenska Dagbladet: "Det enda vi tycks ha lärt av Estonia är att vi ingenting lärt av Estonia."

21 Johan Hirschfeldt redovisar sitt utredningsuppdrag: "... föreligger inte någon grund för mig att anta att Försvarsmakten eller Försvarets Materielverk sökt transportera försvarsmaterial ombord på Estonia då fartyget förläste."

TV4 Nyheterna avslöjar senare att allt bakgrundsmaterial till utredningen om hemliga militära transporter på beslut av Hirschfeldt förstördes redan i samband med att utredningen presenterades. Hans förklaring var att han uppfattat det som regeringens önskan att materialet skulle förstöras efter att utredningen avslutats.

Februari 2005

8 Ingrid Sandqvist, f.d. tullförvaltare på Arlanda informerar att den militärmateriel som transporterades på Estonia veckan före förlisningen, utförtullades av henne i utkanten av flygfältet i ett mycket specifikt undantag från normal procedur, Egypten nämndes som möjlig destination för godset.

9 Den ryska dagstidningen Komsomolskaja Pravda skriver att Estonia användes av västliga säkerhetstjänster för att smugla rysk militärteknologi till väst.

21 I en artikelserie över tre dagar skriver Inga-Britt Ahlenius på Sidan 4 i Expressen: "Titanics utredning bättre än Estonias". "Estonias utredare vilseleder oss". "Estonia måste utredas på nytt".

Mars 2005

17 Riksdagen avslår med siffrorna 233 mot 39 och 4 nedlagda röster de motioner som kräver ny utredning av Estonias förlisning.

Regeringen ger uppdrag till VINNOVA att beställa ett forskningsprojekt avseende sjunkförloppet i M/S Estonias förlisning

April 2005

30 Sjöhistoriska museet i Stockholm öppnar en Estoniautställning

Maj 2005

1 Per Gahrton skriver i Aftonbladet. Varför tror ni inte på en konspiration? Locket på om Estonia - trots sensationella uppgifter om skumrask. Varför skulle en Estonia-konspiration vara otänkbar? Det tycks finnas en outtalad dogm på de stora medieredaktionerna i Sverige: Konspirationer finns inte.

17 De transporter av militär material på Estonia som avslöjades i ett TV-program infördes under ett avtal mellan Försvarsmakten och Tullverket med diarienummer 009-18/92. Tullklarering av särskild materiel. Avtalet avsåg förenklad tullklarering dvs ingen kontroll av materielen.

En begäran från RUT, Riksdagens utredningstjänst att få ta del av avtalet avslås med motiveringen att det kan skada landets försvar eller vålla fara för rikets säkerhet.

18 Tidigare överbefälhavaren Owe Wiktorin säger i möte med Estoniagruppen i Riksdagen: Ingen kunskap över huvud taget om transport av militär material på Estonia

19 Estlands parlament tillsätter en kommission för att undersöka om militär material transporterats till Sverige ombord på Estonia. Parlamentsledamoten Evelyn Sepp är den som hårdast arbetat för att få till stånd en sådan kommission,

23 Den engelska tidningen The New Statesman framför teorin att Estonia sprängdes av ryska intressen i ett försök att hindra den engelska underrättelsetjänsten, MI6 att smugla stulen rysk militärmaterial.

Juni 2005

28 Journalisten Sven Anér publicerar i sin tidning PALME-nytt kopia av ett telefax daterat 10 oktober 1994. I faxet som är ställt till Börje Stenström tackar Tuomo Karppinen, de är båda medlemmar i JAIC, för "den goda bilden av visiren och rampen." I JAIC:s slutrapport anges att visiret påträffades den 18 oktober.

Augusti 2005

31 En kommission tillsatt av estniska regeringen och ledd av statsåklagaren Margus Kurm skriver i en rapport att man inte kan vara sig bekräfta eller avvisa möjligheten av att militär utrustning transporterades på M/S Estonia katastrofnatten 27 - 28 september 1994. Kommissionen ges fortsatt och utökad uppdrag.

September 2005

27 I samband med årsdagen av katastrofen arrangerar Helje Kaskel, ordförande i Estonia Litigation Association, ett Estonia Symposium i Nationalbiblioteket i Tallinn. Anföranden av Edgar Savisaar, Estlands kommunikationsminister; Anders Björkman, sjösäkerhetskonsult; Gregg Bemis, ledamot Society of Naval Architects and Marine Engineers; Jutta Rabe, dokumentärfilmare och journalist; Evelyn Sepp, ledamot i estniska parlamentet; Marek Blus, forskare och medarbetare i polsk sjöfartstidskrift; Bertil Calamnius, styrelseledamot AgnEf och SEA; Lars Ångström, riksdagsledamot; Sven Anér, journalist och Christopher Bollyn, journalist.

Oktober 2005

25 Ryska TV-kanalen RTR sänder en dokumentärfilm om Estonia, ”Enkel biljett”

November 2005

29 Vid en privat filmvisning i Stockholm, arrangerad av Titanic-föreningen, SEA och AgnEf, visas en intervju i vilken löjtnanten i marinens reserv Håkan Bergmark berättar om sin medverkan 1-3 oktober 1994 i undersökningar av vraket med deltagare av dykare från flera länder. Ett 4 - 5 meter långt hål, brett nog för att tillåta en dykare passera igenom, observerades i styrbords sida.

2006

Januari 2006

1 Sirje Piht, hustru till Avo Piht en av Estonias alternerande kaptener, avlider. Som företrädare för anhöriga till de övriga mysteriöst försvunna estniska besättningsmedlemmar, först rapporterade räddade sedan saknade, arbetade Sirje Piht för att sanningen om vad som hänt med deras familjemedlemmar skulle bli känd..

31 VINNOVA:s utlysning avseende ett forskningsprojekt som skall studera sjunkförloppet i Estonias förlisning har resulterat i att två konsortier får i uppdrag att göra var sin studie..

SSPA-konsortiet består av SSPA AB, Göteborg; Ship Stability Research Centre vid University of Strathclyde, Glasgow UK; Maritime Research Institute Netherlands, Wageningen NL och Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg.

HSVA-konsortiet består av Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH, Hamburg DE;

Technische Universität Hamburg-Harburg, Hamburg DE samt TraffGo HT GmbH, Duisburg DE

Båda konsortierna har ledande internationell kompetens inom området. Vi valde att ge uppdraget till två olika projekt för att få ett så brett underlag som möjligt, förklarar John Graffman, VINNOVA.

Mars 2006

10 Den av Kurm ledda undersökningskommissionen lämnar sin andra rapport till den estniska regeringen. JAIC:s haveriundersökning får skarp kritik och betecknas som falsk och missvisande. Rapporten påtalar ett flertal tillfällen då finska och svenska tjänstemän visade sig ovilliga att lämna upplysningar eller ge stöd åt den estniska utredaren. Rapporten delgavs först premiärminister Ansip och justitieminister Lang som höll på den i tre veckor innan den frisläpptes. Flera ministrar motsatte sig offentliggörandet.

17 Riksdagen avslår med siffrorna 233 mot 39 och 4 nedlagda röster de motioner som kräver ny utredning av Estonias förlisning.

April 2006

5 Riksdagens Trafikutskott inbjuder till en hearing.

Anders Ulfvarsson, professor i skeppsteknik vid Chalmers säger: ”Det måste finnas en dold agenda bakom haveriutredningens rapport om Estoniakatastrofen.”

15 ”Haveriutredningen efter Estoniakatastrofen var en stor skandal, den är en skam för Sverige”, säger Inga-Britt Ahlenius, undergeneralsekreterare för FN:s internrevision tidigare GD Riksrevisionsverket. ”Det enda riktiga är att utreda detta på nytt, ju förr desto bättre.”

26 Den estniska parlamentsledamoten Evelyn Sepp riktar hård kritik mot svenska myndigheter som i hemlighet använde Estonia för transporter av militär utrustning.

27 Frågan om en utredning om Estonias förlisning debatteras i Sveriges Riksdag. Statsminister Göran Persson förklarar inledningsvis, att regeringen inte har några planer på en kompletterande utredning. "Vår uppfattning är den att vi har kommit så långt vi kan komma i detta undersökningsarbete." Flera av ledamöterna riktade en hälsning till vice ordföranden i det estniska parlamentets konstitutionsutskott Evelyn Sepp, som följde debatten från Riksdagens åhörarläktare.

Det noterades att Mona Sahlin - den minister i den svenska regeringen, som ansvarar för Estoniafrågor inte var närvarande.

Med 221 röster mot 48 röster avslogs en motion som föreslog en kompletterande utredning om Estonias förlisning.

Maj 2006

8 Estoniaorganisationer i Estland och Sverige sänder gemensamt ett brev till regeringarna i de länder som tillträtt gravfridsraktaten. Vädjar om att förbudet mot undervattensaktiviteter vid vraket hävs eller suspenderas för att tillåta inspektion av vraket samt bevissäkring.

18 Estlands regering inbjuder de tidigare ledamöterna i Internationella haverikommissionen (JAIC) till ett möte den 5 juni för att diskutera oklarheter i kommissionens slutrapport. Samtliga svenska ledamöter förklarar att de inte kommer att delta.

22 TV4 Nyheterna meddelar i ett nyhetsinslag, att regeringen redan 1992 informerades om ett avtal mellan tullen och försvaret, som öppnade för hemliga militära transporter med Estonia. Avtalet uppges ha försvunnit och enligt TV4 blev det aldrig blivit diariefört. Ansvarig tjänsteman kommer inte ihåg någonting och politikerna sägs ingenting ha fått veta vare sig före eller efter Estonias förlisning. Även Hans Laidwa, tidigare VD på Estline säger att rederiet var helt ovetande

25 De finska ledamöterna i JAIC förklarar att de följer det svenska exemplet, de kommer inte att delta i det möte där Estlands regering vill diskutera 'oklarheter'.

26 Riksdagsman Lars Ångström (mp) anmäler hovrättspresidenten Johan Hirschfeldt för Justitieombudsmannen. Anledningen är att Hirschfeldt förstört allt bakgrundsmaterial till utredningen om transport av försvarsmateriel på Estonia han gjorde på uppdrag av regeringen. Hirschfeldt anklagas för att farit med lögn då han vid en hearing i Riksdagshuset uppgav att han haft samtal med en cheftjänsteman på Försvarsdepartementet, vars rättschef hävdar att det icke har skett.

28 Efter att TV4 Nyheterna avslöjat omständigheter bakom militära transporter ombord på Estonia, kräver riksdagsledamoten Kent Härstedt (s) en ny haveriutredning med förhör under ed och straffansvar.

Juni 2006

1 En estländsk parlamentarisk kommission besöker Stockholm för att försöka räta ut frågetecken kring Estonias förlisning. Agendan inkluderar möten med Mona Sahlin, ansvarig för Estoniafrågor, Ulf Larsson dåvarande chef för Generaltullstyrelsen och Erik Rossander, tidigare MUST. Ann-Louis Eksborg, tidigare ledamot i JAIC, vill inte träffa de estniska parlamentarikerna. Kommissionen kritiserar Sverige för bristande samarbetsvilja och vill utreda om det mellan Estland, Finland och Sverige ingångna gravfridsavtalet tillåter nya dykningar och vad som krävs för att ogiltigförklara avtalet.

7 Interpellationer från Björn von der Esch (kd) och Henrik S Järrel (m) besvaras i Riksdagen av samhällsbyggnadsminister Mona Sahlin. Frågorna gäller det omdiskuterade hamnstatsprotokollet, vem/vilka, som skurit av ombordkörningsrampens räcken och varför JAIC underlåtit att nämna dessa omständigheter i sin slutrapport. Mona Sahlin meddelar att tystnadsplikten för Rockwaters dykare kommer att ses över.

12 Mona Sahlin svarar i Riksdagen på interpellationer från Lars Ångström (mp) och säger att hon i nuläget inte ser någon anledning att låta genomföra ytterligare undersökningar av vrak eller bogvisir.

29 Regeringen uppdrar åt SKL, Statens Kriminaltekniska Laboratorium att fastställa om bild- och filmmaterial på vraket som finns hos svenska myndigheter redigerats, manipulerats eller förvanskats. Vidare om det under perioden 2 oktober - 6 december 1994 skett förändringar på vrakplatsen som kan ha orsakats av mänsklig påverkan

Juli 2006

26 Uno Laur, tidigare ordförande i JAIC besvarar/bemöter frågeställningar framförda av statsåklagare Margus Kurm, ordförande i den expertkommitté som tillsatts av den estniska regeringen

Augusti 2006

14 En besvärsskrift inlämnas till Europadomstolen för Mänskliga Rättigheter i Strasbourg. Deltagare i Parisprocessen anklagar Frankrike och Sverige för att med rättsvidrigt agerande ha hindrat deltagarna i den nu 10-åriga processen från att få sin sak prövad. Därmed har man brutit mot Konventionen för Mänskliga Rättigheter som i Artikel 6 behandlar rättigheten till ”opartisk och offentlig rättegång inom skäligen tid och inför en oavhängig och opartisk domstol”

September 2006

12 Ledamoten av riksdagens försvarsutskott Lars Ångström (mp) hemställer att Justitiekanslern utreder vad Försvarsmakten och FMV, samt tidigare anställda inom Försvarsmakten, känner till om hemliga dykningar som företogs på Estonia dagarna omedelbart efter förlisningen och i vilket syfte detta genomfördes - omständigheter och aktiviteter som undanhölls haveriutredningen och som än i dag undanhålls politiskt ansvariga.

Oktober 2006

2 Ledamöter från samtliga riksdagspartier utom (s) anmäler Mona Sahlin till granskning av Konstitutionsutskottet. Sahlin har aktivt medverkat till mörkläggning av Försvarsmaktens kunskap om/delaktighet i aktiviteter i samband med Estonias förlisning.

23 ÖB Håkan Syrén svarar JK: ”Huruvida någon annan än Försvarsmakten har genomfört sådana dykningar som avses kan myndigheten inte uttala sig om, dock har inget framkommit som tyder på att så har skett”. När Försvarsmakten tidigare givit JK ett otillfredsställande svar - att några svenska dykningar inte ägt rum - krävde JK Göran Lambertz ett förtydligande och ville veta om Försvarsmakten känner till om något annat lands militär eller annan organisation varit nere i vraket strax efter förlisningen.

December 2006

Erik Rossander, tidigare chef för MUST, Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten, berättar för en estnisk parlamentskommission att det var MUST som arrangerade transporter av militärmaterial på Estonia.

Den Tyska Expertgruppen ger ut en ”Update” till sin i maj 2000 utgivna rapport. Kompletteringen täcker perioden juni 2000 – december 2006

8 Evelyn Sepp, vice ordförande i den estniska parlamentskommission som utreder frågan om transport av militär utrustning på Estonia, berättar att vid kommissionens första möte med Uno Laur, ordförande i JAIC, förnekade han kunskap om saken. Vid ett senare möte medgav han att haverikommissionen känt till och diskuterat ämnet men kommit fram till att sådana transporter inte hade något samband med förlisningen

13 Trivimi Velliste, medlem i den estniska parlamentskommission, säger att han hela tiden haft kännedom om att Estlands regering var involverade i transporter av militär material på Estonia samt att han kände såväl de personer som arrangerat smugglingen som de som var medvetna om vad som skedde

2007

Januari 2007

25 Efter omdömen som ”klassiskt exempel på mörkläggning” ändrar regeringen den tidigare givna tidsbegränsningen, 2 oktober - 6 december 1994, för SKL:s uppdrag att bedöma om det skett förändringar på vrakplatsen som kan ha orsakats av mänsklig påverkan. Bedömningen skall nu inte inskränkas till tidigare angiven tidsperiod

28 Från Scandinavian Stars Danske Støtteforening kommer information att svenska regeringen engagerat det danska rederiet Blue Star Line A/S att under första veckan i februari genomföra undervattensoperationer på Estonias vrak, angivet motiv - att ta hydraulolja ur vraket.

29 Forskarna i SSPA-konsortiet demonstrerar en skrovmodell i skala 1:40 av Estonia i våg- och manöverbassängen hos Chalmers i Göteborg. Framåt hösten kommer modellen att kompletteras med överbyggnad.

Forskningschefen Claes Källström, SSPA AB säger i en intervju att han inte känner till någon fartygskatastrof där inte ett håll under vattenlinjen ligger bakom ett snabbt sjunkförlopp

Mars 2007

15 Estnische statsåklagaren överlämnar sin tredje rapport i den undersökning som genomförs av en kommitté tillsatt av regeringen. Orsaken till att kommittén tillsattes, och ämnet för den första rapporten 31 aug 2005, var avslöjandet att militär materiel i hemlighet transporterats på Estonia. I rapporten behandlas de svar som Uno Laur, ordförande i JAIC fram till dess upplösande, lämnat på de frågor Kurm ställt till ledamöter i JAIC. Det noteras bl.a. att svenska Sjöfartsverket vägrade utredningen möjligheten att intervjua Rockwaters dykare utan hinder av det tysthetslöfte de ålagts. (tillåtelse gavs senare).

30 Jutta Rabe, anhållen i sin frånvaro efter dykningarna på Estonia i augusti 2000, besöker Sverige för första gången efter att preskriptionstiden löpt ut. Vid en presskonferens meddelas bl.a. att hon har namn på sex höga militärer från Estland, Finland och Tyskland som var involverade i transport av militär material på Estonia olycksnatten. Detta är känt även av estnische statsåklagaren Margus Kurm, och om han inte vidtar någon åtgärd kommer Rabe att offentliggöra namnen.

31 Rabe talar vid ett möte i ABF-huset arrangerat av Skandinaviska Titanic-förningen tillsammans med AgnEf och SEA

Maj 2007

11 Workshop i Glasgow. Forskarna i de två konsortierna, SSPA och HSVA, i VINNOVA:s forskningsprojekt som undersöker sjunkförloppet i Estonias förlisning, möts för att stämma av halvtidsresultat

Professor Olle Rutgersson, Chalmers som medverkar i forskningsprojektet säger att en explosion finns fortfarande med som en möjlighet, men vi har inga indikationer att det skulle vara så

16 Vid Handelshögskolan i Helsingfors lägger Hannu Hänninen fram en doktorsavhandling som behandlar Estoniaolyckan. Ingen enskild person eller myndighet kan skyllas för att ha begått något fel i olyckan som berodde på systemfel och framför allt på rutiner i sjöfartsbranschen

26 Sjöfartsverkets Johan Franson, som ledde dykarundersökningarna av Estonia i december -94, säger i en radiointervju att arbetet hade stora brister. Det var två uppdrag som styrde - regeringens uppdrag att se om fartyg och kroppar kunde bärgas - och haverikommissionen som ville få sin förutbestämda haveriteori bekräftad

Juni 2007

13 Världen i Dag skriver om Bengt-Erik Stenmark som var chef för Sjöfartsinspektionen då Estonia förläste och från den positionen avfärdade som icke trovärdig statsminister Bildts uppgift att bogporten förorsakat förlisningen. Detta fick konsekvenser, under förödmjukande former tvingades han bort från posten som sjösäkerhetsdirektör

Augusti 2007

10 Lidingsö tidning rapporterar att en minnessten över Estonias offer måste flyttas. Stenen restes 1995 på klippan bakom Bodals kyrka, mitt emot hamnbassängen där Estonia hade sin kajplats. Platsen valdes av det skälet men planerna på en ny kyrka förutsätter att minnesstenen flyttas.

September 2007

12 Sten Tolgfors, som i en riksdagsmotion i september 2004 föreslog en ny haveriutredning, utnämns till försvarsminister, och blir därmed inom regeringen ansvarig för Estoniafrågan.

2008

Februari 2008

29 Ekot på Sveriges Radio informerar om väntade rapporter i VINNOVA:s forskningsprojekt: "Enligt forskarna är den mest troliga förklaringen att det var bogvisiret i fören som ramlade av och att det där kom in vatten."

Mars 2008

3 SKL har slutfört uppdraget från Regeringen och konstaterar i en rapport att i filmdokumentationen av vraket finns originalmaterial, kopior, kopior av kopior, redigerade band och band där tidigare bildmaterial spelats över. Frågan om det skett förändringar på vraket förorsakade av mänsklig hand lämnas i huvudsak öppen.

11 Debattartikel i Aftonbladet. Per Björkman, Henrik S. Järrel och Stefan Torsell påminner om den attityd det offentliga inte sällan visat efter Estonias förlisning. Dit hör mer eller mindre godtyckliga hemligstämplingar, ”glömska” och munkavle, förstörda dokument, förkomna eller redigerade handlingar och videoband samt frånvaron av ansvar

April 2008

3 ”Mini-Estonia gick till botten som planerat” rapporterar Ny Teknik från modellprov i SSPA:s våg- och manöverbassäng. SSPA-konsortiet i VINNOVA:s forskningsstudie gör prov med en modell av Estonia i skala 1:40. Modellen hade inte bogvisir eller stabilisatorer, samtliga 21 vattentäta dörrar på däck 0 och 1 var öppna men dörren mellan hyttavdelningen på däck 1 och maskinkontrollrummet var stängd. Dörrarna från bildäcket till centrecasingen (inte vattentäta) var öppna under försöket.

Kommentarer efter provet handlade bl.a. om att modellen i slutfasen flöt helt upp och ner - vilket Estonia aldrig gjorde. Mycket debatterat blev det faktum att luft ’under kontrollerade former’ släpptes ut ur modellen. Som skäl för detta angavs att när Estonia fylldes med vatten komprimerades luften i skrovet och eftersom det inte kunde åstadkommas samma tryck från inträngande vatten i modellen måste luft släppas ut ur modellen som annars skulle få för hög flytkraft

24 Den estniska parlamentskommission som undersöker frågan om militärfrakter på Estonia rapporterar att ca 1000 hemligstämplade dokument försvunnit. Vid besök i Sverige i juni 2006 togs ett stort antal vittnesmål upp och det är översättningarna av dessa vittnesmål som försvunnit. Bland vittnesmålen fanns ett där Erik Rossander, tidigare chef för MUST, bekräftade att det förekommit transporter av ryskt militärmateriel, men att initiativet till smugglingen kommit från estniska myndigheter

Maj 2008

23 Vid en Workshop i Stockholm slutredovisar SSPA- och HSVA-konsortierna sina arbeten i VINNOVA:s forskningsstudie. En sammanfattning av hur tre undersökningar beskriver sjunkförloppet i Estonias förlisning blir följande:

- JAIC - ingen beskrivning av sjunkförlopp.
- SSPA - snabb slagsida, kapsejsning, flytläge upp och ned, sjönk.
- HSVA - långsam slagsida, ingen kapsejsning, sjönk när ventilationsöppningar 8 m över vattenlinjen kom under vatten.

SSPA summerar orsakerna till katastrofen

- förlust av vattentätt skrov tillät ohejdat vatteninflöde
- otillräcklig stabilitet tillät inte ordnad evakuering.

SSPA stöder JAIC:s haveriteori och rekommenderar

- att Estonias hela skrov inspekteras och dokumenteras
- att rampen blir noga inspekterad och dokumenterad på plats i vraket samt lyft upp ur vraket för en slutlig bekräftelse av dess skick
- att minst tre fönster med inramning tas upp och testas

Juni 2008

Seminarium på Sjöfartsmuseet i Göteborg "Efter Estonia: Sjösäkerhet i framtiden". Medverkande, Claes Källström, forskningschef på SSPA "MV Estonias sjunkförlopp", Olle Rutgersson professor i skeppsteknik på Chalmers "Händelseförloppet enligt vittnesmål", Martin Schreuder på Marin & Teknik på Chalmers "Simuleringsstudier av sjunkförloppet" samt Björn Allenström på SSPA "Utredningens huvudscenari -simuleringar och modellförsök". De medverkande är alla engagerade i VINNOVA's forskningsprojekt

I den amerikanska facktidskriften *Advanced Materials & Processes* skriver Kent L. Johnson och Kenneth M. Smith Jr, Engineering Systems Inc att metallurgisk analys av provbitar från Estonia visar att det är troligt att en explosion förorsakade de karakteristiska kännetecknen som provbitarna visade.

Oktober 2008

15 Sveriges Television visar programmet Uppdrag Granskning producerat av av Lars Borgnäs. JAIC:s tes - att skrovet var intakt dvs utan hål och att de vattenmassor som sänkte Estonia kom in genom den helt öppnade rampen - ifrågasätts av motormannen Hannes Kadak's vittnesmål att vatten pressades in på sidorna av den fortfarande stängda rampen ända tills slagsidan var ca 30 grader.

Ett tema i programmet är att de forskare som under två år studerat Estonias sjunkförlopp starkt rekommenderar att hela undervattensskrovet undersöks. Ärkebiskop Wejryd säger att kyrkan kan tänka sig acceptera en inspektion av fartyget om den görs med varsamhet. Försvarsminister Tolgfors avser, trots forskarnas rekommendation, inte ta något initiativ för en undersökning av vraket. "Min roll är att väga in vad anhängiga tycker".

November 2008

15 I TV-programmet "Färjan" berättar Jan-Thore Thörnroos, fortfarande M/S Mariellas befälhavare, om fartygets insats vid Estonias förlisning. Han minns att Mariella tog ombord 40 räddade personer, ett antal som skiljer sig från hittills gällande uppgift att hon hade 25 räddade ombord när hon lämnade haveriplatsen. Utan att saken förs på tal i programmet väcker detta på nytt frågan om vad som hände med kapten Avo Piht, och ytterligare nio (eller fler) estniska besättningsmedlemmar, vilka noterats som räddade på ett flertal officiella listor, därefter saknade. Enligt uppgift skulle flera av dem ha förts till sjukhus i Sverige..

23 Tillsammans med Helje Kaskel, ordförande i Estonia Litigation Association (ELA), genomför skeppsbyggnadsingenjören Anders Björkman en veckolång föreläsningsturné i Estland. Pärnu, Tartu och Tallinn besöks, ett tema i föredragen är läget före och efter VINNOVA:s rapporter

December 2008

9 Under rubriken "Tillsätt en ny Estoniakommission!" skriver Per Björkman, Henrik S Järrel och Susanna Popova, medlemmar i Estoniagruppen i Riksdagen på <http://www.newsmill.se/print/2487> bl. a. "Vi vet att många personer och instanser redan är medvetna om mängden frågor angående Estonias haveri som fortfarande är obesvarade. Har en sann rättsstat råd att tveka?"

2009

Januari 2009

2 46 anhöriga till omkomna från Lindesbergs kommun protesterar i ett brev till försvarsminister Tolgfors över hans beslut att inte följa den rekommendation VINNOVA:s forskare givit i sin slutrapport - att låta undersöka Estonias skrov. "Vi vill inte användas som alibi för att förhindra den bevisningen."

Februari 2009

16 Estnische statsåklagaren Margus Kurm lämnar sin fjärde (och sista) rapport i vilken han granskar de rapporter som framlagts av SSPA- och HSVA-konsortierna i VINNOVA:s forskningsprojekt. Hans slutsats är att den förlisningsteori som framförts av JAIC är den mest sannolika. Det går dock inte att utesluta möjligheten av hål i Estonias skrov och att vatten trängt in i fartyget på annat sätt än via den öppnade rampen. Därför måste fartyget skrov systematiskt undersökas och dokumenteras.

På uppdrag av den oberoende tankesmedjan Den Nya Välfärden har SKOP genomfört en opinionsundersökning avseende hur Estoniakatastrofen uppfattas 14 år efter olyckan. 58 % av de tillfrågade anser det inte vara klarlagt varför Estonia sjönk; i åldersgruppen 55-74 år var siffran 68 % och 72 % för gruppen 75-84 år. På frågan om politikerna tagit sitt ansvar för att utreda vad som orsakade katastrofen svarade 50 % nej.

19 Den estniska regeringens expertkommission, ledd av statsåklagaren Margus Kurm och tillsatt 2005 av åklagarmyndigheten, säkerhetspolisen och försvarsministeriet, överlämnar sin slutrapport. Regeringen instämmer i kommissionens slutsats att tillgänglig information inte ger möjlighet till att få större klarhet om orsakerna till Estonias förlisning och avslutar kommissionens arbete.

Maj 2009

9 Som ett apropå till den gravfrid som gäller för de omkomna i Estonia noteras Rysslands högtidlighållande av segerdagen 9 maj, 1945 i Stora Fosterländska Kriget, den sovjetiska benämningen på den del av andra världskriget som Sovjetunionen deltog i. Vid en ceremoni utanför Sankt Petersburg begravs kvarlevorna av över 500 stupade sovjetiska soldater som flyttats från de gravar där de vilat mer än 64 år.

29 Civ.ing. Anders Björkman uppmanar Vetenskapsrådet, en statlig myndighet som ger stöd till grundläggande forskning, att utreda oredligheter i samband med Estoniaforskning bedriven 2006-2008 av Institutionen för Sjöfart och Marin Teknik och SSPA AB inom Chalmers.

Björkman hävdar att modellprov och teoretiska beräkningar kring Estonias vattenfyllnad efter kapsejsning inte kan jämföras med fullskala och verklighet och stämmer inte, vare sig med vittnesmål eller internationella forskningsuppgifter.

VEM - VAD

NAMN - ORD - BEGREPP

VEM - VAD

A - Ö		Aadli - Öunapuu. Namnlista över Estonias 852 offer
Aaliste	Leida	Första namn på lista med 1 321 kårande i mål mot Bureau Veritas, Meyer-varvet och Sjöfartsverket vid domstol i Nanterre, Frankrike. Den s.k. Parisprocessen
Aarnio	Simo	Sjökapten. Expert i den finska delen av JAIC.
Aavik	Juri	Nautisk rådgivare. Uppges ha varit ”mannen i vinröd jacka” om vilken syskonen Holger och Wanda Wachtmeister berättat och som vid en sen middag suttit vid befälsbordet tillsammans med Estonias två kaptener, Arvo Andresson och Avo Piht. Aavik kan ha varit en av de döda som påträffades på bryggan
Abicht	Walter	Prof.Dr.-Ing. Institute for Shipbuilding, University of Hamburg. Expert i Den Tyska Expertgruppen
Adelskogh AgnEf	Lars	Chefredaktör tidskriften Nexus Arbetsgruppen för utredning av M/S Estonias förlisning. Bildades 1999 av överlevande och anhöriga. Arrangerade i maj 2000 ett tvådagars internationellt seminarium med deltagande av framstående experter.
Ahlenius	Inga-Britt	F.d. GD Riksrevisionsverket, chef Riksrevisionen i Kosovo. Sedan 2005 undergeneralsekreterare för FN:s internrevision (The Office of Internal Oversight Services), FN:s tredje högsta ämbete. Medverkande Estonia-seminarium 2004. Medlem Estoniagruppern i Riksdagen
Aho	Esko	Statsminister i Finland. Mötte Bildt och Laar i Åbo ca ett halvt dygn efter olyckan
AIB / SHK		Accident Investigation Board / Statens Haverikommission
Ainsalu	Tormi	Andre styrman. Efter att tidigare försök misslyckats pga av störningar, fick han iväg ett nödanrop: "Mayday Mayday Estonia please".
Allenström	Björn	Forskare SSPA AB, Göteborg. Medverkande i VINNOVA-projektet
Alwén	Claes Ebbe	VD Exico AB som 1994 - 2002 användes av Försvarets Materielverk för hemliga inköp av sovjetisk militär utrustning. Trots ett straffregister som inkluderade grova ekonomiska brott, bedrägeri och skattebrott fortsatte FMV sina inköp via Alwen. För förmedling till Sverige mottog han den 10 oktober 1994 ett erbjudande om rysk hjälp med bärgning av Estonia tillsattes av Regeringen 18 september 1997 med uppgift att granska samhällets agerande i anledning av Estoniakatastrofen.
Analysgruppen		Som ordförande förordnades Peter Örn, generalsekreterare i Svenska Röda Korset Ledamöter: Lillemor Arvidsson, f.d. ordf. Svenska Kommunalarbetareförbundet hon ersattes 23 jan 1998 av Leni Björklund, VD Spri Christina Jutterström, f.d. chefredaktör., gästprofessor i journalistik Conny Nordin, prof. allmänpsykiatri, hovpredikant Stig Strömholm, prof. em., f.d. rector magnificus Uppsala Universitet Sekretariat: Marianne Wastesson, huvudsekreterare Hanna Brogren, press- & informationsansvarig Lars Tomth, utredningssekreterare Maria Walander Dalayman, projektledare Arbete: 35 möten i Analysgruppen och Referensgruppen 16 möten med anhöriga och anhörigföreningar samt överlevande Seminarium 1 Bärgningsfrågan 1998-02-10 Seminarium 2 Sorg och kris 1998-03-16 Expertmöte 1 1998-06-17 Expertmöte 2 1998-09-29 möten i Estland och Finland samt intervjuer.

Analysgruppen forts.

Delrapport:

SOU 1990:132 En granskning av Estoniakatastrofen och dess följder vars väsentligaste text skrevs som en sammanvägning och slutsats av gruppens arbete.

Rekommendation:

”Ansträngningar bör göras för att omhänderta och identifiera omkomna som finns inuti eller utanför Estonia”

Slutrapport:

SOU 1999:48 Lära av Estonia

Intervjuer genomfördes med 127 personer:

Ander Andersson	Paeorg Anders	ordförande estniska anhörigföreningen Memento Mare. Sjökapten som engagerades av Nordström & Thulin i samband med omflaggningen av fartyget från Wasa King till Estonia. Efter övertagandet arbetade han en period som supervisor för M/S Estonias befälhavare.
Andersson Andersson Andersson Andersson Andrejev	Elisabeth Sten Jan. Sten Nikolaj	Journalist, ordinarie Estoniareporter på Svenska Dagbladet. F d partisekreterare (s) och utrikesminister. Ledamot av Etiska rådet Linjelots på M/S Isabella som deltog i räddningsarbetet under olycksnatten Sjökapten, Sjöfartsverkets analysavdelning.. Svensk observatör i JAIC. Överlevande passagerare. Vittnade om hur han hörde "en oerhört hård smäll" och hur han "slungades mot hyttväggen"
Andresson	Aliis	Kapten Arvo Andressons mor. Skickade en hälsning till deltagarna i International MV Estonia Seminar i Stockholm 2000. "Låt oss få veta sanningen hur smärtsam den än må vara."
Andresson	Arvo	Kapten på M/S Estonia. Enligt uppgift en av de döda på bryggan - med skottsår i huvudet.
Anér	Sven	Undersökande journalist som oförtröttligt grävt i Estonia-affärens vindlingar. Omfattande produktion bl.a. som författare till böckerna "Estonia sprängdes" och "Mayday - en roman kring Estonias öde" samt utgivare av tidningen PALME-nytt, som 2005 bytte namn till ESTONIA-brevet. Talare vid Estonia Symposium i Tallinn 2005, (se Flygplan på Arlanda; Räddade)
Ansip Antal i Estoniaolyckan	Andrus	Statsminister Estland

Nationaliteter - passagerare och besättning

<i>Land</i>	<i>Ombord</i>	<i>Överlevande</i>	<i>Döda</i>	<i>Saknade</i>
Sverige	552	51	40	461
Estland	347	62	48	237
Lettland	23	6	4	13
Ryssland	15	4	1	10
Finland	13	3	1	9
Norge	9	3		6
Tyskland	8	3	1	4
Danmark	6	1		5
Litauen	4	1		3
England	2	1		1
Holland	2	1		1
Marocko	2			2
Ukraina	2	1		1
Frankrike	1			1
Kanada	1			1
Nigeria	1			1
Vitryssland	1			1
TOTAL	989	137	95	757

Fördelning män/kvinnor

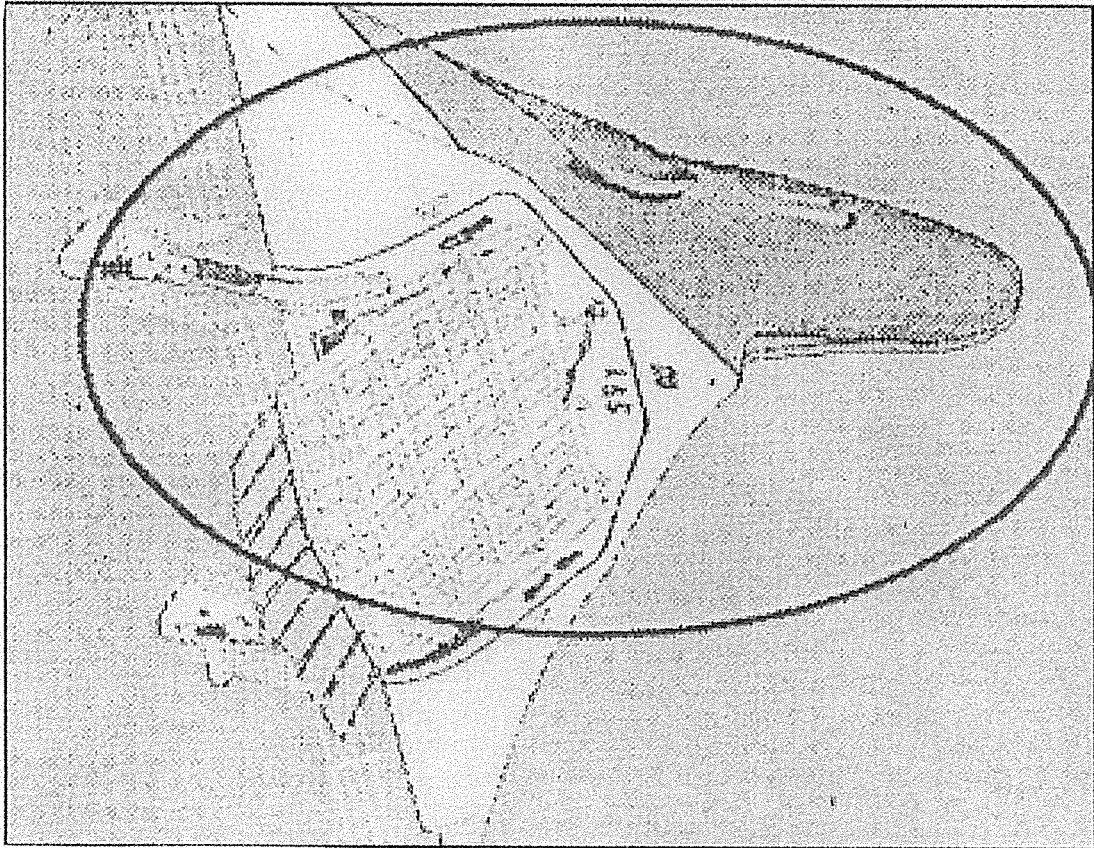
	<i>Ombord</i>	<i>Passagerare</i>	<i>R ä d d a d e</i> <i>Besättning</i>	<i>Total</i>
Män	504	80	31	111
Kvinnor	485	14	12	26
Total	989	94	43	137

Antal i Estoniaolyckan forts.

		D ö d a			
		Omhändertagna	Saknade	Total	
		Män	53	340	393
		Kvinnor	42	417	459
		Total	95	757	852
Enligt noteringar hos chefsåklagare Lindstrand, Stockholm kan 148 (eller större antal) irakiska kurder ha transporterats i en container på en Volvo-lastbil (se Järvis)					
Anukas	Veiko	Besättningsman. Räddad / försvunnen / omkommen?			
ARCC Arlanda		Flygräddningscentralen (Aviation Rescue Coordination Centre) Arlanda. Samordnade svenska (och danska) insatser av helikoptrar & övrigt flyg			
Arike	Heike	Inrikesminister i Estland			
Arnio	Simo	Sjökapten. Expert i finska delen av JAIC			
Arvidsson	Lillemor	Kortvarig ledamot i Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder. Ersattes av Leni Björklund			
Atlantlåset / Bottenlåset		Estnias bogvisir var i stängt läge låst av fem låsanordningar: 2 manuella sidolås, 2 hydrauliska sidolås samt Atlantlåset / bottenlåset som låste undersidan av det 56 ton tunga visiret mot förpiksdäck. Bulten till Atlantlåset skars loss vid dykningarna i dec. -94 och togs upp till dykplattformen. Orsakssammanhanget i JAIC:s förlisningsteori är: låsanordningarna brast, visiret föll av osv. - alltså torde bulten vara det viktigaste bevisföremål som hämtats upp, den hade eventuellt kunnat bidra med information som bekräftade förlisningsteorin Inför avresan från dykplattformen fattade emellertid JAIC-medlemmen Börje Stenström ett märkligt beslut. Med motiveringen att bulten var för tung att ta med i den helikopter som skulle föra honom i land gav han order att låsbulten skulle slängas tillbaka i havet. (se Stenström; Visir m.fl.)			
Aust	Stefan	Chefredaktör Der Spiegel, Tysklands mäktigaste journalist. Uppdragsgivare för Jutta Rabe i flertal reportage, bröt samarbetet med henne, möjligen p.g.a. av politiska hänsyn. (se BAM; Der Spiegel)			
Axdal	Mike	Överlevande efter katastrofen i april 1990 då passagerarfärjan Scandinavian Star eldhärjades och 158 personer omkom. Anhörig och ordförande i Scandinavian Stars Danske Støtteforening. Axdal aviserade, med uppgift om fartygsnamn mm, att svenska regeringen givit uppdrag till ett danskt rederi avseende verksamhet på Estonias vrak som skulle äga rum i februari 2007. Det angavs att uppdraget skulle vara att tömma fartyget på hydraulolja - något som redan gjorts i april 1996.			
Balka	Mirosław	Polsk konstnär som utformade minnesvården på Djurgården i Stockholm "ett skulpturalt rum som öppnar sig mot himmel, grönska och vatten". Hans först accepterade utkast, en "skulptural stig" förkastades då den befanns ta mark i anspråk som ej kunde disponeras			
BAM		Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung. Materialforskningsinstitut som undersökte metallprover som tagits från ett 0,7 x 2,0 m hål i frontskottet på Estonia vid Rabe/Bemis dykexpedition i augusti 2000. Där andra materialforskningsinstitut funnit indikationer på detonativ påverkan fann BAM, som emellertid inte undersökte samma provbitar som de andra instituten, att förändringar i metallen förorsakats av stålkuleblästring vid byggandet av fartyget. Påståendet gjordes i BAM:s rapport trots att Meyer Werft 6 veckor tidigare meddelat att all plåt i fartyget sandblästrats, en metod som ej ger samma inverkan på metallens ytstruktur. (se uppställning "Explosion på Estonia?")			
Barasinski	Peter	Styrelseledamot SEA. Organiserade i juni 1995 en privat expedition till Estonias vrak. (se Undersökning/verksamhet på vraket)			
Bastu		se Sauna			
Beijner	Ulf	Överinspektör, chef för Fartygsinspektionens Stockholmskontor: "....explosionshållet i styrbords sida i nivå med däck 0 orsakade olyckan"			

Bemis	Gregg	Medlem SNAME, Society of Naval Architects and Marine Engineers, USA. Organiserade år 2000 tillsammans med Jutta Rabe en dykexpedition till Estonias vrak. Dykarna fann bl.a. ett 2,0 x 0,7 m uppfläkt hål i frontskottet som visade s.k. kronblad d.v.s. tecken på att ha sprängts upp. Provbitar skars loss för metallurgisk analys. Talare vid Estonia Symposium i Tallinn 2005
Bendréus	Annika	Styrelseledamot/sekreterare i DIS, Den Internationella Stödgruppen. Gift med Gunnar B., syster till Allan Sooman. Redaktör Estonia Bulletin utgiven av DIS
Bendréus	Gunnar	Ordförande i anhörigföreningen DIS, Den Internationella Stödgruppen för anhöriga till Estonias offer. Föreningen inriktade sig tidigt på försäkringsfrågor och agerade mot bärgning av omkomna och betongövertäckning
Berendsen	Kersti	Ordförande 1994 -96 i estniska anhörigföreningen Memento Mare Infokeskus. Styrelseledamot DIS, Den Internationella Stödgruppen
Bergholtz	Jan	Forskare vid Chalmers Göteborg. Medverkande i VINNOVA-projektet
Bergkvist	Mats	Svensk ambassadör i Helsingfors
Berglund	Lennart	Ordförande i anhörigföreningen SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga. Medlem Estoniagruppern i Riksdagen
Bergman	Ronald	Styrelseordförande och huvudägare i rederiet Nordström & Thulin, hälftenägare i Estonia
Bergmark	Håkan	Fänrik i reserven, svenska Marinen, ex-KSI (Försvarmaktens Kontor för Särskild Inhämtning). Berättade, i en ca 80 min. lång intervju, för Jutta Rabe att han ombord fartyg från svenska marinens tillsammans med ett antal andra dykare deltagit i hemlighållna dykningar på Estonia första dagarna i oktober 1994 (se Konstruktionsfel; Undersökning/verksamhet på vraket)
Bergqvist	Egon	Kriminalinspektör. Genomförde ett telefonförhör med Åke Sjöblom beträffande Hamnstatskontrollen
Betongövertäckning		Den planerade betongövertäckningen av Estonias vrak skulle enligt avtal mellan Sjöfartsverket, NCC och de holländska företagen Van Oord och Smit Tak utföras enligt följande: Havsbotten som består av lera och sluttar svagt måste förstärkas genom att skapa tryckbankar vilka skall förhindra att övertäckningens tyngd utlöser bottenskred som okontrollerat drar med vraket. Textilmattor skall läggas ut i en triangel runt vraket, en ovanför vraket och två i ett V på nersidan. Textilmattorna belastas därefter med 300 000 m ³ sand och sten till att bli ett fundament på 65 000 m ² som utökar och förstärker den yta av havsbotten som skall bära den kombinerade belastningen vrak och betongövertäckning Med stora kranar läggs "betongmadrasser" bestående av fyrkantiga betongsektioner, sinsemellan sammanhållna av stålkablar, över vraket. Övertäckningen fullbordas därefter genom att stenkross förs ner genom ett rör tills ett 1-2 m tjockt lager täcker det 155 m långa och 24 m breda fartyget. Omfattande protester från anhöriga, det faktum att JAIC ännu inte slutfört sin haveriutredning, möjligheten att krav på bevissäkring kunde komma att ställas samt ett bottenskred förorsakat av de sten- och sandmassor som redan lagts havsbotten gav en ändring av tidigare beslut. Den 19 juni 1996 fick Sjöfartsverket uppdrag att avbryta arbetet med betongövertäckning senast när tryckbankar med eventuella förstärkningar färdigställts. Arbetet skall kunna återupptas vid senare tidpunkt som regeringen bestämmer.
Bilar / lastbilar/trailers		på sista resan - 40 lastbilar, 25 personbilar, 2 bussar, 9 minibussar Två av lastbilarna anlände med militär eskort. Enligt Felix-rapporten (se detta ord) bestod deras last av ett stort parti heroin, ca 40 ton radioaktivt kobolt samt ett parti osmium
Bildt	Carl	Politiker (m), statsman, djupt engagerad och väl informerad om säkerhetspolitik försvars- och utrikespolitik. Avgående statsminister i expeditonsministär när M/S Estonia förliste. På väg från avskedsfesten på Rosenbad för den avgående regeringen nåddes han av MUST som informerade om katastrofen. Stannade först kvar på sitt tjänsterum, återvände sedan dit efter ett kort besök i hemmet.

Bildt forts.		<p>Enligt medarbetarna var han oerhört snabb med att ta de internationella kontakter som behövdes och hade många telefonsamtal under natten. Efter ett extra regeringssammanträde på morgonen flög han tillsammans med Jonas Hafström och kommandörkaptenen Emil Svensson till Åbo där han framhöll för finske statsministern Esko Aho och media, att det var uppenbart att bogvisiret hade gått upp</p> <p>Före hemresan från Åbo ringde Bildt till kommunikationsminister Mats Odell med uppgiften att bogvisiret pga av möjligt konstruktionsfel orsakat olyckan, att det inte fanns någon annan förklaring samt att Sjöfartsverket borde undersöka om det fanns andra färjor med samma konstruktion av bogpartiet. Hans Laidwa, VD på Nordström & Thulin blev uppringd med samma information</p> <p>Innan vraket ens hade lokaliserats eller marin expertis börjat formulera teorier om vad som orsakat förlisningen pekade Sveriges högste politiker ut olycksorsaken. Det är likaså anmärkningsvärt att Bildt föregrep den haveriutredning som skulle följa och att han omgående friskrev rederiet från ansvar i katastrofen</p> <p>Sjöfartsverket vare sig uppskattade eller instämde i hans teori och tillrättavisades av Bildt som fann det "anmärkningsvärt att misstankarna om bogportarna kom via regeringen och inte verkade vara kända hos den ansvariga myndigheten".</p>
Bildäck		<p>Däck 2 (Däck A) har (med det hängande bildäcket Däck 3 i upphissat läge) en takhöjd som tillåter ca 4 meter höga lastbilsekipage. Asymmetriskt placerat på bildäck finns centercasing (innehållande hissar, trappor mm), på vardera sidan om centercasing finns fordonsfilerna, på styrbordssidan tre, på babordssidan fyra. Total transportkapacitet 47 lastbilar eller ca 460 personbilar.</p> <p>I JAIC:s slutrapport 8.7 anges att bildäck inte undersöktes p.g.a. riskerna för dykarna - den uppgiften ställs mot</p> <ul style="list-style-type: none"> - Smit Tak rapport nr 94/060 i vilken redovisas en ROV-undersökning inne på bildäcket - okända dykare som opererade inne på Estonias bildäck i samförstånd med Johan Franson/Rockwaters dykledare. <p>(se Undersökning/verksamhet vraket 1 - 4 dec 1994)</p>
Bisson	Jonathan	<p>Videoexpert hos Disengage, England. Granskade videoband på uppdrag av Den Tyska Expertgruppen</p>
Björck	Anders	Försvarsminister, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen
Björklund	Leni	Ledamot i Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder.
Björkman	Anders	<p>Skeppsbyggnads- mariningenjör. Den skarpaste kritikern av JAIC:s haveriutredning med mycket omfattande produktion tillgänglig på Internet: Lies and truths about the M/V Estonia accident (http://heiwaco.tripod.com/LTP.pdf); Katastrofutredning (http://heiwaco.tripod.com/KUP.pdf) svensk Internetutgåva 2000 - 2009; Disaster Investigation (http://heiwaco.tripod.com/DIP.pdf) engelsk Internetutgåva, juni 2001; Estoniabluften (http://heiwaco.tripod.com/Ebluffen.pdf) svensk Internetutgåva, maj 2002</p> <p>En huvudtes: Om vatten strömmat in på färjans bildäck så som JAIC påstår skulle fartyget ha slagit runt och flutit upp och ner. Talare Design for Safety, Glasgow 1999, Estonia Symposium, Tallinn 2005 m.m.</p>
Björkman	Per	Advokat, aktiv debattör. Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Blok	Jan	Maritime Reserch Institute Netherlands. Medverkande i VINNOVA-projektet
Blomstrand	Severin	Rättschef, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen
Blus	Marek	Sjökapten, forskare, frilansjournalist och medarbetare i polsk sjöfartstidskrift. Talare vid Estonia Symposium, Tallinn 2005
Bodell	Niklas	Journalist, författare. Skrev tillsammans med Lef Kasvi och Bo Lidén boken ESTONIA Berättelsen om en tragedi
Bogdanov	Viktor	Fartygläkare. Rapporterad som överlevande såväl av Estline som av estniska inrikesministeriet. Försvunnen / omkommen?



Djupa skrapmärken, ordentliga bucklor och vita kontaktmärken på babordssidan av bulben

Skador på bulben

Bogren	Leif	Överlevande, fick en känsla att "ett hål slagits upp i skrovet". Författare till boken "Därför överlevde jag Estoniakatastrofen"
Bogvisir		se Visir
Bohman	Anna	Sakkunnig Näringsdepartementet
Boje Hviid	Morten	Överlevande. Författare till boken Jeg ville overleve
Bollyn	Christopher	Frilansjournalist US, bl.a. American Free Press, gift med Helje Kaskel. Talare vid Estonia Symposium, Tallinn 2005
Borgnäs	Lars	Journalist SVT som har producerat ett flertal Estoniaprogram för "Uppdrag granskning". Avslöjade transport av militär material på Estonia enligt Vibrocore-provtagning genomförd i december 1994. 6 hål borrades till 1 - 2 m djup i mycket mjuk, grå lera
Bottenmaterial vrakplatsen		
Bottenskred		Det lätttrörliga bottenmaterialet i kombination med tyngden av vraket samt de stora massor med sand och sten (se dessa ord), som lades ut i förberedelserna för betongövertäckning, förorsakade ett omfattande bottenskred.
Boxström	Lars	Kommendörkapten, chef MRCC Helsingfors
Braidwood	Brian	Världsledande expert på undervattenssprängningar, Weymouth UK. Anlitad av Den Tyska Expertgruppen. Fann bevis för explosioner på Estonia. (se uppställning "Explosion på Estonia")
Brandänge	Kristina	Chef för psykiatriska kliniken på Ersta sjukhus. Initiativtagare till en flerårig undersökning av anhörigas fysiska och psykiska tillstånd.
Brisman	Bo	Läkare. Ledare för krisgruppen på Estlines terminal i Värtahamnen
Brittner	Lennart	Försvarsdepartementet, chef Underrättelseenheten. Namngiven i Ångströms JK-anmälan som en av dem som borde höras.
Brogren	Hanna	Press- och informationsansvarig i Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder.
Bronow	Lars-Göran	Informationschef Sjöfartsverket
Bulb		(bulbstäv) utformning av ett fartygs stäv som förbättrar strömningsförhållandet när stäven klyver vattnet. Bulben ger högre fart vid samma bränsleförbrukning. "Ingen annan yttre skada observerades på vraket än den på visiret och i området kring främre rampen" skriver JAIC och nämner ingenting om skador på bulben. Babords undersida av bulben har kommit i hård kontakt med någonting som bucklat plåten och lämnat kraftiga skrapmärken
Bureau Veritas		Klassningssällskap som godkände Estonia och under lång tid ansvarat för löpande inspektioner av fartyget. BV fick mycket hård kritik av svenska sjöfartsinspektörer som hävdar att BV blundat för flagranta åsidosättanden av sjösäkerheten. BV blev tillsammans med Meyer Werft och Sjöfartsverket stämda till ansvar i den s.k. Parisprocessen
Burness, Corlett & Partners.		Engelskt konsultföretag, anlitat av ITF, International Transport Workers Federation att utsätta JAIC:s slutsatser av orsakerna m.m. till katastrofen för en kritisk prövning. BCP:s rapport utgjorde centralt tema vid en konferens på Arlanda 18 nov 1998.
Byman	Disa	Styrelsen för Psykologiskt Försvar
Båth	Johan	Lots som lotsat M/S Estonia vid flera tillfällen
Bärgning		Huruvida fartyget och/eller de omkomna skulle bärgas blev den stora frågan från förlisningen fram till - det negativa - regeringsbeslutet den 15 december 1994. Nedanstående ger viss belysning. Inger Davidsson var civilminister i den avgående Bildt-regeringen och ingick i den krisgrupp, även kallad statsrådsgruppen som bildades den 28 september och som fungerade fram till den 4 oktober då den tillträdande socialdemokratiska regeringen tog över. Intervjuad av Analysgruppen berättade hon följande: <i>Intervjuaren:</i> Minns Du om man diskuterade någonting om regeringens ansvar i ett sådant här läge att gå in och agera? <i>ID:</i> Nej, det som diskuterades var vad man kan göra på kort sikt när det gällde att ta upp och bärga och det handlade mer om det än att ta upp kroppar. Utan det var bärgning eller inte bärgning som blev huvudfrågan och all information vi fick gick ut på att det var en fullständig omöjlighet. Det var de närmaste dagarna efter när den här statsrådsgruppen träffades och fick information från Sjöfartsverket.

Bärgning forts.

Intervjuaren: Hade ni information från Sjöfartsverket i statsrådsgruppen?

ID: Ja.

Intervjuaren: Och när Du talar om bärgning eller inte bärgning då menar Du själva fartyget?

ID: Ja, just det, det talades inte mycket om kropparna, utan det som sades var att det var en fullständig omöjlighet. Och det beskrev man på en massa olika sätt hur omöjligt det var, därför att allting var förstört och kropparna var krossade. Om man skulle ta upp hela fartyget då skulle man behöva bygga en hel kasern eller hur de uttryckte det som, där de här kropparna skulle tas om hand och det beskrevs ingående, hur lukter och allting sådant här skulle vara. Det skulle vara fullständigt omöjligt egentligen och de som skulle arbeta med det skulle inte klara det för det var psykiskt för jobbigt. Sedan var då den här rättvisaspekten med redan i det här skedet, även om man bärgade fartyget, så skulle man aldrig kunna få upp alla.

Calamnius	Bertil	Styrelseledamot SEA, redaktör SEA INFO, ordförande AgnEf från 2001, medlem Estoniagruppen. Talare vid Estonia Symposium, Tallinn 2005, Workshop Glasgow 2007 och Workshop Stockholm 2008
Carlqvist	Knut	Historiker, kulturredaktör Finanstidningen, författare: "Den Tysta Leken", "Estonias fyra gåtor". Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Carlshamre	Maria	Journalist Moderna Tider, Tilldelades 1996 Stora Journalistpriset för artiklar om Estonia. Producent av en TV-dokumentär i tre delar "Estonia - Livlinan som brast" sänd i september 2002
Carlson	Carina	Projektassistent, Styrelsen för Psykologiskt Försvar
Carlsson	Ingvar	Tillträdande statsminister när Estonia förliste. Intervjuad av Analysgruppen
Carlsson	Jan-Ove	Marknadschef MacGregor AB, medverkande SSPA-konsortiets studie
Cawson	Dave	Projektledare vid Rockwaters dykarundersökning av Estonia 1 - 4 december 1994. Vid Analysgruppens seminarium i februari 1998 sade han att dykarundersökningen av kommandobryggan utgjorde en separat del av arbetet och styrdes av en specialgrupp. (se Undersökning av vraket 1 - 4 dec -84) Kopplat till Rockwaters överenskommelse med representanter för de myndigheter som fanns ombord Semi 1 att ingenting skulle rapporteras i skrift från den delen av undersökningen uppstår frågor - vad väntade man sig finna - varför specialgrupp - varför hemlighetsmakeriet?
Cedervall	Klas	KTH Stockholm, utarbetade alternativa förslag till försegling av Estonia
Centercasing		Konstruktion, omedelbart styrbord on centerlinjen, som utgjorde en långsgående delning av bildäcken, Däck 2 och 3. Inrymde trappor och hissar.
Christiansson	Lars	Press- och informationschef hos Carl Bildt, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen
Claesson	C-O	Tidigare FPU-ordförande, kanslihusutredare mm. Aktiv mot bärgning, för betongövertäckning. Artikel "Låt färjeoffren vila i frid!" DN Debatt 13 oktober 1994.
Claesson	Göran	Ordförande Föreningen Anhöriga Estonia i Lindesberg (2003 ->), styrelseledamot AgnEf
Clausthal Zellerfeld.		Alternativ benämning (ortsangivelse) på Institut für Materialprüfung und Werkstofftechnik Dr Dölling + Dr Neubert GmbH
Cockroft	David	Generalsekreterare, International Transport Workers Federation som 1999 krävde en ny haveriutredning
Coleman	Jerry	Konsult vid Burness, Corlett & Partners. Medverkade vid Arlandakonferensen 18 november 1998
"Committee of Experts		formed for the investigation of circumstances related to the transport of equipment for military use on the passenger ferry "Estonia" in September 1994". En undersökningskommitté som, på estniska regeringens uppdrag och ledd av statsåklagare Margus Kurm, undersökte transport av militär material på Estonia och, med utökat uppdrag ytterligare frågor. Rapporter: 31 Augusti 2005; 10 Mars 2006; 15 Mars 2007 och 16 Februari 2009.
Crilén	Lennart	Ledamot, ST - Polisväsendes anhörigförening
Daalen	Ed F.G. van	Maritime Reserch Institute Netherlands. Medverkande i VINNOVA-projektet
Danielsson	Jan-Åke	Styrelseledamot SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga

Davidsson	Inger	Riksdagsledamot (kd). Civilminister, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen Riksdagsledamot (m). Medlem Estoniagruppen i Riksdagen (se Bärning)
de Kat		se Kat
Der Spiegel		Tysk tidskrift/TV-kanal som engagerade Jutta Rabe för ett flertal reportage. Efter att två tyska materialforskningsinstitut rapporterat att materialprover från Estonia visat indikationer på detonation gav Der Spiegel, ev. av politiska skäl, uppdrag till BAM för ytterligare metallurgisk undersökning. I sin rapport påstod BAM, som emellertid inte undersökte samma provbitar som de andra två instituten, att förändringen av metallen skulle vara förorsakad av stålkuleblästring trots att varvet meddelat att endast vanlig sandblästring gjorts då Estonia byggdes. Sandblästring ger inte samma förändring i metallens ytstruktur
Den Oberoende Faktagruppen		The Independent Fact Group. Omfattande produktion, kvalificerade utredningar av Estoniaämnena. Kända medlemmar och författare till ett antal kunniga och skarpsynta artiklar var Björn Stenberg och Johan Ridderstolpe
Den Tyska Expertgruppen		The German Group of Experts (GGE). Organiserades i februari 1995 av Meyer Werft GmbH med advokat Peter Holtappels som ordförande och med uppdraget att finna orsakerna till olyckan. Som huvudutredare anlätades Werner Hummel, VD Marine Claims Partner (Germany) GmbH. En rapport (http://www.estonia.xprimo.de/estonia/index.html) lämnades i maj 2000 och kompletterades med en Update 2007. Holtappels krävde, och fick utfästelsen av uppdragsgivaren, att Gruppen skulle kunna arbeta helt oberoende och utan inblandning. Ordförande Dr. Peter Holtappels, sjörättsadvokat, senior partner i advokatfirman Ahlers & Vogel, Hamburg. Medlemmar Kapten Werner Hummel, marin konsult, VD Marine Claims Partner (Germany) GmbH, Hamburg. Kapten Håkan Karlsson († feb1997), befälhavare VIKING SALLY, SILJA STAR, WASA KING (tidigare namn på Estonia), juni 1980 - - okt 1992. Prof.-Dr. Eike Lehmann, Technische Universität Hamburg-Harburg Dipl.-Ing. Tomas Wilkendorf, skeppsbyggnadsingenjör Jos. L. Meyer GmbH, Papenburg. Experter Prof. Dr.-Ing. Hans Hoffmeister, Universität der Bundeswehr, Hamburg. Prof. Dr.-Ing. Walter Abicht, Institut für Schiffbau Hamburg Prof. Dr.-Ing. Hansjörg Petershagen, Institut für Schiffbau Hamburg. Dr.-Ing. Zenon Hirsch, skeppsbyggnadsingenjör, Hamburg. Kapten Peter Jansson, Helsingfors. Veli-Matti Junnila, expert fartygsstabilitet, Åbo. Kapten Erland von Hofsten, ordförande Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, Göteborg, svensk observatör Bryan E.W. Roberts, expert, Churchgate/UK. Brian Braidwood, dyk- och sprängningsexpert, Weymouth, England Jonathon Bisson, Videoexpert, Disengage, Axminster England.
Dickinson	Mark	Bitr. generalsekreterare ITF, International Transport Workers Federation som 1999 krävde en ny haveriutredning
DIS		Den Internationella Stödgruppen för anhöriga och efterlevande i Estoniakatastrofen (enligt egen uppgift 3000 medlemmar i 22 länder).
Disengage/UK		Engelskt företag, specialiserade på utvärdering och tolkning av videofilm.. Anlätades av Den Tyska Expertgruppen för granskning av totalt 13 videokassetter med inspelat material från vraket av Estonia. 4 kassetter med material filmat av dykare, 9 med material från ROV. En störande brist på kontinuitet noterades p.g.a. många avbrott i det inspelade materialet och en allvarlig brist var att bildmaterial från styrbordssidan i mudline saknades helt.

M/S ESTONIA - Däcksplan

<i>Benämning</i>	<i>Däck nr</i>	<i>Inrymmer</i>	<i>Anm.</i>
Tankplan		Tankar för tjockolja, diesel, vattenballast/trimning, smörjolja, färskvatten, spillolja	
Tank deck	0	Bogpropeller, färskvattentankar, pool/sauna-avdelning, olje-/trimtankar, maskinrum, generatorrum	
Tween deck	1	KaMeWa-room, vattenballast, ekonomihytter (358 pers.), dam/herrtoaletter, motorrum huvudmotorer, fenstabilisatorer	
A deck	2	Bildäck	
B deck	3	Hängande bildäck	
C deck	4	Hytter, konferensrum, cafeteria, passagerarfätöljer	
D deck	5	Entréplan, information, tax-free, restaurang, hytter	Stora trapphuset börjar
E deck	6	Hytter, restaurang, bar	..
F deck	7	Hytter för besättningen, räddningsstationer	.. slutar
G deck	8	Befäls- + manskapshytter, livbåtar (8 x 76; 1 x 64; 1 x 20 pers.), räddningsflottar (46 x 23 pers.), ventilationsutrustning	
H deck	9	Kommandobrygga, helikopterplatta	
J deck	10	Tak kommandobrygga, skorsten	

Transportkapacitet: Lastbilar (18 m ekipage) 47 st
 eller
 Personbilar ca 460 st
 Hyttpassagerare ca 1 180

Dobson	Vendela	Styrelsen för Psykologiskt Försvar
Doré	Thomas	Sportdykare. Dök på Estonias vrak augusti 2008
Drougge	Claes	Dykspecialist. Dök enl. uppgift på Estonia. Namngiven i Ångströms JK-anmälan som en av dem som borde höras.
Dykarundersökning		Se Undersökning/verksamhet på vraket
Däck		Se uppställning Däcksplan
Däckshus		Estonia = däck 4 - 8, icke vädertäta utrymmen
Dödvikt		Estonia 3 345 ton. Siffran ger sammanlagd vikt i ton av den last (passagerare, fordon, förråd, färskvatten, bränsle etc.) som fartyget kunde bära nedlastat till största tillåtna djupgående
Dölling + Neubert		Institut für Materialprüfung und Werkstofftechnik Dr Dölling + Dr Neubert GmbH.. Undersökte metallprover från Estonia. (se uppställning "Explosion på Estonia?")
Dölling	Rudolf	Dr.-Ing. Inst. für Materialprüfung u Werkstofftechnik. Fann indikation på detonativ påverkan på materialprover från Estonia
Edwards	Michael	Dr. Metall & explosionsexpert vid Cranfield University UK. Konsulterad i samband med undersökning av metallprover från Estonia. (se uppställning "Explosion på Estonia?")
Egardt	Peter	Statssekreterare, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen
Ehrenkrona	Olof	Planeringschef Statsrådsberedningen. Medlem i inre kretsen då regeringen Bildt tog de första Estoniabesluten
Einseln	Alexander	Född i Estland, som flyktning till USA vid 12 års ålder. Gjorde karriär i USA:s armé med tjänstgöring i Korea och Vietnam, i pension som överste 1985. President Meri erbjöd honom posten som Estlands överbefälhavare som han tillträdde 1993 trots amerikanska farhågor att det skulle uppfattas som utmanande av Ryssland. Som ÖB antagoniserade han såväl politiker som arméofficerare (många från den ryska minoriteten) genom sitt effektiviserade av armén med åtgärder mot slapphet och korruption. I det kaotiska tillståndet efter Sovjetunionens kollaps 1991 uppstod en marknad för krigsmaterial. Einseln: "Allt var till salu och allt var tillgängligt för den som ville betala." Estonia-katstrofen har stark militär anknytning såväl i Estland som i Sverige och det påstås att Einseln haft någon roll (se Felix-rapporten) Beträffande vem som beordrat militär eskort (under befäl av kapten Ühtigi) för de två lastbilar som sent togs ombord Estonia, hävdas att beslut på den nivån måste ha tagits av Einseln (eller på ministernivå). Det påstås även att Einseln var "kept out of the loop" dvs hölls utanför kretsen av invigda. I en TV-intervju i februari 2007 sade Einseln: "Jag vill göra allt vad jag kan för att hålla denna sak vid liv tills dess att sanningen kommer fram. Det måste vara uppenbart för även den minst informerade medborgaren att något skrämmande har blivit gömt bakom lager av sekretess".
Ekbom	Lars	F.d. överingenjör FOA, materialforskning. Bekräftar de undersökningar som funnit indikationer på detonation på Estonia. (se uppställning "Explosion på Estonia?")
Ekdahl	Mats	Generaldirektör, Styrelsen för psykologiskt försvar. SPF fick regeringens uppdrag att handha kontakter med anhöriga samt upprätta en databank d.v.s. Estoniasamlingen.
Eklund	Ingemar	Styrman på M/S Mariella under olycksnatten. Mariella var det fartyg som anlände först till olycksplatsen.
Eksborg	Ann-Louise	Tidigare rättschef på Försvarsdepartementet. Efterträdde O. Forssberg som generaldirektör vid Statens haverikommission. Medlem i JAIC:s svenska del från 16 juni 1997. Kommentar i anledning av att det uppdagats att det protokoll från Hamnstatskontrollen som JAIC tagit in i Supplementet till slutrapporten, var förfalskat: "Det spelar ingen roll om det protokoll som tryckts i supplementet är förfalskat eller inte, eftersom det äkta protokollet finns förvarat i vårt arkiv."
Eldensjö	Kjell	Riksdagsledamot (kd), motion för ny haveriutredning. Medlem Estonia-gruppen i Riksdagen

Elsner	Michael	statsåklagare vid åklagarämbetet i Hamburg. Öppnade förundersökning efter anmälningar från anhöriga till tyska medborgare som omkom på Estonia samt uppgift att ett sprängattentat skulle ha lett till katastrofen. För att avgöra skiljaktiga resultat mellan BAM och andra tyska materialforskningsinstitut, i frågan om prover från Estonia utsatts för explosion, anlidade han professor Lange, tidigare vid universitetet i Braunschweig (som fakturerade 6 timmars arbete för att granska "omfångsrika akter").
Enberg Engström	Johanna Odd	Projektledare, Styrelsen för Psykologiskt Försvar Vice statsminister. Uttalande i samband med JAIC:s rapport: "den tillträdande regeringen hade tvingats att göra ett val"
Enlund ENMB EPIRB buoys / bojar	Jan-Peder	Styrman på Silja Europa som deltog i räddningsarbetet under olycksnatten. Estonian National Maritime Board. Estniska Fartygskontrollfunktionen Flytande nödradiosändare (Emergency Position Indicating Radio Beacon) monterade så att de flyter upp när de kommer under vatten. Estonia hade två EPIRB i behållare på taket till kommandobryggan, styrbords respektive babords sida. Det faktum att båda sändarna hittades - avstängda - den 2 oktober på estniska kusten har lett till misstanke om sabotage, det kan även vara så att de av slarv eller inkompetens aldrig blivit påslagna.. Saken undersöktes aldrig av JAIC
Ericson	Anders	Överlevande. Räddad genom att ytbärgarens uppmärksamhet fästes på att Ericson låg i vattnet under den flotte där han bärgade andra. (se Kukkk). Ordförande 1999 - 2001 i AgnEf, Arbetsgruppen för utredning av M/S Estonias förlisning
Eriksson	Olof	Styrman på M/S Isabella som deltog i räddningsarbetet under olycksnatten.
Esch, von der	Björn	Riksdagsledamot (kd). Medförfattare till riksdagsmotion i samband med Estonia. Medlem i Estoniagruppern i Riksdagen
ESCO		Estonian Shipping Company Limited. Ägt av estniska staten. Hälftenägare i Estline Marine Co Ltd, ägare till M/S Estonia
Estoniagruppern		Estoniagruppern i Riksdagen, ett 25-tal medlemmar, aktiva och f.d. riksdagsledamöter, journalister, överlevande, anhöriga m.fl. Sammanställande: Henrik S. Järrel. Arrangör Estoniaseminarier 2004 och 2009
Estonian Security Services		Huvudägare och VD Igor Kristapovitch, mördad kort efter Estonias förlisning. En anställd, Heikki Rekand, blev, tillsammans med sin flickvän, mördad med samma vapen som använts på Kristapovitch.
Estoniaorganisationer		<i>Sverige:</i> AgnEf - Arbetsgruppen för utredning av M/S Estonias förlisning Anhöriga för bevarad gravfrid vid Estonia. (Norrköpingsgruppen) DIS - Den Internationella stödgruppen FAE - Föreningen Anhöriga Estonia i Lindesberg. FEA - Föreningen Estonia Anhöriga i Norrköping med omnejd KOOPI - Anhörigföreningen inom Kooperationen Neptunus (förening för överlevande) SEA - Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga ST-Polisväsande anhörigförening Stödföreningen för Estoniaoffren i Uppsala län Stöd- och brottsofferföreningen i Vilhelmina i övrigt fanns sammanslutningar mellan anhöriga till offer från bibelskolan i Jönköping samt på Gotland AgnEf, FAE och SEA fortfarande aktiva <i>Estland och Sverige:</i> ELA - Estonia Litigation Association <i>Estland:</i> EHVM - ML Estonia Hukupohjuste Väljaselgitamise Mittetulundusühing, (tidigare namn EÜS., MS "ESTONIA" Ulestöstmise Sihtasutus) Memento Mare Infokeskus Memento Estonia

EXPLOSION PÅ ESTONIA

Materialforskningsinstitut och experter på undervattenssprängning har anlåtats för att undersöka och bedöma huruvida Estonia utsatts för explosion.

Stillbilder och videodokumentation av vraket har granskats, provbitar som skars loss från vrakets frontskott vid dykarundersökningarna i augusti 2000 har analyserats av:

- 1) Brian Braidwood, Diving and Explosives Consultant, Weymouth, England
(på uppdrag av Den Tyska Expertgruppen)
- 2) Michael Fellows, Fellows International Ltd, London, England
(AgnEf)
- 3) Materialprüfungsamt des Landes Brandenburg, MPA, Berlin, Tyskland
(Jutta Rabe)
- 4) Institut für Materialprüfung und Werkstofftechnik Dr Dölling + Dr Neubert GmbH, Clausthal-Zellerfeld, Tyskland
(Jutta Rabe)
- 5) Southwest Research Institute, SwRI, San Antonio, Texas, U.S.A.
(Gregg Bemis)
- 6) Lars Ekbohm, materialforskare, överingenjör FOA, Stockholm
(SEA)
- 7) Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung, BAM, Berlin, Tyskland
(Der Spiegel)
- 8) Dr M. Edwards, Cranfield University, Swindon, England
(Jutta Rabe)
- 9) Prof. G. Lange, Technische Universität Braunschweig, Tyskland
(Staatsanwaltschaft, Hamburg)
- 10) Dr K.L. Johnson, Fellow of American Society for Metals and K.M. Smith, Marine Forensics Panel, Society of Naval Architects and Marine Engineers, USA
(Gregg Bemis)

3, 4, 5, 7, 8 och 10 undersökte prover tagna från vraket i augusti 2000

Samtliga utom 7 och 9 fann att Estonia utsatts för explosion/detonativ påverkan

7 och 9 avfärdade den möjligheten (se resp. namn)

Europadomstolen		<p>för Mänskliga Rättigheter tillställdes i augusti 2006 en besvärsskrift i vilken Frankrike och Sverige anklagas för att ha brutit mot Artiklarna 3 och 6 i Konventionen för Mänskliga Rättigheter där Art. 3 talar om förnedrande behandling och Art. 6 om rättigheten till "opartisk och offentlig rättegång inom skälig tid och inför en oavhängig och opartisk domstol ..."</p> <p>Anledning är den - obefintliga - utvecklingen av Parisprocessen (se detta ord) i vilken en stämning inlämnades 17 september 1996 till domstolen i Parisförorten Nanterre. Framgångsrikt blockerad har den pågått i 10 år utan att några egentliga domstolsförhandlingar kommit till stånd.</p>
Europeiska Kommissionen		<p>för Mänskliga Rättigheter behandlade 1998 ett klagomål från 92 (7 käreande och 85 intervenienter) svenska medborgare som fått negativa avgöranden i Stockholms Tingsrätt (1996-01-16), Svea Hovrätt (1996-03-29) och Högsta Domstolen 1996-05-15. Yrkandet var att den svenska staten hade skyldighet eftersöka och bärga de omkomna, att bistå efterlevande att återfinna och omhänderta de omkomna samt att staten skulle förbjudas övertäcka vraket eller på annat sätt omöjliggöra en bärgning av de omkomna. Europadomstolens avvisade hänvändelsen med motiveringen att det fanns skilda åsikter bland anhöriga om vad som skulle ske med vraket och dess offer och att det knappast vore möjligt att tillfredsställa alla anhörigas åsikter. Det noterades med förvåning att domstolen i sitt utslag gav företräde för vad någon gruppering hade för åsikt i frågan. En tolkning av tillämpliga paragrafer i konventionen hade väntats. Misstanke väcktes att politiska påtryckningar hade inverkat på beslutet.</p>
Evers Exico AB	Tom	<p>Lots som lotsat M/S Estonia vid flera tillfällen.</p> <p>Företag (i konkurs 2002) som under 6 år eller mer användes av Försvarets Materielverk för hemliga inköp av sovjetisk militär utrustning bl.a. radar och styrsystem. Trots att VD Claes-Ebbe Alwén hade ett straffregister som inkluderade grova ekonomiska brott, bedrägeri och skattebrott fortsatte FMV sina inköp genom Exico.</p>
Explosion		<p>Det finns inga tvivel om att Estonia utsattes för en eller flera explosioner. Av detta kan dock inte slutsatsen dras att hon sjönk till följd av explosion, den avgörande frågan är om fartyget utsatts för en eller flera explosioner före, under eller efter förlisningen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - En av de första att till media nämna något om explosion var Estlines VD Johannes Johanson. Dagen efter katastrofen sade han att Estonia sänktes av någon onormal faktor, en explosion eller undervattenskollision. - Vid hemliga dykningar (se Bergmark) 1 - 3 oktober 1994 observerades vad som beskrevs som ett explosionshål i styrbords skrovsida. - Vid granskning av videofilm från dykningarna i december 1994 upptäcktes ett paket som av expertis bedömdes kunna vara en odetonerad sprängladdning på 1 - 3 kg. Paketet fanns nära babords sidolås på rampen - Ulf Beijner, överinspektör och chef för Fartygsinspektionens Stockholmskontor: hävdade att "explosionshålet i styrbords sida i nivå med Däck 0 orsakade olyckan." - Vid dykarundersökning av vraket i augusti 2000 skars provbitar loss från vrakets frontskott., 5 av 6 materialforskningsinstitut som analyserade proverna fann indikationer på explosion/detonativ påverkan (se uppställning "Explosion på Estonia?")
FAE		<p>Föreningen Anhöriga Estonia i Lindesberg, förening för anhöriga till omkomna kommunanställda från Lindesberg</p>
Fagerlund	Per	<p>Skeppsbyggare, inom sjöfartsvärlden kallad "Mr Ro-Ro". Stor auktoritet, utvecklare av stora oceangående ro-ro-fartyg. (se Sjövärdighet)</p> <p>"Estonia sjönk till följd av en lång och olycksalig rad av händelser som söker sitt ursprung i oacceptabel slentrian, myndighetsarrogans, slarv, lättja och mänskliga svagheter som på ett katastrofalt sätt råkade sammanfalla."</p> <p>namngivna i samband med Estoniakatastrofen. * = olycksnatten</p>
Fartyg		<p>Ale Svensk statsisbrytare, bevakade förlisningsplatsen.</p> <p>Tvingade bort fartyg från positionen ovanför Estonias vrak genom aggressivt manövrerande</p> <p>Arkadia * Bulkfartyg</p>

Fartyg forts.

Balanga Queen	*	Ro-Ro passagerarfärja., passerade 'mycket nära' förlisningsplatsen. Notering hos Åklagarmyndigheten i Stockholm "Om Balanga Queen inte legat före tidsmässigt och om Estonia kallat på hjälp när problemen började hade hundratals liv kunnat räddas"
Bergön	*	Styckegodsartyg
Bremer Uranus	*	Styckegodsartyg
Cortia	*	Ro-Ro lastfartyg
Crystal Pearl	*	Tankfartyg
Eagle One		Tyskt f.d. havsmättningsfartyg, bas för de av Bemis/Rabe organiserade dykningarna på Estonias vrak i augusti 2000
EVA-200		Estniskt kustbevakningsfartyg
Fairplay VII		Tysk bogserbåt, använd vid expedition till Estonia i augusti 1997
Finnfighter	*	Styckegodsartyg
Finnhansa	*	Ro-Ro passagerarfärja.
Finnjet	*	Ro-Ro passagerarfärja.
Finnmerchant	*	Ro-Ro lastfartyg
Furusund		Svensk minsvepare
Godenwind		Tysk trålare, använd vid dykningarna på Estonias vrak i augusti 2001 organiserade av Jutta Rabe
Halli		Finskt oljebekämpningsfartyg
Hylje		Lastfartyg, uppges ha bärgat MOB-båten
Ingrid Gorthon	*	Torrlastfartyg
Isabella	*	Ro-Ro passagerarfärja.
Kiisla	*	Finskt gränsbevakningsfartyg
Leonid Bykov	*	Ryskt 'forsknings'-fartyg. Observerat en timme efter Estonias förlisning av finska Kustbevakningen på Jussarö (Finlands sydkust utanför Ekenäs, ca en timmes gång från haveriplatsen). Varnades, utan respons, på finska, svenska och engelska, för att de styrde kurs mot undervattensklippor. Grundstötning undveks, enligt uppgift, tack vare att den enngelsktalande kaptenen kommit på bryggan, väckt av den icke engelsktalande styrmannen
Mærsk Euro Tertio	*	Containerfartyg
Mariella	*	Ro-Ro passagerarfärja., befälhavare Jan-Tore Thörnroos. Första fartyg på haveriplatsen
Michel	*	Styckegodsartyg
Mini Star	*	Ro-Ro lastfartyg
Navigia	*	Styckegodsartyg
Nordica		Finsk statsisbrytare
Okänd ubåt	*	15 maj 1997 fick TV-programmet Efterlyst ett tips angående Estonia.. En person (namnet utelämnas här), tjänstgörande inom svenska Marinen, berättade att han blivit uppringd från Muskö örlogsbas med order att ombord en ubåt delta i en skyddande eskortering av Estonia. Från en position 1150 m akter om Estonia upptäcktes en annan ubåt (identifierad som rysk?) som i sin tur följde den svenska ubåten. Vid ett-tiden, svensk tid, väcktes han av en kraftig smäll och ett fräsande ljud - den andra ubåten hade avfyrat en torped som träffade mitt på Estonias styrbordssida. Svenska ubåtsbesättningen kunde se hur bogporten öppnades när

Fartyg forts.

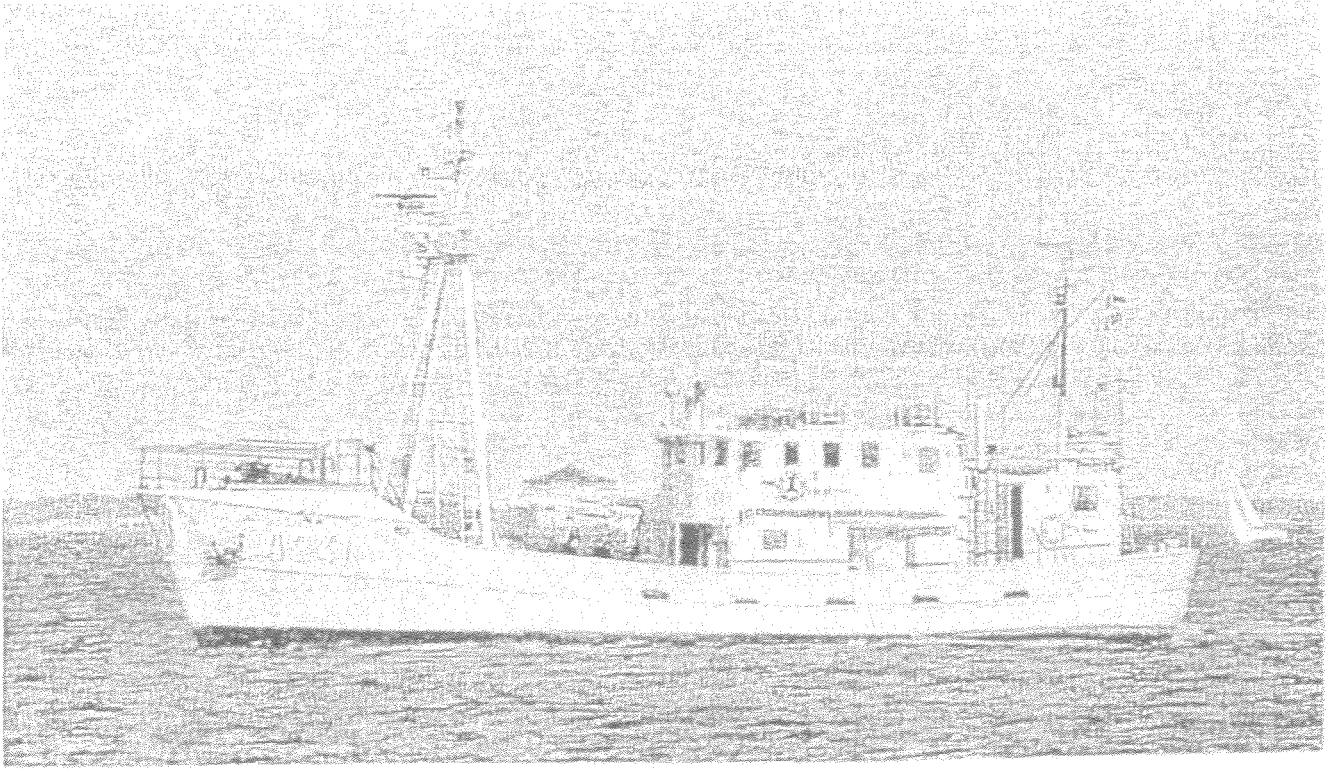
Okänt fartyg 1	*	Estonia låg med styrbords slagsida. Den andra ubåten försvann och dök till 180 meters djup. Ca 1¼ timme efter Estonia sjönk rapporterades ett okänt fartyg på en position öster om förlisningsplatsen. Distans uppskattad till 4 - 5 timmars gångtid. Fartyget gick då på kurs mot NNV och fortsatte på den kursen 1½ timme. Vände kl 04.33 rakt österut, d.v.s. bort från det område där räddningsarbetet fortfarande pågick (sista överlevande bärgades ur havet ca kl 09.00)
Okänt fartyg 2	*	En timma efter Estonia sjönk befann sig detta fartyg på en position öster om förlisningsplatsen och gick med kurs mot NV. Kl 03.00 girade hon ca 40° och kom på kurs mot SV dock i riktning mot en punkt betydligt söder om förlisningsplatsen. Gångtid direkt mot förlisningsplatsen, med 16 - 20 m/s vind från SV-V, kunde ha varit mindre än en timma.
Petsamo	*	Styckegodsfartyg
Rakvere	*	Styckegodsfartyg
Rankki	*	Tankfartyg
Seaway Commander		Specialutrustat för undervattensarbeten. Stolt Comex Seaways A/S (SCS) skickade fartyget till Hangö där det låg i beredskap 5 - 10 oktober. Erbjudande om omedelbar insats för att ta hand om omkomna utanför vraket innan strömmar för dem bort ställdes till såväl Finland som Sverige. Ett officiellt svar - negativt - gavs av Kommunikationsdepartementet först den 19 januari 1995
Seawind		last- och passagerarfartyg. Transporterade kistor med omkomna svenskar från Åbo till Stockholm
Semi 1		Dykplattform från vilken Rockwater A/S och Smit Tak BV genomförde en undersökning av vraket 1 - 4 dec 1994 (se Undersökning/verksamhet på vraket)
Silja Europa	*	Ro-Ro passagerarfärja. Kapten Esa Mäkälä utnämndes till OSC, On scene commander på förlisningsplatsen. Räddade en människa direkt ur havet genom att hänga ut repstege på fartygssidan. En ung studerande från Tallinn lyckades simma fram, blev bortspolad av en våg men simmade tillbaka till repstegen. Samlade krafter och klättrade upp till Däck 6 där han svimmade efter att ha tagit sig in genom dörröppningen. Han vaknade naken i en hytt under ett berg av filter och med en finsktalande kvinna som placerats intill honom för att ge honom värme.
Sira Supporter		gjorde en geologisk undersökning av havsbotten samtidigt med dykar- och ROV-undersökning av Estonias vrak 1 - 4 dec 1994
Silja Symphony Suunta	*	Ro-Ro passagerarfärja. Finskt spaningsfartyg. Lokaliserade Estonia 30 september med ekolod och side scan sonar. Suunta undersökte sedan vraket den 2 oktober med undervattensrobotar, s.k. ROV Remotely Operated Vehicle, försedda med videokameror. Totalt 20 timmar film togs ”från propellern fram till bogen”. Senare information att Estonias

Fartyg forts.

		undervattensskrov aldrig blivit helt undersökt ifrågasätter den uppgiften alternativt indikerar att dokumentationen delvis skaffats undan..
Sv. Kustbevakningen		Fartyg i normal beredskap. Inget av deras fartyg deltog i räddningsarbetet
Svenska Marinen		Minsveparna Von, Konter och Ulvön uppges ha varit de fartyg som, på finsk begäran, skulle medverka i sökandet efter visiret (se Visir - Söka/finna) Obekräftade uppgifter: - Ett tjugotal fartyg deltog olycksnatten i övningar i skärgården. Trots endast några timmars gångtid beordrades inget fartyg gå till haveriplatsen för att assistera i räddningsarbetet. - 4 korvetter, 2 ubåtar, ett antal stridsbåtar samt två flygplan var engagerade i någon verksamhet kort avstånd från förlisningsplatsen (se Hacker)
Sv. Sjöräddningen		Fartyg i normal beredskap. Inget av deras fartyg deltog i räddningsarbetet
Taucher Otto Wulf		Tysk bogserbåt använd vid undervattensoperationer slutet juni 1995 organiserade av Peter Barasinski och Jutta Rabe.
Tertnes		Norskt lastfartyg som transporterade sten till haveriplatsen i förberedelser för betongövertäckning
Tiira	*	Tankfartyg
Tursas	*	Finskt gränsbevakningsfartyg. Anlande till olycksplatsen 05.00
Ubåt, namngiven	*	Rykten /spekulationer anger att Estonia kolliderat med ubåt, specifikt den amerikanska atomubåten av Los Angeles-klas USS Albany (SSN 753). Det är oklart varifrån uppgiften har kommit men den kan ha fått näring av att ubåten var i torrdocka tre gånger under den sex-månaders period som följde efter Estonia-olyckan. En teori som framförts är att Estonia skulle ha hunnit upp ubåten och kört på den bakifrån och därmed åstadkommit skadan/ inbucklingen på bogvisiret
Uisko	*	Finskt patrullfartyg
Uusimaa	*	Finsk minutläggare
Valpas	*	Finskt gränsbevakningsfartyg
Westön	*	Ro-Ro lastfartyg
Volgoneft 104		Ryskt forskningsfartyg
Uisko	*	Finskt gränsbevakningsfartyg
Urd		Försöksfartyg tillhörande svenska marinen. Missledande uppgift lämnades av dykaren Håkan Bergmark att det var från Furusund som han, med ca 64 timmars betald arbetstid tillsammans med ett flertal andra dykare, genomförde dykoperationer på vraket fr.o.m. 1 oktober. Det är sannolikt att det var Urd som var bas för den operation Bergmark deltog i. Urds fartygschef, framlidne Birger Lehre, har berättat för kollegor inom Försvarsmakten att Urd använts vid dykarundersökning av vraket efter Estonia. (se Bergmark; Undersökning/verksamhet på vraket)
Uusimaa	*	Finskt minutlägningsfartyg

Fartygskatstrofer

List of Maritime Disasters http://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_disasters



Svenska marinens specialfartyg Urd, enligt uppgift använt vid undersökning av vraket 1 - 3 okt 1994

Plats C-870		Datum 04/1003		Förband	
Största dykdjup 100	Expos tid 37	Total dyktid 39	Dykn slut kl 00:23	Använd tab H023	
Dykningens ändamål Klockan			Utrustning H00K L017	Andningsgas H00K	
Anm Decomp - 5.57. inkl O2					
				Bestyrks L015	
Plats		Datum		Förband	

Kopia av sida i Håkan Bergmarks dyklogg

Eftersom det inte finns någon koppling till namnet Bergmark har detta naturligtvis inget värde som bevisning för att han verkligen deltog i dykoperationer på Estonia 1 - 3 oktober 1994.

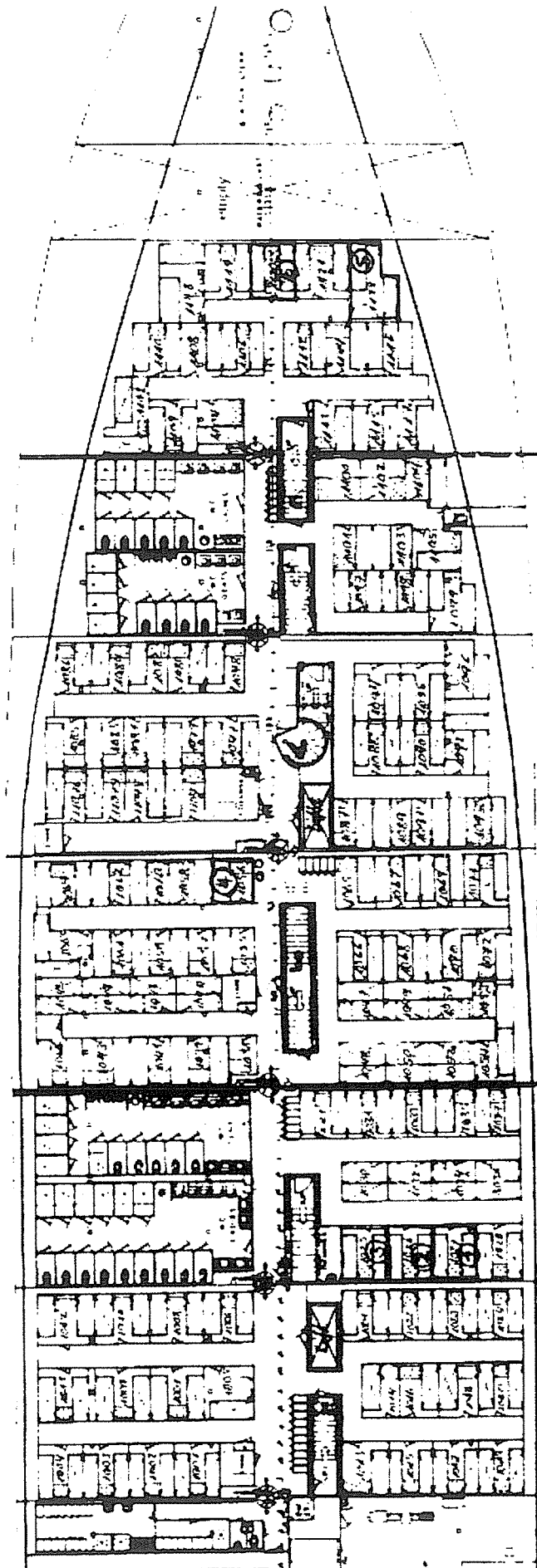
Kopian är dock det enda som återstår, dykloggen blev stulen av ytterst professionellt arbetande tjuvar, enligt omdöme från de poliser som utredde inbrottet.

Signaturen från den officer som bestyrkte arbetet kan ev hänföras till Lars M. Gustafsson

Felaktig lastning	Vid avgång från Tallinn hade Estonia ca 200 ton mer last på styrbordssidan vilket, trots att det kompensterades med att babord krängningstankar fylldes helt med vatten, d.v.s. 183 ton, gav fartyget 1° styrbords slagsida. Därmed fanns inte längre någon marginal eller möjlighet att avhjälpa ev. stabilitetsförlust.	
Felix-rapporten	<p>En 81-sidig rysk rapport daterad mars 1995 med titel (översatt till engelska): "International Narcotics Trafficking and the Former U.S.S.R". Författare uppgavs vara Ivan Ivanov, från Forskningsgruppen Felix (namngiven efter Felix Dzerzjinskij grundare av Tjekan, den sovjetiska hemliga polisen och föregångare till KGB). Felixgruppen skrev under flera år, ofta med nationalistisk vinkling, rapporter om ekonomiska brott, skumma politiska avsikter från Väst, Rysslands sociala och moraliska förfall m.m. En välinformerad journalist betecknade Felixgruppens skrivelser som "delvis sanning, delvis desinformation."</p> <p>Ämnet för den aktuella rapporten var Rysslands roll i internationell narkotikahandel, smuggling från Centralasien via Baltikum till Europa och hur den styrdes av tjetjener i kriminella organisationer runt den forna Sovjetunionen.</p> <p>Om anknytningen till Estonia skrevs på tre sidor, i uppenbart syfte att svärta högt uppsatta ester, hur Estonias kapten Andresson kommit överens med "Lesnik" kodbeteckning för Mart Laar och "Yuri" Yuri Toomepuu att Estonia skulle ta ombord ett stort parti heroin och 40 ton kobolt, osmium har även nämnts.</p> <p>Rapporten skrev vidare att ÖB Einseln, när han fick veta vad Estonia hade ombord och att han blivit blåst på en andel i affären, tipsade svenska tullen. Detta uppsnappades av Igor Kristapovitch, huvudägare och vice VD i Estonian Security Services som avlyssnat och spelat in ett telefonsamtal mellan "Yuri" och kapten Andresson. Informationen gavs till en narkotikaboss i Moskva som ringde "Lesnik" som i sin tur ringde Andresson vilken under dödshot blev beordrad att dumpa smuggelgodset i havet.</p> <p>Andresson vägrade först göra en så farlig manöver i hårt väder men föll till föga och gav order om att öppna visir och ramp. Besättningsmän manövrerade fordon med den farliga lasten mot rampen, det öppnade visiret bröts loss av hård vind, vågor och fartygets rörelser. Visiret slog upp ett stort hål i sidan som sänkte fartyget. - Så långt Estoniadelen av Felix-rapporten.</p> <p>Kristapovitch blev skjuten kort tid efter Estonias förlisning, hans anställde Heiki Rekand mördades vid annat tillfälle med samma vapen.</p> <p>Felix-rapporten kan ses som ett försök att - som kriminella - peka ut och kompromettera tre personer som hade positioner där de kunde påverka Estlands förhållande till Ryssland. Statsminister Mart Laar ("Lesnik"), som tidigare visat sig antisovjetisk, hade bl.a. inflytande över lagstiftning av betydelse för den ryska minoriteten i Estland. Yuri Toomepuu ("Yuri") var tidigare amerikansk överstelöjtnant och parlamentsledamot för ett radikalt nationalistiskt parti och Alexander Einseln, likaså f.d. amerikansk officer, hade visat sig effektiv och drivande som överbefälhavare för den estniska armén.</p> <p>I februari 1996 kontaktades Den Tyska Expertgruppen av en estnisk officer som, delvis bekräftande Felix-rapporten, sade sig ha kännedom om den verkliga orsaken till förlisningen samt att officerare i den estniska arméstaben, bland dem general Einseln, varit involverade i smugglingen av narkotika och kobolt.</p>	
Fellows	Michael G.	Verkställande direktör Fellows International Ltd, UK. Dyk- och sprängningsexpert. (se uppställning "Explosion på Estonia?") Medverkande Estonia-seminarium 2000
Fenstabilisatorer	När Estonia bytte rutt från kustfart till att gå över öppet hav installerades fenstabilisatorer som skulle ge fartyget lugnare gång i sjön. En fena är ca 4,5 meter lång och fälls ut hydrauliskt ur en ca 6 m lång och 2 m hög lådkonstruktion infälld midskepps i skrovsidan. När farten sjunker under 4 knop fälls fenorna automatiskt in.	

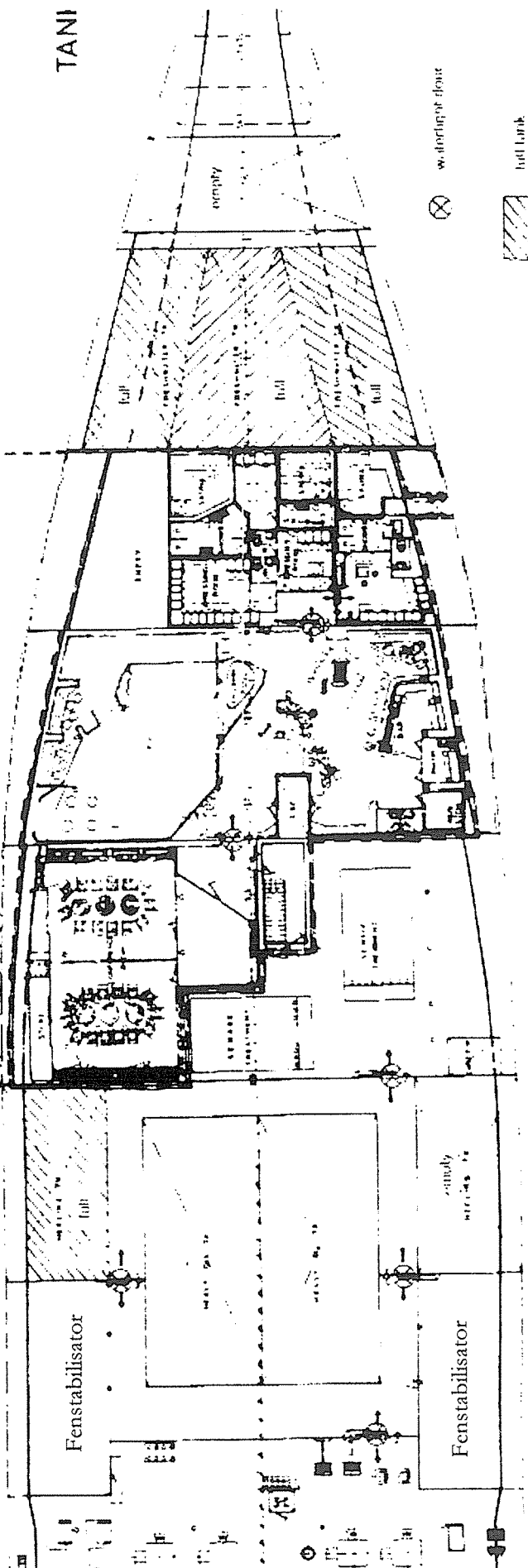
TWE

DECK 1



TANI

DECK 0



worktop of deck

hull tank

Däck 1 Ekonomihytter (358 pers.) - Däck 0 Fenstabilisatorer m.m.- Pool & sauna

Fenstabilisatorer forts.		På vraket är babords fena infälld i sin låda, styrbordsfenan hittades på havsbotten flera hundra meter från vraket. (se Undersökning /verksamhet på vraket 2 oktober 1994) på en position som det drivande fartyget kan ha passerat före hon sjönk.
Finnanger Flodin Flygplan på Arlanda	Mats Lennart	<p>Dokumentation av styrbordssidan är inte tillgänglig (se Videodokumentation) och ingenting är känt om skicket på lådan infälld i styrbordssidan trots att den torde ha varit tillgänglig för inspektion av både ROV och dykare. Möjligheten att dokumentationen censurerats kan kopplas samman med teorin att fenan brutits loss av något objekt som skrapat längs styrbordssidan och att lådan, som fick en problematisk/ev. försvagande installation i januari 1994, skadats/brutits upp och öppnat för vatteninträning. Detta i sin tur kopplas till uppgiften att läns pumparna var i gång. Pumparna stängdes automatiskt när de ej längre sög vatten.</p> <p>Yngste överlevande - 12 år. Förlorade fyra familjemedlemmar</p> <p>Styrelseledamot AgnEf</p> <p>Från Luftfartsverket på Arlanda flygplats fick journalisten Sven Anér följande uppgifter och framförde teorin att de estniska besättningsmedlemmar som först rapporterats räddade men sedan uppförts som saknade (se Räddade / Saknade / Omkomna?) skulle ha förts ut ur Sverige med dessa flygplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Boeing B 727-200 kapacitet 161 passagerare, registreringsbeteckning VRCLM, ägare MAGNAIR (trolig anknytning till Lars Magnusson, omskriven svensk affärsman) ankom 27/9 kl 19.41 från Amsterdam utan passagerare. Lämnade Arlanda 28/9 kl 20.54 med fyra passagerare. - Gulfstream 4 kapacitet 22 passagerare, registreringsbeteckning N971 L ägare ANCHRMAG, samma antagna ägaranknytning, även det planet kom utan passagerare från Amsterdam. Landade 28/9 kort före Boeing-maskinens avgång och lämnade Arlanda kl 22.56 med två passagerare. Kom tillbaka den 29:de, återigen utan passagerare och lämnar Arlanda 17.13, destination Bangor, Maine, USA, medförande fem passagerare. <p>Landnings- och parkeringsavgifter betalades av den amerikanska ambassaden.</p>
Flygplan vid haveriplatsen		<p><i>Från Finland:</i></p> <p>OH-PRB Piper Navajo från finska gränsbevakningen i Åbo. Användes för spaning samt som relästation mellan fartygen, MRCC och helikoptrarna</p> <p><i>Från Sverige:</i></p> <p>SE-KVG Casa 212 från svenska kustbevakningen (Skavsta). Spaning efter flottar, livbåtar och överlevande</p> <p>XXX SAAB 340 utrustat med fjärrspaningsradar FSR 890. Antas tillhöra svenska Flygvapnet, medverkade i en hemlig svensk övning med ett flertal marina enheter (se Hacker)</p> <p>XXX Hercules-plan ingående i samma övning</p> <p><i>Från Estland:</i></p> <p>XXX Enmotorigt flygplan observerat av en överlevande medan han låg i vattnet. Kan ev. vara det flygplan som transporterade estniska säkerhetspolisen T. Laan från Tallinn till Åbo</p>
Forsberg	Sten-Christer	Teknisk chef Nordström & Thulin, Estlines svenska delägare. Styrelseledamot Estline.
Forsberg	Tore	Polisintendent SÄPO. Bekräftade för media att SÄPO erhållit uppgifter om sabotage mot Estonia och tagit dem på stort allvar.
Forslund	Stefan	Styrelseledamot FAE samt SEA
Forsberg	Olof	Ledde JAIC:s svenska del t.o.m. 27 maj 1997. Tidigare hovrättsråd, rättschef i Försvarsdep. GD Statens haverikommission, tvingades avgå efter att ett tips från Sjöfartsverket avslöjat att han underlåtit att diarieföra ett i sammanhanget obetydligt dokument. Utnämndes sex månader senare till lagman i Svea Hovrätt.

Franson	Johan	<p>Chefsjurist på Sjöfartsverket senare chef för Sjöfartsinspektionen. Skrev rapporterna: Tekniska och legala förutsättningar ., 1994-10-11 Konsekvensanalys Estonia. 1994-12-12 Övertäckning Estonia 1995-02-10</p> <p>Anses vara den som från början främst styr/påverkat mörkläggningen. Påverkade kommunikationsministern och Etiska rådet med överdriven beskrivning av förhållanden i vraket och förutsättningarna för bärgning. Ledde / styrde Rockwaters dykarundersökning i december 1994. Nekade hjälp vid Kurms undersökningar. Medgav i radiointervju i maj 2007 att den officiella dykarundersökningen av vraket hade stora brister i det att en del av uppdraget var från haverikommissionen som ville få sin förutbestämda teori bekräftad. Undersökningen kunde ha gjorts bättre om uppdraget varit att söka efter haveriorsaken.</p>
Fredriksson	Gunnar	<p>Styrelseordförande i SPF, Styrelsen för Psykologiskt Försvar, chefredaktör Aftonbladet (artiklar bl.a.: ”Ingen grav värdigare än havet” och ”En Kommersiell gravskändning”) Tog stark ställning mot bärgning och för betongövertäckning.</p>
Freivalds	Laila	<p>Justitieminister (s), deltog i den av den borgerliga regeringen organiserade krisgruppen</p>
Fribordsdäck		<p>Estonia = Däck 2.</p>
Friesch	Jürgen	<p>Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt. HSVA. Medförfattare till HSVA-konsortiets slutrapport i VINNOVA-projektet</p>
Frontskott / främre skott		<p>Fartygets vägg mot visiret, utanför bildäck. JAIC anger att det fanns diverse skador på frontskottet, särskilt på dess nedre del. Ingenting nämns om de skador i den övre delen som förorsakats av explosion. (se illustration Explosionshål; Undersökning/verksamhet på vraket 19 - 31 aug 2000)</p>
Frykberg	Kurt	<p>Styrelseledamot SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga</p>
Förfalskning		<p>se Hamnstatsprotokoll</p>
Förkortningar		<p>AgnEf Arbetsgruppen för utredning av M/S Estonias förlisning AIB Accident Investigation Board ARCC Aeronautical Rescue Coordination Centre / /Flygräddningscentral ATC Air Traffic Control / Flygräddningsledning lokalt BT Bogpropeller / Bow thruster BV Bureau Veritas CAA Civil Aviation Authority / Flygräddningsledning CAK Centrala avdelningen för Ambulanssjukvård och Katastrofmedicinsk planering CSS Coordinator Surface Search / Ledningsfartyg för eftersökning DE Tyskland DEMC Akut- och katastrofmedicinskt centrum vid Södersjukhuset DNV Det Norske Veritas, klassificeringssällskap DVI Disaster Victims Investigation ECR Maskinkontrollrum / Engine Control Room EE Estland ENE East-northeast ENMB Estonian National Maritime Board EPIRB Emergency Position Indicating Radio Beacon ER Maskinrum / Engine room ESC Estonian Shipping Company FAE Föreningen Anhöriga Estonia i Lindesberg FAIB Finnish Accident Investigation Board FBN Finnish Board of Navigation FHK Finska Haverikommissionen FI Finland FMV Försvarets Materielverk FNB Finska Notisbyrån = STT FOI Totalförsvarets forskningsinstitut FR Frankrike</p>

Förkortningar forts.

GGE	German Group of Experts
GP	Göteborgs-Posten
Hkp	Helikopter
HSVA	Hamburgische Schiffbau Versuchs-Anstalt
IACS	International Association of Classification Societies
IFG	Independent Fact Group / Den Oberoende Faktagrupper
IMO	International Maritime Organization
JAIC	The Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden / Den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen
KKL	Krissamverkan Kommun Landsting
KSI	Kontoret för Särskild Inhämtning
LKC	Polisens Länskommunikationscentral
M	Nautisk mil / distansminut / sjömil / 1 852 m
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution From Ships
MAYDAY	Nödsignal
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre / Sjöräddningsscentral
MRSC	Maritime Rescue Sub Centre
MSB	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
NO	Norge
OSC	On -scene commander / Räddningsledare på haveriplatsen
Pax	Passenger
PKL	Psykologisk- psykiatrisk katastrofledningsgrupp
PL	Polen
POSOM	Beredskapsgrupp för psykiskt och socialt omhändertagande
PSC	Port state control / Hamnstatskontroll
PUG	Psykologiska uppföljningsgruppen vid lasarettet i Norrköping
RLC	Kustbevakningens Räddningsledningscentral
RMV	Rättsmedicinalverket
ROV	Remote Operated Vehicle
SEA	Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga
SB	Statsrådsberedningen
SHK	Statens Haverikommission
SjöV	Sjöfartsverket
SKL	Statens Kriminaltekniska Laboratorium
SOLAS	Safety of Life at Sea
SPF	Styrelsen för Psykologiskt Försvar
SRR	Sea and Rescue Region / Sjöräddningsområde
SSPA	SSPA Sweden AB (tidigare Statens Skeppsprovninganstalt)
SRR	Räddningsregion (Search and Rescue Region)
STAB	Stabilisator
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
STT	Suomen Tietotoimisto = FNB
SW	Southwest
TT	Tidningarnas Telegrambyrå
TUHH	Technische Universität Hamburg-Harburg
TYKS	Turun yliopistollinen keskussairaala / Åbo Universitets Centralsjukhus
US	U.S.A.

Förlisningen - slutsatser

- JAIC:
- Vågförhållandena var troligen de värsta fartyget någonsin varit utsatt för
 - Låsanordningarna till bogvisiret brast till följd av belastningar från vågslag
 - Visirinfästningarna var inte konstruerade i enlighet med realistiska konstruktionsantaganden
 - Bogvisirets låsanordningar borde ha varit flera gånger starkare
 - Begränsade erfarenheter av hydrodynamiska belastningar och otillräckliga konstruktionsunderlag när Estonia byggdes

Förlisningen - slutsatser forts.

- Klassningssällskapens krav på bogportar var lägre under den period Estonia byggdes
 - Erfarenheter från tidigare tillbud med bogvisir hade inte tagits till vara
- Den Tyska Expertgruppen:
- Brister i fartygets skick, som noterades när fartyget bytte ägare 1993, blev inte åtgärdade och förvärrades successivt
 - Agerande för ENMB:s (estniska Sjöfartsverket) räkning och brytande SOLAS regler utfärdade klassningssällskapet Bureau Veritas 7 feb 1993 ett Interim Passengership Safety Certificate. Utan detta certifikat hade nye ägaren, Estline, tvingats bygga in en förlängning av kollisionsskottet upp över huvuddäck, en åtgärd som troligen säkrat fartygets överlevnad
 - Fartyget kördes hänsyslöst vid gång i is och under dåligt väder. Detta förvärrade brister som fanns vid övertagandet samt åstadkom nya varav den mest framträdande var att visiret blivit skevt, vibrerade och var konstant fyllt med vatten upp till vattennivån utanför..
 - När yttre gångjärnet på babordssidan blev snett kunde rampen inte längre låsas fast och var ej längre vattentät. När rampen bedöms vara det förlängda kollisionsskottet är det enligt SOLAS m.fl. ett tvingande villkor att rampen är vattentät. Estonia hade, med icke vattentät ramp, förlorat sin klassning och sjövärdighet.
 - Felen på bogvisir och ramp borde ha upptäckts av inspektörer från såväl Bureau Veritas som från estniska och svenska Sjöfartsverken vilka - utan åtgärd - inspekterade fartyget kort före olyckan.

Förpiksdäck

det sluttande parti, bakom och ovanför bulben, som visirets undersida vilade mot i stängt läge och låstes med Atlantlåset.

Förstudie

Inom regeringsuppdraget till SPF att upprätta en faktabank gav SPF ett uppdrag till Viceamiral (pens.) Frank Rosenius och civ.ing. Staffan Sjöling, FMV att med utgångspunkt i JAIC:s förlisningsteori åskådliggöra hur hur fartyget kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede. Resultatet av studien skulle utgöra grundförutsättning för att kunna göra en huvudstudie. Författarna till förstudien anmälde själva tveksamheter och pekade på behov av ytterligare underlag för att kunna göra någon fördjupad studie. VINNOVA:s forskningsprojekt avseende sjunkförloppet kan ses som den fortsättning av förstudien som SPF aldrig realiserade.

Försvarets radioanstalt, FRA

Försvarsunderrättelseverksamhet genom signalspaning. Förutom underrättelseverksamhet till stöd för det militära försvaret, svensk utrikes-, försvars- och säkerhetspolitik täcks även verksamhet som har samband med internationellt säkerhetssamarbete eller som syftar till att stärka samhället vid svåra påfrestningar. I verksamheten ingår även civil signalspaning bl.a. inom IT-området

Försvarsmakten

FRA medgav att de mottagit den krigsmateriel (militär elektronik) som transporterades på Estonia 14 och 20 september 1994.

var/är involverad i Estoniakatastrofen - både före och efter förlisningen.

P.g.a. sekretess är ämnet svärgenomträngligt

- FMV, Försvarets Materielverk utvecklar, anskaffar, vidmakthåller och avvecklar försvarsmateriel på FM:s uppdrag. FMV hade sedan flera år via Exico AB etablerat en inköpskanal för sovjetisk militär utrustning. När färjeförbindelsen Tallinn - Stockholm öppnades 1990 underlättades leveranserna, förutsättningarna förändrades totalt efter Sovjetunionens sammanbrott 1991 .

- FRA, se ovan

- MUST, Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten. Involverad i anskaffning och transport av militär material, arrangerade transport på Estonia av sådan material den 14, 20 - och 28? - september 1994

- KSI Kontoret för Särskild Inhämtning ingår i MUST och sorterade 1994 direkt under ÖB. En av de hemligaste delarna av Försvarsmakten. (se Bergmark)

- Marinen (se Fartyg; Urd; Bergmark; Hacker: Gravfrid m.m.)

- I en anmälan till Justitiekanslern skrev Riksdagsledamoten Lars Ångström 12 September 2006:

Försvarsmakten forts.		”Omständigheterna i samband med Estonias förlisning är så pass graverande att en utredning om vad försvarsmakten idag undanhåller för information om medverkan i och kunskap om operationer i samband med Estonias förlisning och kunskap om en militär last ombord under förlisningsnatten är nödvändig. Likaså måste det utredas i vilken utsträckning sådana militära operationer har styrt eller omöjliggjort en riktig haveriutredning.” Ångström ville även att JK skulle utreda vad Försvarsmakten och tidigare Försvarsmaktsanställda känner till om de hemliga dykningar på Estonia och namngav Ingvar Åkesson, GD på FRA, expeditionschef på Försvarsdepartementet 1994; Boris Ljunggren, överstelöjtnant, MUST; Nils Ove Jansson, kommandör MUST samt tidigare civilanställda Agne Svensson och David Sten, experter rörande operationer med miniubåt.
Gabelic Gahnberg Gahrton	Aleksander Henrik Per	Riksdagsledamot (s). Medlem Estoniagruppen i Riksdagen Advokat, Helsingfors. Företrädde Meyer Werft Politiker (mp), skrev i Journalisten 12/2005: ”Alla misstankar kring Estonia kan naturligtvis vara ogrundade. Men vad jag aldrig kan begripa är varför alla större massmedier tycks ha som utgångshypotes att konspirationsteorier är så orimliga att de inte ens behöver kollas.”
Gemheden	Erik	En av 28 överlevande som i februari 1999 i protest sänder ett öppet brev till Mona Sahlin, publicerat i Svenska Dagbladet: Våra vittnesmål är sammanblandade och friserade så att ingen utomstående skulle kunna återknyta från vems vittnesmål det är hämtat. Vittnesmålen är inte korrekt återgivna.
Geus	J.-C.	President andra kammaren Europeiska Kommissionen för Mänskliga Rättigheter till vilken anhängare vänt sig efter att tingsrätt, hovrätt och Högsta Domstolen i Sverige avvisat deras krav att svenska staten skulle förpliktigas eftersöka och bärga de omkomna samt interimistiskt förbjuda övertäckning. Kommissionen avvisade hänvändelsen med motiveringen att det knappast vore möjligt att tillfredsställa alla anhängares åsikter. Utslaget väckte förvåning - en hänvisning till tillämpliga paragrafer i konventionen hade väntats och misstanke väcktes att politiska påtryckningar hade inverkat på beslutet.
Gillberg Gisslan Gjersdal	Jan. Svein Ove	Journalist, utgivare av tidskriften DSM, Den Svenska Marknaden (se Gravfrid) Vice administrativ direktör Stolt Comex Seaway A/S. Erbjud några dagar efter katastrofen finska och svenska myndighetsrepresentanter och i fax till Kommunikationsdepartementet, omedelbar insats av ett fartyg specialutrustat för undervattensoperationer. I första hand skulle omkomna utanför vraket omhändertaras. (se Seaway Commander)
Gobins	Gunars	Förare av lettiska lastbilen AG 565 som saknades på den lastförteckning Tullen i Stockholm fick, men som fanns med på listan upprättad i Tallinn.
Graffman Granberg Gravfrid	John Ulla-Britt	Samordnare av VINNOVA:s sjunkförloppsstudie. Samordnare Stöd- och brottsofferföreningen i Vilhelmina uppges vara syftet med allt som gjorts för att förhindra undervattensverksamheter på Estonias vrak. Beaktande de åtgärder som vidtagits har frågan uppstått om avsikten kan ha varit något annat. Det angivna syftet, att förhindra plundring och bevara gravfriden på Östersjöns senaste och största vrak, är en akt av ansvarskännande och hänsyn mot anhängare till offren. Frågan är om detta motiverade de resurser som användes och de extraordinära och delvis olagliga åtgärder som vidtogs. Bl.a.: - insats på internationellt vatten av isbrytare, flygplan och fartyg från tre länders marin och kustbevakning - isbrytaren Ale, tillhörande svenska Sjöfartsverket och bemannad av den svenska marinen, ingrep mot fartyg på internationellt vatten före gravfridslag eller traktat etablerats En slutsats är att gravfriden hävdas för att förhindra kunskap om vrakets skick, t.ex. om det finns hål i skrovet, vilket officiellt förnekas.

Gravfrid forts.	<p>Utredningen av en sjöolycka får självfallet inte undanhållas kunskap om fartyget ev. sjönk p.g.a. hål i botten. Upprepade försök att få medgivande till en undersökning av vraket har avvisats.</p> <p>Motiveringen för beslutet att inte omhänderta de 757 personer som saknas efter katastrofen kan vara följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> - okontrollerat tillträde till / undersökning av vraket måste förhindras - platsen måste med fysiska och administrativa åtgärder göras oåtkomlig - utan omkomna kvar i vraket finns inget motiv för en gravfridslag - de omkomna måste bli kvar i vraket - som gisslan 	
Gravfridslag	<p>Lag (1995:732) (Utfärdad 1995-06-08 Ändring införd t.o.m. SFS 2005:309) om skydd för gravfriden vid vraket efter M/S Estonia</p> <p>1 § I denna lag finns bestämmelser till skydd för gravfriden i vraket efter passagerarfartyget Estonia och i ett anslutande område i Östersjön. Det skyddade området är rektangulärt och har, enligt det geodetiska referenssystemet World Geodetic System 1984 (WGS 84), följande positioner som hörn: 1.59 grader 23,500 minuter nordlig bredd; 21 grader 40,000 minuter östlig längd; 2.59 grader 23,500 minuter nordlig bredd; 21 grader 42,000 minuter östlig längd; 3.59 grader 22,500 minuter nordlig bredd; 21 grader 42,000 minuter östlig längd; 4.59 grader 22,500 minuter nordlig bredd; 21 grader 40,000 minuter östlig längd.</p> <p>2 § Dykning och annan undervattensverksamhet får inte bedrivas i vraket efter passagerarfartyget Estonia eller inom det område som anges i 1 § andra stycket. Förbudet gäller dock inte verksamhet som avser att täcka över eller skydda vraket eller att förhindra förorening av den marina miljön från vraket, om verksamheten bedrivs av en myndighet i Estland, Finland eller Sverige eller på uppdrag av en sådan myndighet.</p> <p>3 § Den som uppsåtligen bryter mot 2 § döms till böter eller fängelse i högst två år. För försök döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.</p> <p>4 § Föremål som någon har kommit över vid brott mot denna lag eller föremålets värde skall förklaras förverkat, om det inte är uppenbart oskäligt. Detsamma gäller ersättning som har lämnats till den som har begått ett sådant brott eller annat utbyte av brottet.</p> <p>Egendom som har använts som hjälpmedel vid brott mot denna lag får förklaras förverkad, om det behövs för att förebygga brott eller om det annars finns särskilda skäl. Detsamma gäller egendom som varit avsedd att användas som hjälpmedel vid brott enligt denna lag om brottet har fullbordats eller om förfarandet har utgjort ett straffbart försök. I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat.</p> <p>5 § För brott mot denna lag döms vid svensk domstol, även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig.</p> <p>(Brottsbalken 2 kap. §2: För brott som begåtts utom riket döms efter svensk lag och vid svensk domstol, om brottet begåtts av svensk medborgare eller av utlänning med hemvist i Sverige</p> <p>§3 För brott som begåtts utom riket döms även i annat fall än som avses i 2 efter svensk lag och vid svensk domstol)</p>	
Gravfridstraktat	<p>Den 23 februari 1995 träffades ett folkrättsligt bindande avtal mellan Estland, Finland och Sverige enligt vilket vraket efter M/S Estonia skall betraktas som ett sista vilorum för olycksoffren samt att länderna enats om att införa lagar som syftar till att kriminalisera all verksamhet som stör detta vilorum.</p> <p>Avtalet har därefter tillträtts av Danmark, Lettland, Litauen, Polen, Ryska Federationen samt Storbritannien med Nordirland.</p>	
Grisjin	V.	<p>1:e vice chef, Ryska Federationens Presstjänst. Meddelade i brev 10 Okt. 1994 till Claes-Ebbe Alwen att efter preliminära förhandlingar mellan Ryska Federationens Presstjänst och Ryska Federationens Ministerium för Extraordinära Situationer att - i fall av officiell hänvändelse från svenska myndigheter - man från rysk sida var beredd utföra alla nödvändiga arbeten förknippade med bärgning av Estonia</p>
Grundberg	Lars	<p>Svensk ambassadör i Estland</p>

JAIC slutrapport

5.2 Fartygets allmänna tillstånd vid avgång

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.

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 fartyget kvarhållits eller ha medfört någon annan allvarlig anmärkning, om inspektionen hade varit en reguljär hamnstatskontroll. Några anmärkningar noterades dock. Så t.ex. var bogvisirets gummitätningar slitna, hade slitmärken på några ställen och var i behov av utbyte. Vidare var vattenåta 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.

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

1 name of issuing authority: **ESTONIA**
 2 name of ship: **ESTONIA**
 3 date of inspection: **27-09-1994**
 4 port of inspection: **TALLINN**
 5 call sign: **E5TE**
 6 name of inspecting officer: **TALLINN**
 7 date of departure: **27-09-1994**
 8 date of arrival: **27-09-1994**
 9 name of receiving authority: **ESTONIA**
 10 name of receiving authority: **ESTONIA**
 11 name of receiving authority: **ESTONIA**
 12 name of receiving authority: **ESTONIA**
 13 name of receiving authority: **ESTONIA**
 14 name of receiving authority: **ESTONIA**
 15 name of receiving authority: **ESTONIA**
 16 name of receiving authority: **ESTONIA**
 17 name of receiving authority: **ESTONIA**
 18 name of receiving authority: **ESTONIA**
 19 name of receiving authority: **ESTONIA**
 20 name of receiving authority: **ESTONIA**
 21 name of receiving authority: **ESTONIA**
 22 name of receiving authority: **ESTONIA**
 23 name of receiving authority: **ESTONIA**
 24 name of receiving authority: **ESTONIA**
 25 name of receiving authority: **ESTONIA**
 26 name of receiving authority: **ESTONIA**
 27 name of receiving authority: **ESTONIA**
 28 name of receiving authority: **ESTONIA**
 29 name of receiving authority: **ESTONIA**
 30 name of receiving authority: **ESTONIA**
 31 name of receiving authority: **ESTONIA**
 32 name of receiving authority: **ESTONIA**
 33 name of receiving authority: **ESTONIA**
 34 name of receiving authority: **ESTONIA**
 35 name of receiving authority: **ESTONIA**
 36 name of receiving authority: **ESTONIA**
 37 name of receiving authority: **ESTONIA**
 38 name of receiving authority: **ESTONIA**
 39 name of receiving authority: **ESTONIA**
 40 name of receiving authority: **ESTONIA**
 41 name of receiving authority: **ESTONIA**
 42 name of receiving authority: **ESTONIA**
 43 name of receiving authority: **ESTONIA**
 44 name of receiving authority: **ESTONIA**
 45 name of receiving authority: **ESTONIA**
 46 name of receiving authority: **ESTONIA**
 47 name of receiving authority: **ESTONIA**
 48 name of receiving authority: **ESTONIA**
 49 name of receiving authority: **ESTONIA**
 50 name of receiving authority: **ESTONIA**
 51 name of receiving authority: **ESTONIA**
 52 name of receiving authority: **ESTONIA**
 53 name of receiving authority: **ESTONIA**
 54 name of receiving authority: **ESTONIA**
 55 name of receiving authority: **ESTONIA**
 56 name of receiving authority: **ESTONIA**
 57 name of receiving authority: **ESTONIA**
 58 name of receiving authority: **ESTONIA**
 59 name of receiving authority: **ESTONIA**
 60 name of receiving authority: **ESTONIA**
 61 name of receiving authority: **ESTONIA**
 62 name of receiving authority: **ESTONIA**
 63 name of receiving authority: **ESTONIA**
 64 name of receiving authority: **ESTONIA**
 65 name of receiving authority: **ESTONIA**
 66 name of receiving authority: **ESTONIA**
 67 name of receiving authority: **ESTONIA**
 68 name of receiving authority: **ESTONIA**
 69 name of receiving authority: **ESTONIA**
 70 name of receiving authority: **ESTONIA**
 71 name of receiving authority: **ESTONIA**
 72 name of receiving authority: **ESTONIA**
 73 name of receiving authority: **ESTONIA**
 74 name of receiving authority: **ESTONIA**
 75 name of receiving authority: **ESTONIA**
 76 name of receiving authority: **ESTONIA**
 77 name of receiving authority: **ESTONIA**
 78 name of receiving authority: **ESTONIA**
 79 name of receiving authority: **ESTONIA**
 80 name of receiving authority: **ESTONIA**
 81 name of receiving authority: **ESTONIA**
 82 name of receiving authority: **ESTONIA**
 83 name of receiving authority: **ESTONIA**
 84 name of receiving authority: **ESTONIA**
 85 name of receiving authority: **ESTONIA**
 86 name of receiving authority: **ESTONIA**
 87 name of receiving authority: **ESTONIA**
 88 name of receiving authority: **ESTONIA**
 89 name of receiving authority: **ESTONIA**
 90 name of receiving authority: **ESTONIA**
 91 name of receiving authority: **ESTONIA**
 92 name of receiving authority: **ESTONIA**
 93 name of receiving authority: **ESTONIA**
 94 name of receiving authority: **ESTONIA**
 95 name of receiving authority: **ESTONIA**
 96 name of receiving authority: **ESTONIA**
 97 name of receiving authority: **ESTONIA**
 98 name of receiving authority: **ESTONIA**
 99 name of receiving authority: **ESTONIA**
 100 name of receiving authority: **ESTONIA**



NATIONAL MARITIME
ADMINISTRATION
5-0078 Honolulu, Sweden
Tel: 46-119-1921
Telefax: 46-119-1922
Telex: 64835-50000-5

FORM B
A46C

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH
THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

1 name of party authority Maritime Safety Inspectorate, Sweden
2 name of ship ESTER
3 date of inspection 27.09.1994
4 name of vessel TAMMUN

15 number of deficiency	16 action taken
1284 Bow door, packing damaged	99
1285 Secondary pipe for engine cooling	17
1286 Portable fire extinguishers	17
1287 Safety Rack	99
1288 Muster List	99
1289 Damage Control Plan	99
1290 Cargo Operation Manual	99
1291 Fire Protection Marking Book	99
1292 Other items showing deficiencies	17
1293	17
1294	17
1295	17
1296	17
1297	17
1298	17
1299	17

Continuing page
Name of Master: Head of National Ship Inspectorate
Signature: Alf Johansson
Date: 27.09.1994

In completed in the name of a station.
Codes for details: (When reported to a port authority, classification society informed, vessel port informed, etc.)

Sjöbloms kopia - Obs! Spalt 3 Convention references!
1 att ifyllas vid kvarhållande

FORM B
A46C

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH
THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

1 name of party authority Maritime Safety Inspectorate, Sweden
2 name of ship ESTER
3 date of inspection 27.09.1994
4 name of vessel TAMMUN

15 number of deficiency	16 action taken
1284 Bow door, packing damaged	99
1285 Secondary pipe for engine cooling	17
1286 Portable fire extinguishers	17
1287 Safety Rack	99
1288 Muster List	99
1289 Damage Control Plan	99
1290 Cargo Operation Manual	99
1291 Fire Protection Marking Book	99
1292 Other items showing deficiencies	17
1293	17
1294	17
1295	17
1296	17
1297	17
1298	17
1299	17

Continuing page
Name of Master: Head of National Ship Inspectorate
Signature: Alf Johansson
Date: 27.09.1994

In completed in the name of a station.
Codes for details: (When reported to a port authority, classification society informed, vessel port informed, etc.)

JAIC slutrapport: No 223 i Supplement Part 1
med skiljaktigheter markerade

31/05 '96 14:01 LSN/VAST NED0382 S.002

Grundin	Robert	Rättsläkare RMV. Rapport hösten 1994 ang. rättsmedicinska förutsättningar för ett omhändertagande och identifiering av omkomna .
Gröning	Lotta	Politisk chefredaktör Norrländska Socialdemokraten. Kritisk till svenska myndigheters hantering av Estonia-katastrofen
Guarin	Luis	Forskare Safety at Sea Ltd, England. Medförfattare till delrapport i VINNOVA-projektet
Guillou	Jan	Författare. Ordförande i Publicistklubben som företräder press, radio och TV i den offentliga debatten. I anledning av att åklagarmyndighet, till följd av dykningarna på vraket år 2000, beslutat anhålla tyska journalisten Jutta Rabe skrev han 13 november 2000: ” Jutta Rabe sökte sanningen, oavsett vad hon fann. Som publicister utgick vi från att i vårt land var den tid förbi, då journalister som sökte svar på angelägna frågor kunde hotas med fängelse.” .
Gummitätningar		lister mellan visir och frontskott förhindrade vatteninträngning, tog upp 5 % av visirets vikt och dämpade vibrationer i visiret. Den besättning som lämnade över vid ägarbyte 1993 hade begärt byte av 15 meter tätning
Gustafsson	Bengt	Överbefälhavare. Skrev 1992 under ett avtal mellan Försvarsmakten och Tullverket (diarienummer 009-18/92, senare förnyat av ÖB Wiktorin) under vilket militär material kunde införas i Sverige utan tullkontroll. Avtalet användes vid införsel av ex-sovjetisk försvarsmaterial transporterad på Estonia.
Gustafsson	Lars M.	Sjöofficer som ledde hemliga dykningar/undervattensoperationer på vraket första dagarna i oktober 1994. När estniska statsåklagaren Margus Kurm, för den undersökning som beordrats av estniska regeringen, ville höra Gustafsson vägrade han att träffa Kurm. Namngiven i Ångströms JK-anmälan som en av dem som borde höras.
Gustafsson	Lars H	Barnläkare, vice ordförande Rädda Barnen. Ledamot i Etiska rådet. Författare till boken: ”En läkares samvete” med ett kapitel om M/S Estonia och Etiska rådet
Gustavsson	Berit	Stödföreningen för Estoniaoffren i Uppsala län
Gustavsson	Siv	Politiskt sakkunnig Kommunikationsdepartementet, med ansvar för Estonia-frågor. Intervjuad av Analysgruppen
Gustavsson	Thomas	ST-Polisväsendes anhörigförening
Göransson	Gunnel	Statens Haverikommission. Svensk administratör i JAIC.
Haar	Jan ter	Salvage master, ledare för det team från Smit Tak B.V. som tillsammans med Rockwaters dykare undersökte Estonia
Hacker		En 'hacker community' påstod att de datorvägen tagit sig in i marinens arkiv i Karlskrona och funnit material som visade att fyra svenska korvetter, två ubåtar av Västergötlands-klassen och ett antal stridsbåtar befann sig i området och vid tiden för Estonias förlisning. Vidare ett Herculesplan och på tiotusen meters höjd ett SAAB 340 flygplan med fjärrspaningsradar.
Hafström	Jonas	Departementsråd i Statsrådsberedningen, statsministerns kansli, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen
Hagström	Ulla-Britt	Riksdagsledamot (kd). Medförfattare till riksdagsmotion i samband med Estonia
Halliburton		Världsomspännande amerikansk företagsgrupp med goda kontakter i den amerikanska statsledningen. Dick Cheney, livslång politiker och försvarsminister 1989 – 1993, (vicepresident 2001 - 2009) blev 1995 VD för Halliburton. Det norska företaget Rockwater A/S, som undersökte Estonia i december 1994, ingår genom Brown & Root Energy Services i Halliburtongruppen.
Hammar	Karl Gustav	Ärkebiskop
Hammarström	Olle	Ordförande KOOPI - Anhörigföreningen inom Kooperationen. Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Hamnstatskontroll		Port state control, PSC. En inspektion som ett lands kontrollmyndighet gör på besökande utländska fartyg som angör hamn i landet. PSC är en kontroll av att ett fartyg motsvarar krav fastställda i internationella regelverk (SOLAS, MARPOL och STCW) d.v.s. byggt, certifierat, besiktigat, underhållet, utrustat, vederbörligen bemannat och säkert d.v.s. sjövärdigt.

Hamnstatskontroll forts.

Några timmar före den sista avresan genomfördes en PSC på Estonia under ledning av svenska sjöfartsinspektörer enligt ett avtal som tecknats mellan svenska Sjöfartsverket och det estniska Transport- och Kommunikationsministeriet. Det var ett projekt finansierat med svenska biståndspengar från BITS som specificerade: "Insatsen genomförs i Estland i form av en veckas träning och kunskapsöverföring i enlighet med internationellt anpassade manualer för 8 – 14 deltagare.. Seminarier varvas med 'on-the-job-training', i detta fall konkreta inspektioner ombord på fartyg i internationell trafik. Deltagarna förväntas vara inspektörer från ENMB (estniska sjöfartsinspektionen), inspektionsansvarig vid hamnförvaltningen i Tallinn och säkerhetsansvarig vid Estonian Shipping Company".

Enligt avtalet skulle de svenska utbildningsledarna från Sjöfartsinspektionen överinspektör Åke Sjöblom och försteinspektör Gunnar Zahlée vara auktoriserade för arbetet av de estniska myndigheterna.

Chefen för estniska Fartygskontrollfunktionen Aarne Valgma ledde de nio fartygsinspektörer som skulle få 'on-the-job-training'.

Inspektionen resulterade i 14 anmärkningar i protokollet varav fem givits kod 17 som innebär att kaptenen skall informeras och felen åtgärdas innan fartyget får lämna hamn.

Skilda ståndpunkter har i efterhand intagits beträffande betydelsen av inspektionen, från svensk sida framställdes den som en relativt betydelselös 'on-the-job-training', en utbildningsinsats och inget annat och att de svenska inspektörerna i vart fall inte hade befogenhet att stoppa fartyget.. På officiellt estniskt håll hade man en annan syn. Hamnstatskontrollen - utförd under utbildning - var en reguljär inspektion vilken återopades för att intyga fartygets goda skick. Aarne Valgma, som ledde de estniska deltagarna i inspektionen sände ett brev till ENMB:s generaldirektör och rapporterade att inspektionen utförts med assistans av svenska inspektörer. Den bifogade kopian av protokollet dök senare upp - förfalskat - i supplementet till JAIC:s slutrapport

Läs Den Oberoende Faktagruppens rapport "Urkundsförfalskning för att dölja bristande sjövärdighet" (http://www.factgroup.nu/fgframe_se.html) och boken "Protokollet Estonia. Därför kommer det att hända igen" av Mats Holm och Susanna Popova (ISBN 91-85015-08-3)

Hamou

Hicham Ben

Marockansk medborgare omkommen på Estonia tillsammans med landsmannen Mohamed Ben Tounsi. De två namnen har kopplats till en teori som bygger på att militärmaterial som tidigare transporterats på Estonia flögs från Arlanda till Egypten (se Sandqvist) ev. för vidarebefordran till Israel (se Israel).

Enligt teorin skulle Estonia ha transporterat militär material på den sista resan och angiven nationalitet för de två männen skulle ha varit en täckmantel för ev. anknytning till den israeliska säkerhetstjänsten Mossad.

Hanouliak

Gustav

Tidigare mättnadsdykare. Anlitad av Sjöfartsverket medverkade han som rådgivare vid dykningarna på Estonia i december 1994. Om den erfarenheten sa han i samtal med en Estoniaanhörig: "Om sanningen kommer fram blir det revolution i Sverige!"

Hansson
Hansson

Klas
Claes

Direktor Svenska Kyrkan (chef ärkebiskopens kansli)
Sjöfartsverket. Insatt i vad som hände dagarna efter förlisningen. Namngiven i Ångströms JK-anmälan som en av dem som borde höras.

Hedman
Hedrenius
Heineman

Randolf
Sara
Peter Paul

Styrelseledamot Stöd- och Brottsofferföreningen i Vilhelmina
Överlevande. lämnade fartyget och delade livflotte med Kent Härstedt
Läkare, författare till boken "En läkares samvete" där han ger synpunkter på arbetet i Etiska rådet i vilket han var ledamot

Helikopter

Från Finland (Gränsbevakningen / Flygvapnet):

Hkp OH-HVD	Augusta Bell 412 från Helsingfors
Hkp OH-HVF	Super Puma från Åbo
Hkp OH-HVG	Super Puma från Åbo
Hkp OH-HVH	Augusta Bell 412 från Rovaniemi
Hkp X 42	Mi-8 från Utti
Hkp X 62	Mi-8 från Utti

Helikopter forts.

Hkp X 82 Mi-8 från Utti

Hkp X 92 Mi-8 från Utti

Från Estland (AeroCo):

ES XAB Mi-8 från Tallinn

ES XAC Mi-8 från Tallinn

Från Sverige (Fygvapnet / Marinen):

Hkp Q 91 Super Puma från Ronneby

Hkp O 95 Super Puma från Söderhamn

Hkp O 98 Super Puma från Söderhamn

Hkp Q 97 Super Puma från Visby

Hkp Q 99 Super Puma från Berga Avbröt första insatsen pga fel på winch

Hkp Y 61 Boeing Kawasaki från Berga

Hkp Y 64 Boeing Kawasaki från Berga, kom, enl. officiella uppgifter, till haveriplatsen ca 05.00 och räddade en överlevande.

Silja Europa aviserade via radio ca 02.00 Mariella som var på olycksplatsen att en finsk och två svenska helikoptrar redan var på väg. 28 och 29 september skrev Aftonbladet att Y64, efter ankomst ca 03.00, räddat 8 eller 9 överlevande. Y64 uppgavs ha anlänt till Huddinge sjukhus före kl. 04.30 med nio personer, varav en död (se Räddade)

Hkp Y 65 Boeing Kawasaki från Berga

Hkp Y 68 Boeing Kawasaki från Säve

Hkp Y 69 Boeing Kawasaki från Berga

Hkp Y 72 Boeing Kawasaki från Berga

Hkp Y 74 Boeing Kawasaki från Berga

Hkp Y 75 Boeing Kawasaki från Berga

Hkp Y 76 Boeing Kawasaki från Säve

Från Danmark (Flygvapnet):

Hkp U 277 Sea King från Værløse

Hkp U 280 Sea King från Aalborg

Från Ryssland:

RA 22511 Mi-8

Hellberg	Anders	Journalist Dagens Nyheter med goda kontakter och tillgång till konfidentiellt material. Författare, tillsammans med Anders Jörle, boken "Katastrofkurs". Skrev i DN den 29 september, redan dagen efter katastrofen, att vatten på bildäck var den troliga orsaken till olyckan. 18 oktober meddelade han att bogvisirets infästningar på däck gått av och visiret fallit framåt samt skrev om våldsamma mekaniska skador och stora hål i skrovet.
Hellerma	Raivo	Styrelseledamot, ordförande Memento Mare, Estland. Styrelseledamot DIS, Den Internationella Stödgruppen
Hellsvik	Gun	Justitieminister, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen. "Min roll i riksdagen har varit att undvika att någon utnyttjar situationen partipolitiskt."
Henriksson	Lennart	Tullintendent, chef Sjötullen Stockholm. Hans avslöjande i ett TV-program att krigsmateriel transporterats på Estonia var en stark indikation på att Försvarsmakten hade en roll i samband med förlisningen. En konsekvens av hans vittnesmål blev att två kommittéer tillsattes i Estland, en av regeringen och en av parlamentet. I Sverige fick hovrättspresidenten Johan Hirschfeldt uppdraget utreda om Försvarsmakten eller FMV transporterat försvarsmateriel på Estonia. (se Försvarets radioanstalt; Larsson, Frank)
Henriksson	Kerstin	Medlem Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga. Tillsammans med Arne Jonsson oförtröttlig brevskrivare bl.a. till Mona Sahlin
Herma	Juhan	Överstyrman på Estonia, omkommen
Hermansson	Gunnar	Dyk- och räddningsingenjör
Heyman	Tom	Riksdagsledamot (m). Medverkande/författare till riksdagsmotioner i samband med Estonia. Medlem Estoniagruppern i Riksdagen
Hillerström	Mats	Överlevande. Såg Estonias bog slå mycket hårt mot vågorna
Hirsch	Zenon	Dr.-Ing., skeppsbyggnadsarkitekt, Hamburg. Expert i Den Tyska Expertgruppen

Hirschfeldt	Johan	Hovrättspresident. Utredde 2004/05 på uppdrag av regeringen om Estonia transporterat försvarsmateriel på uppdrag av Försvarsmakten eller FMV. Svaret blev - Ja (som redan var känt), Försvarsmakten transporterade sådan materiel 14 och 20 september 1994 - Nej, FMV hade inte transporterat sådan materiel. Efter avslutad utredning brände Hirschfeldt bakgrundsmaterialet till utredningen och sade sig ha uppfattat att det ingick i uppdraget
Hjertstedt	Gunnar	Pensionerad sjösäkerhetsdirektör. Ifrågasatte tidigt säkerhetsaspekter hos fartyg med bogportar
Hobro	Ulf	Tekniskt ansvarig Nordström & Thulin, tidigare fartygsinspektör på Sjöfartsinspektionen. Bekräftade att han fanns med på dykplattformen under dykningarna i början av december 1994 men ville inte berätta i vilket uppdrag..
Hoffmeister	Hans	Prof.Dr.-Ing. Universität der Bundeswehr, Hamburg..Expert i Den Tyska Expertgruppen
Hofsten, von	Erland	Sjökapten, ordförande Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Observatör i Den Tyska Expertgruppen
Holm	Mats	Journalist, författare. Skrev tillsammans med Susanna Popova, "Protokollet". Medlem Estoniagruppern i Riksdagen
Holmberg	Kaj	Filmproducent mm. Partner till Jutta Rabe och medverkande i hennes produktion
Holtappels	Peter	Advokat. Ordförande i Den Tyska Expertgruppen tillsatt 1995 av Meyervarvet, som byggde M/S Estonia,
Honour	Ray	Verkställande direktör Rockwater A/S. Projektledare vid dykningarna 1-4 december 1994
Hoppe	Heike	Dr., Maritime Safety Division, International Maritime Organization (IMO). Medverkande Estonia-seminarium 2000
HSVA konsortiet		i VINNOVA:s forskningsprojekt avseende sjunkförloppet i Estonias förlisning: Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH, HSVA, Hamburg, Tyskland koordinator, Kontakt Petri Valanto Technische Universität Hamburg-Harburg, Hamburg, Tyskland TraffGo HT GmbH, Duisburg, Tyskland,
Hummel	Werner	Sjökapten. VD Marine Claims Partner (Germany) GmbH. Huvudutredare i Den Tyska Expertgruppen som på uppdrag från det varv som 1980 byggde fartyget gjort en mycket omfattande och detaljerad undersökning av Estoniakatastrofen. Rapporter: Investigation Report , 2000; Update, 2007
Huss	Mikael	Tekn. dr. Expert i svenska delen av JAIC. Har i huvudsak avstått från att gå i svaromål mot den kritik som riktats mot JAIC:s utredning.
Hygstedt Hytt nr 6230	Björn	Journalist Svenska Dagbladet. användes normalt av icke tjänstgörande kapten eller kunde ges till framstående gäster. Katastrofnatten disponerades den av passageraren Alexandr Voronin, hans svärfar och sonen Vassili. Vid undersökningarna av vraket 1 - 4 december instruerades Rockwaters dykare att söka efter en dokumentportfölj som efter omfattande sökande hittades i hytt 6230. Det finns ev. en koppling mellan dokumentportföljen som var märkt Voronin och de lastbilar som kördes av Gobins och Sillanpää. En teori är att den innehöll dokumentation som hade samband med vad som transporterades i de två lastbilarna.
Håkansson	Lars	Idégivare och konstruktör av Estoniakorset vid Ersta i Stockholm
Häkämies	Jukka	Chef för finska Sjöfartsinspektionen, finsk observatör i JAIC.
Hänninen	Hannu	Forskare vid Handelshögskolan i Helsingfors. I en doktorsavhandling som behandlade Estoniaolyckan hävdade han att ingen enskild person eller myndighet kunde skyllas för att ha begått något fel i olyckan. Den berodde på systemfel och framför allt på rutiner i sjöfartsbranschen
Härstedt	Kent	Överlevande. Riksdagsman (s) och medlem Estoniagruppern i Riksdagen. Skrev i boken "Det som inte kunde ske" om när han från livflotten såg hur Estonia reste fören ur vattnet "... det var som en otrolig tavla. Månen som sken, konturerna av båten, havet silverglänsande i månskenet" och kunde inte låta bli att säga till Sara "Titta vad vackert!"

Härstedt forts.		Sara (Hedrenius) och han hade hjälpt varandra. Före de hoppade från fartyget lovade han bjuda på middag om de skulle klara sig. Löftet blev känt och mitt i den stora tragedin blev detta en ljus historia som fick ett enormt mediainteresse.
Iacobeus	Anders	Rättschef på Kommunikationsdepartementet, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen. Granskade 1996, tillsammans med rättscheferna B-Å Nilsson Statsrådsberedningen och Göran Schäder Justitiedepartementet de juridiska aspekterna av beslut som regering och riksdag fattat i anledning av Estoniaolyckan. Meddelade i intervju i SvD att svenska regeringen avsåg att i den s.k. Parisprocessen med diplomatiska medel söka påverka domstolen i Nanterre
Iivonen	Heimo	Konteramiral, direktör för Finlands sjöräddningssällskap. Medlem i JAIC:s finska del.
IMO		International Maritime Organization. Förenta Nationernas organ för samverkan i fråga om sjösäkerhet och skydd för den marina miljön
Imstøl	Rolf	Högskolelektor, bitr. professor vid Instituttt for maskin- og marinfag, Høgskolen i Bergen, NO. Har framfört en alternativ förlisningsteori. Deltagande VINNOVA Workshops 2007 och 2008
Internet-adresser		med Estoniainnehåll (exempel)
	Anders Björkman	http://heiwaco.tripod.com/index.html
	Den Oberoende Faktagruppen	http://www.factgroup.nu/fgframe_se.html
	Den Tyska Expertgruppen	http://www.estonia.xprimo.de/estonia/index.html
	ELA	http://www.elaestonia.org/eng/index.php
	Estoniasamlingen	http://www.estoniasamlingen.se/
	JAIC slutrapport	http://www.onnettomuustutkinta.fi/estonia/
	Kajen	http://estonia.kajen.com/
	Mediekritik	http://mediekritik.lege.net/viewtopic.php?t=187
	Scribd	http://www.scribd.com/doc/7008400/Estonia-Disaster
	SEA	http://www.seainfo.se/
	Tripod	http://members.tripod.com/~pupart/MSEstoniaing.htm
IPE		Industrial Panel of Experts. Experter/industrirepresentanter som bistod SSPA-konsortiet i VINNOVA:s forskningsprojekt
	Rederier:	Tom Strang, Carnival Rolf Kjaer, Color Line Harri Kulovaara, Royal Caribbean International & Celebrity Cruises Jan Otto de Kat, A. P. Möller-Maersk A/S
	Varv:	Kai Levander, Aker Yards Finland Paolo Frandoli, Fincantieri Werner Hummel, Meyer Werft
	Klassningssällskap:	Pierre Besse, Jon McGregor, Bureau Veritas John Carlton, Lloyd's Register
	Myndigheter:	Kees Metselaar, Dutch Maritime Administration Andrew Scott, Maritime and Coastguard Agency Staffan Sjöling, FMV
	Fartygskonstruktion/ /konsulter	Markku Kanerva, Deltamarin Contracting Per Fagerlund, Globtech Marine AB Peter Andersson, MariTerm AB Björn von Ubisch, UBITEC B.V. Jan-Ove Carlsson, MacGREGOR
ITF		International Transport Workers Federation. Arrangerade i november 1998 tillsammans med NTF en konferens på Arlanda där konsultfirman Burness, Corlett & Partners presenterade en granskning av JAIC:s rapport de utarbetat på uppdrag av ITF. Krävde i januari 1999 tillsammans med NTF en ny haveriutredning.
Isefjord	Håkan	Pressfotograf, saknad efter förlisningen. Isefjords kamera och filmrullar hittades i livbåt nr 9 från Estonia och överlämnades till kriminalkommissarie Lars Jonsson. Det är möjligt att Isefjord befann sig på styrbordssidan av däck 7 innan slagsidan uppstod och att han fotograferade olycksförloppet och sedan räddade sig upp i livbåt no. 9 styrbord akterut och där gjorde

Isefjord forts.

fast kameran och filmerna. Det är obekant vad som hände med filmerna efter att Lars Jonsson tog hand om dem

Israel

En teori har framförts beträffande möjlig israelisk inblandning:

- Efter Sovjetunionens sammanbrott med svåra ekonomiska konsekvenser för militären förekom omfattande plundring/försäljning/utsmuggling av försvarsmaterial.

- Lennart Henriksson, chef för Sjötullen i Stockholm, avslöjade i ett TV-program att militär materiel som transporterades på Estonia, enligt avtal mellan Tullen och Försvarsmakten, fick införas i Sverige utan tullkontroll.

- Ingrid Sandqvist, administrativ chef Tullverket Arlanda, berättade att material som tidigare anlänt med Estonia transiterats till Arlanda och därifrån sänts med flyg till Egypten. Slutlig destination för godset sades vara ett land i Mellersta Östern.

- USA, betraktat som den främsta intressenten av utsmugglad sovjetisk vapentechnologi, och Israel har ett omfattande samarbete avseende utveckling av avancerad försvarsmaterial.

- En man som haft uppdrag för israeliska säkerhetstjänsten Mossad har, utan att ge detaljer, till en amerikansk journalist uppgivit att Israel var inblandat i Estoniakatastrofen. Detta påminner om misstankarna att Estonia, trots förnekanden från olika håll, transporterade militär material på den sista resan.

- Det har spekulerats i att två män i 25 - 30 års ålder Hicham Ben Hamou och Mohamed Ben Tounsi, uppförda på listan över omkomna som marockanska medborgare, kan ha varit Mossadagenter. En omständighet som kunde tala för detta är att några anhöriga inte lokaliserats eller hörts av med anspråk på försäkringsersättning.

Isolering, vraket

d.v.s. åtgärder för att förhindra tillträde till vraket och få kunskap om dess skick, utöver vad som inhämtades under kontroll av myndighet och under tystnadsplikt:

- Lehtola ”isolerade” vraket genom att avsiktligt ange fel position (se Vraket)

- Möjligheten av insats, en vecka efter förlisningen, av ett fartyg specialutrustat för undervattensarbeten utnyttjades inte (se Stolt Comex)

- Ingen skriftlig rapportering av Rockwaters undersökning av kommandobryggan (se Undersökning/verksamhet på vraket)

- Betongövertäckning. Ej fullföljd men vid de förberedande arbetena lades massor av sten och sand på vraket (se Sand; Sten)

- Bevakning av vrakplatsen med fartyg och radar

- Avvisande av fartyg från vrakplatsen (se Kalendarium 29 juni 1995 och 17 aug 1997)

- Lagstiftning för att förhindra tillträde till vrakplatsen (se Gravfridslag)

- Internationellt avtal för att förhindra tillträde till vrakplatsen (se Gravfridstraktat)

- Avvisande av rekommendation från ett antal av Europas ledande experter på fartygsstabilitet att Estonias skrov skall inspekteras och dokumenteras.

Isolering, överlevande

d.v.s. åtgärder för att förhindra kontakt mellan överlevande och omvärlden:

Färjan Mariella deltog i räddningsarbetet hela natten och lämnade haveriplatsen kl 13.20. Hon hade då 25 (?) räddade passagerare (se Thörnroos) från Estonia ombord och väntades anlända till Stockholm vid 11-tiden på kvällen. Ca halv fem på eftermiddagen tog LKC, Polisens Länskommunikationscentral kontakt med MRCC d.v.s. Sjöräddningscentralen med beskedet att polisen avsåg flyga ut fyra poliser till Mariella. När transporten väl genomfördes var det två polishelikoptrar som landade på fartyget strax för sju på kvällen. Hur många poliser de medförde är ej känt, enl. uppgift skall det ha funnits representanter för SÄPO bland dem.

Order gavs att de överlevande skulle avskärmas på en specifik avdelning på fartyget och en uppgift för poliserna blev att isolera de överlevande från all kontakt med färjans övriga passagerare. Polis och personal från Mariella bevakade de överlevande som inte ens fick gå på toaletten utan eskort.

Isolering, överlevande forts.		Vid ankomsten 23.55 till terminalen i Stockholm fick de överlevande vänta tills alla ordinarie passagerare lämnat fartyget. De kvarhölls isolerade mer än en timme trots att flera var skadade och snarast behövde komma till sjukhus för vård. På Södersjukhuset hölls de sedan avskiljda från övriga patienter. 6 överlevande som kom till Stockholm med Silja Europa ett par timmar senare fick samma mottagande Den estnische konsultn hindrades av polis från att besöka överlevande ester på sjukhuset, vilket förorsakade en protest till UD från estniska ambassaden.
Itäranta	Vilho	Överlevande. Delade livräddningsflotte med 4 personer. Carl Övberg, Leif Bogren samt två kvinnor
Jaakula	Heino	Skeppsbyggare, avdelningschef estniska sjöfartsstyrelsen. Medlem i den estniska delen av JAIC från 30 juli, 1996.
Jacobsson .	Jan	Göteborgs Dykeriteknik AB, Gjorde 1995 en beräkning och utvärdering av en ev. dykeriinsats på Estonia. Det uppskattades att ca 400 omkomna skulle kunna omhändertas till en kostnad av 28,6 MSEK
Jacobsson	Hans	Bärgningsledare Marinkommando Ost , MKO Muskö
Jacobsson	Marie	Utrikesdepartementet, handläggning av juridiska aspekter i Estoniafrågan
Jacobsson	Ronnie	Kammaråklagare, beslöt i oktober 2000 att Gregg Bemis och Jutta Rabe skulle anhållas i sin frånvaro för att ha kränkt gravfriden vid Estonia. (se Kränkning av gravfriden)
JAIC		Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden / Den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen. Möjligheten att tillsätta en internationell haverikommission diskuterades vid telefonsamtal olycksdagens morgon vid 7-tiden i ett telefonsamtal mellan kommunikationsminister Mats Odell och trafikminister Andi Meister.. De tre ländernas statsministrar beslöt vid möte i Åbo 28 september tillsätta en gemensam haverikommission med syfte att finna orsaken till olyckan, att utreda varför antalet dödsoffer blev så stort och att lämna förslag till åtgärder ägnade att bidra till att liknande olyckor förhindras i framtiden. Beträffande arbetsfördelning beslöts att Estland skulle ges ledningsansvaret samt väderrapporter, besättningens kompetens och rederiorganisationen, Sverige gavs ansvaret för fartyget, vad som orsakat olyckan och hur besättningen hanterat den och Finland ansvaret för räddningsoperationen, larm, sjöräddningen och helikoptrarnas arbete. Utredningsansvaret lades därmed på det land som hade huvudansvaret för den verksamhet som skulle utredas. Uppdelningen innebar klart jäv för medlemmar i kommissionen och resulterade bl.a. i att den enda part som belastades med något ansvar i olyckan blev det tyska varv som befanns ha byggt fartyget för klen - 14 år tidigare. Medlemmarna i JAIC hade sin respektive regeringar som huvudmän men kommissionen skulle uppträda som en enhet när det gällde att dra slutsatser och lämna officiella rapporter. Representanter för tre länder sattes därmed att gemensamt lösa en uppgift och organiserades enligt modellen att produkten av deras arbete skulle de svara för gemensamt men i själva utredningsarbetet skulle de vara oberoende. Förutom politiska och nationella motsättningar fick själva arbetsformen negativa konsekvenser i och med att olika ämnesområden i en komplicerad utredning på många punkter gick i varandra. Dessa förutsättningar för kommissionens arbete skapade motsatsförhållanden och interna stridigheter som bl.a. ledde till att kommissionsmedlemmar hoppade av. Under hela den tid som kommissionens var verksam ignorerades IMO:s regel om offentlig haveriutredning. Från tillsättandet fram till presentation av slutrapporten 3 december 1997 hade JAIC 20 interna sammanträden under sammanlagt 51 dagar. Utöver plenarsammanträden ägde ett antal möten rum i expert- och arbetsgrupper. 3 December 1997, efter 41 månaders arbete, överlämnades slutrapporten.. till Estlands president

Jakula	Heino	Skeppsbyggare, avdelningschef vid estniska Sjöfartsstyrelsen. Från 30 juli 1996 medlem i estniska delen av den internationella haverikommissionen.
Janérus	Kaj	GD Sjöfartsverket. Efter den famösa Hamnstatskontrollen hade Janérus vad han kallade en 'social kontakt' med fartygsinspektör Sjöblom
Jansson	Nils Ove	Ställföreträdande chef MUST Und/Säk. Namngiven i Ångströms JK-anmälan som en av dem som borde höras.
Jansson	Peter	Sjökapten, Helsingfors. Expert i Den Tyska Expertgruppen
Jansson-Regnér	Eva	Informationschef, Styrelsen för Psykologiskt Försvar
Janzon	Bo	Chef avd. för Vapen och skydd vid FOI, Grindsjön. Vid en presskonferens 17 Januari 2001 i Riksdaghuset presenterades rapporter från tyska materialforskningsinstitut som analyserat provbitar från Estonias frontskott och funnit att de utsatts för detonativ påverkan. I tid för att hinna intervjuas på Aktuellt hade FOI satt ihop en expertgrupp som ifrågasatte rapporterna. Som talesman för gruppen sade Janzon att han inte trodde att de tyska instituten (ofta anlitade av Bundeswehr/motsvarande Försvarmakten och Bundeskriminalamt(Rikskriminalen) kan särskilt mycket om explosioner.
Jigenius	Pär-Arne	Pressombudsman. Avvisade anmälan om smutskampanj riktad mot Henning Witte
Jasionowski	Andrzej	Forskare, Ship Stability Research Centre, Univ. of Strathclyde, Glasgow. Medverkande Estonia-seminarium 2000. En av deltagande forskare i VINNOVA:s sjunkförloppsstudie
Johanson	Johannes	VD Estline AB. Kritisk till JAIC:s teori om vad som förorsakade förlisningen, övertygad om att Estonia sprungit läck.
Johansson	Anna-Greta	Ordförande ST-Polisväsendes anhörigförening
Johansson	Henry	Linjelots på Silja Symphony som deltog i räddningsarbetet under olycksnatten.
Johansson	Lennart	Ordförande (till 2003) FAE - Föreningen Anhöriga Estonia i Lindesberg, styrelseledamot SEA
Johansson	Lennart	Chef Sjöräddningscentralen (MRCC) Stockholm
Johansson	Per Egon	Statssekreterare, politiskt sakkunnig Kommunikationsdepartementet, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen
Johansson	Ulf	Styrelseledamot SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga
Johnsen	Lasse	Styrelseledamot SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga
Johnson	Kent	Engineering Systems Inc, Aurora IL, USA Undersökte metallprover från Estonia. (se uppställning "Explosion på Estonia?")
Jolind	Sten	äldste överlevande från Estoniakatastrofen
Jonsson	Arne	Medlem Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga. Tillsammans med Kerstin Henriksson oförtröttlig brevskrivare bl.a. till Mona Sahlin
Junnila	Veli-Matti	Stabilitetsexpert, Åbo. Expert i Den Tyska Expertgruppen
Jussilainen	Risto	Överstyrman på Silja Symphony som deltog i räddningsarbetet under olycksnatten.
Jutterström	Christina	f.d. chefredaktör. Ledamot i Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder.
Juust	Merle	Varietéédansös på Estonia. Räddad / försvunnen / omkommen? Enligt uppgift (2005) överlevande
Järrel	Henrik S.	Riksdagsledamot (m). Medverkande/författare till riksdagsmotioner i samband med Estonia, sammankallande Estoniagruppen i Riksdagen
Järvis	Janek	Antas vara förare av den Volvo-lastbil registreringsnummerr 417 EEE, ägare Origo Estland AB, som på estniska tullens lista är noterad som bil utan förare. Enligt noteringar hos chefsåklagare Lindstrand, Stockholm är Det möjligt att detta är det ekipage som togs ombord Estonia med felaktig dokumentation och som (i en container?) transporterade 148 (eller upp till 174 irakiska kurder. (se Lastförteckning)
Jörle	Anders	Journalist GP. Författare, tillsammans med Anders Hellberg, till boken "Katastrofkurs"
Kadak	Hannes	Motorman, överlevande. Ett av JAIC:s huvudvittnen, tillsammans med Silver Linde, Henrik Sillaste och Margus Treu. Enligt JAIC påstås han från sin arbetsplats i ECR (Engine Control Room) i en monitor ha sett stora vågor på bildäck med vattenytan i höjd med bilarna. Detta är ett förvanskat vittnesmål som korrigerades i fördjupande förhör som statsåklagare Kurm

Kadak forts.		höll med Kadak. Vad han sett var att när fartyget rullade nådde vattnet upp till strålkastarna på bilar i yttersta raden, nära lotsdörren, Han berättade vidare för Kurm att ingen i ECR såg öppen ramp, på monitor såg han vatten spruta in på sidorna om den fortfarande stängda rampen när fartyget hade ca 30° slagsida. Detta motsäger JAIC:s förlisningsteori där händelseförloppet påstås vara: öppen ramp - vatteninflöde - slagsida.
Kannussaar Karell	Peter Karl	Andrestyrman på M/S Estonia. Ansvarig för lastning och lossning. Sjökapten, arbetade som överstyrman på M/S Estonias föregångare Nord Estonia. Tjänstgjorde som linjelots på M/S Estonia.
Karlson	Georg	Kommunalråd i Borlänge som med 44 omkomna i Estoniakatastrofen var en av de hårdast drabbade orterna i Sverige. Han var ett starkt stöd när Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga, SEA bildades kort tid efter olyckan. Styrelseledamot SEA:s Interimsstyrelse
Karlsson	Håkan	Sjökapten, tidigare befälhavare på Viking Sally, Silja Star och Wasa King Juni 1980 - Oktober 1992. d.v.s. Estonia under hela perioden från det hon som nybyggt fartyg sattes i trafik fram till försäljningen till Estline. Medlem i Den Tyska Expertgruppen
Karppinen	Tuomo	Teknisk direktör, forskningschef vid Finlands tekniska forskningsinstitut. Medlem i JAIC:s finska del.
Kaskel	Helje	Ordförande ELA, Estonia Litigation Association. Arrangerade Estonia Symposium i Tallinn 27 septembr 2005. Står som undertecknare av en besvärsskrift ställd till Europadomstolen (se detta ord) för Mänskliga Rättigheter i Strasbourg.
Kastman-Heuman Kasvi	Åsa Leif	Rätts- och expeditionschef Kommunikationsdepartementet. Journalist, författare. Skrev tillsammans med Niklas Bodell och Bo Lidén boken ESTONIA Berättelsen om en tragedi
Kat, de	Jan Otto	Vice President R&D, Maritime Research Institute Netherlands (senare A. P. Möller-Maersk A/S) Medverkade i AgnEf:s Estoniaseminarium 2000 samt som expert i IPE
Kaurla	Tiit	Civilingenjör vid estniska Transport- och kommunikationsministeriet. Administratör i JAIC.
Kikas	Kaimar	4:e styrman på Estonia. Rapporterad räddad av Estline och Estlands Radio . Försvunnen / omkommen?
Kikusts	Valter	Överlevande passagerare, lettisk polisman. Från fönster på Däck 7 såg han fören (bogvisiret?) 'studs upp' när fartyget grävde ner sig i vågorna och att vatten sprutade upp genom en tvärgående öppning i fören
Klassningssällskap		(även klassificeringssällskap), organisationer som handhar klassning/klassifikation, certifiering, besiktning d.v.s. framtagande och efterlevnad av regler för fartyg, marina installationer mm
Klug Kobolt	Eckard	Överlevande. Vid förhör 1999 sade han att rampen inte varit låst Co 27, ett hårt, silvergrått, metalliskt grundämne använt inom metallindustrin. De två lastbilar som anlände med militär eskort och togs ombord Estonia uppges ha transporterat osmium och radioaktivt kobolt (se Felix-rapporten)
Kollisionsskott		Konstruktion där fartygs för och akter byggts till vattentäta 'stötdämpare' i händelse av kollision. Det förliga kollisionsskottet skall vara vattentätt upp till skottdäck (Estonia = Däck 2 d.v.s. Bildäck). Det hävdas att fartyg av Estonias typ av säkerhetsskäl borde ha en förlängning av kollisionsskottet, en extravägg på bildäck. Myndigheter, redare och varv menade att rampen utgjorde kollisionsskottets förlängning ovanpå bildäck och att visiret var 'stötdämparen' i en ev. kollision.
Kommaes	Espen	Norsk advokat, engagerad av DIS i samband med erbjudande från försäkringsbolaget SKULD
Konstruktionsfel		- Ca 16 timmar efter katastrofen ringde Bildt från Åbo till kommunikationsminister Mats Odell och till Estlines VD Hans Laidwa och meddelade att bogvisiret p.g.a. av möjligt konstruktionsfel orsakat olyckan, att det inte fanns någon annan förklaring. - I en videofilmad intervju berättade Håkan Bergmark för Jutta Rabe om sin medverkan i en hemlighållen dykarundersökning av vraket 1 - 3 oktober

Konstruktionsfel forts.

1994 d.v.s. några få dagar efter förlisningen. (se Bergmark) Bl. a. berättade han om kommunikation med en ledningsgrupp som gav dykarna instruktioner för arbetet. Av innehållet i kommunikationen fick dykarna även uppfattningen att sanningen om vad de funnit/vad som skett med fartyget ej skulle få komma ut.

JR: Fick Du någon känsla av att de ville att ni skulle finna någonting som visade på tekniskt eller mekaniskt fel så att de kunde mörklägga det hela?

HB: Definitivt, definitivt! Det var vad vi alla kände. ”Gå ner igen - filma hydrauliken i fronten, filma låsanordningen igen, var snäll och gör det igen, kan Du känna efter med händerna, är den sprucken?”

- JAIC skrev i kapitel 21 Slutsatser - Visirinfästningarna var inte konstruerade i enlighet med realistiska konstruktionsantaganden avseende bl.a. belastningsnivå, lastfördelning på infästningarna och potentiell skadebild. Bogvisirets låsanordningar skulle ha varit flera gånger starkare för att det skulle ha funnits en rimlig säkerhetsmarginal för den reguljära trafiken mellan Tallinn och Stockholm.

- Konsultfirman Burness, Corlett & Partners skrev i sin rapport att det fanns stora brister i konstruktion och utförande av visir och ramp men ansåg icke att JAIC:s påstående att fartyget var sjövärdigt var i överensstämmelse med fakta.

- I intresseanmälan för att medverka i VINNOVA:s forskningsstudie angav några institut att de önskade studera även vad som hänt med bogvisir och ramp. Dessa institut togs ej med i något av de två konsortierna. Forskningsstudien inriktades på sjunkförloppet d.v.s. den senare delen av förlisningen och därmed utnyttjades inte möjligheten att låta ett antal av Europas främsta experter undersöka vilken betydelse ett påstått konstruktionsfel - eller bogpartiets skick efter 14 års trafik - haft i förlisningen.

KOOPI

Kopra

Ismo

Anhörigföreningen inom Kooperationen (Kooperativa Institutet) Kriminalöverkonstapel Helsingfors. Författare till boken ”Estoniakatastrofen från polisens horisont”

Koskinen

Lennart

Radiopräst, sade i P3 Ekot 7 december 1994, en vecka före regeringens beslut att inte bärga de omkomna: ”Efter regeringens beslut bör en gudstjänst till havs genomföras. Det vore direkt oansvarigt att genomföra en bärgning så sent” (syftande på bärgning under våren)

Krisgruppen

Förlisningsdagen tillsatte regeringen Bildt en krisgrupp, den s.k. statsrådsgruppen bestående av:

Kommunikationsminister Mats Odell, ordförande

Utrikesminister Margaretha af Ugglas

Försvarsminister Anders Björck

Justitieminister Gun Hellsvik

Civilminister Inger Davidsson

Sjukvårdsminister Bo Könberg

Biträdande justitieminister Reidunn Laurén

Biståndsmminister Alf Svensson

Statssekreterare Peter Egardt, statsrådsberedningen

Expeditionschef Göran Sellvall, statsrådsberedningen

Presschef Lars Christiansson, statsrådsberedningen

Statssekreterare Krister Thelin, Justitiedepartementet

Rättschef Severin Blomstrand, Justitiedepartementet

Statssekreterare Per Egon Johansson, Kommunikationsdepartementet

Rättschef Anders Iacobaeus, Kommunikationsdepartementet

Departementsrådet Jan-Olof Selén, Kommunikationsdepartementet.

Tomas Norström, Justitiedepartementet

Jonas Hafström, departementsråd statsrådsberedningen

Olof Ehrenkrona, planeringschef statsrådsberedningen

Kristapovitch

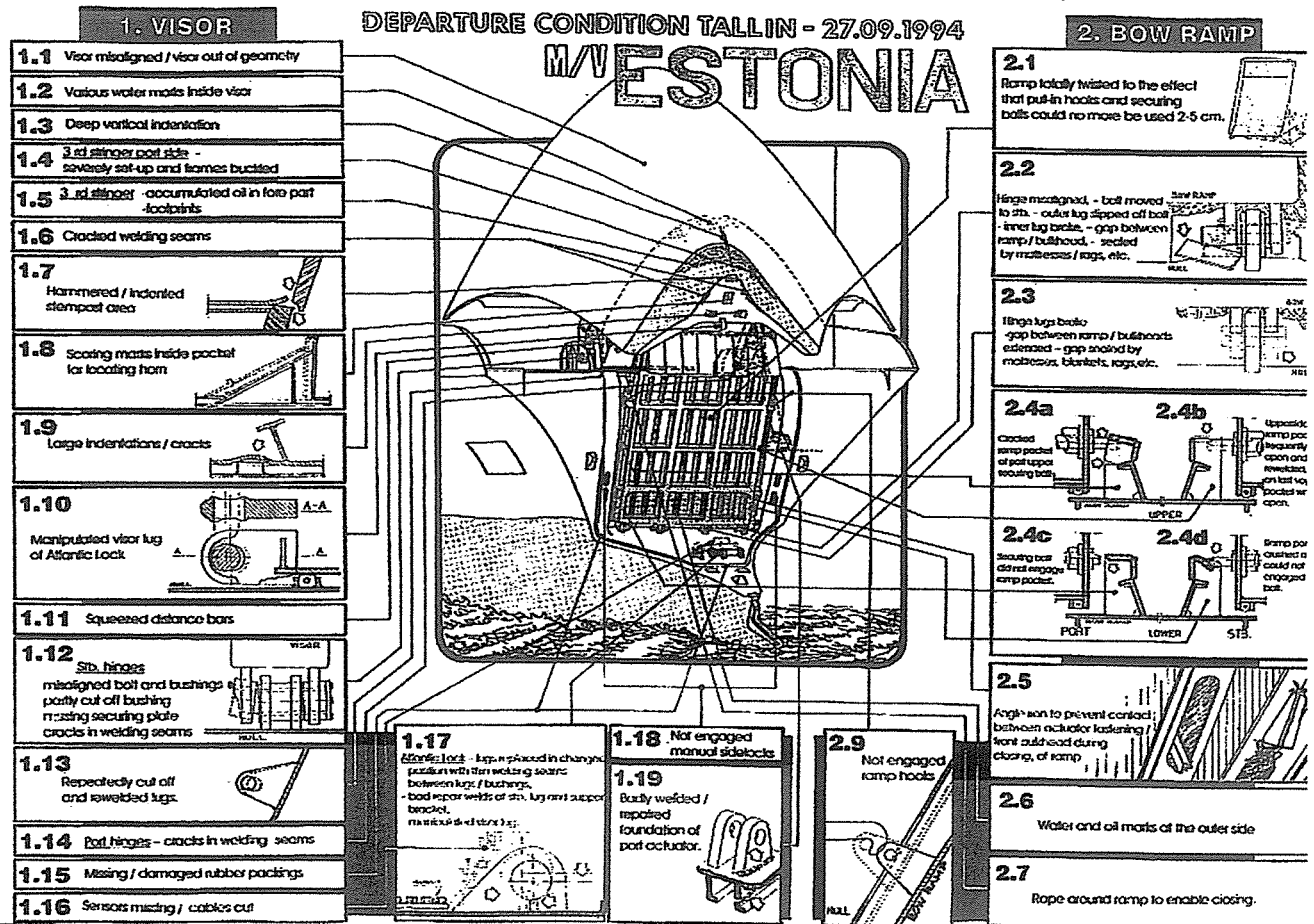
Igor

Huvudägare och vice VD Estonian Security Services, tidigare anställd i estniska tullen. Enligt Felix-rapporten hörde han, spelade in och vidarebefordrade till annan part, ett dödshot som framfördes till Estonias kapten Andresson vilken beordrades dumpa smuggelgods i havet. Kristapovitch blev mördad kort efter Estonias förlisning. (se Felix-rapporten; Rekand)

Krook	Caroline	Domprost i Stockholm. Ledamot i Etiska rådet. Senare biskop Stockholms stift. Motståndare till bärgning av omkomna, bl.a. med hänvisning till kostnaden - en million per lik. Skrev i ett brev 6 december 1994 till en kvinna som förlorat sin dotter: "... det man kan ta upp ur havet efter sju månader eller mer inte är lik utan förruttnade kroppsdelar."
Kränkning av gravfriden		Gravfridslagen och dess förarbeten stipulerar "Dykning och annan undervattensverksamhet får inte bedrivas ..." inom ett angivet område. Rabe och Bemis, som är de enda mot vilka lagen använts blev, för att ha brutit mot den, anhållna i sin frånvaro. De hade befunnit sig inom det fridlysta området - på ytan. Lagtextens förarbete anger att förberedelse till brottet ej omfattas av lagen, alltså fanns ingen grund för att Rabe och Bemis skulle lagföras - de deltog aldrig i undervattensverksamheten.
KSI		Kontoret för Särskild Inhämtning, sorterade 1994 direkt under ÖB. Senare underställd MUST och är en av de hemligaste delarna av Försvarsmakten. (se Bergmark). Tidigare benämning: SSI, Sektionen för Särskild Inhämtning Efterträdare till IB Informationsbyrån.
Kukk	Einar	Befälselev (3:dje styrman) på Estonia, överlevande. Räddade Anders Ericsons liv genom att, när han bärgades, fästa ytbärgarens uppmärksamhet på att det fanns en person som låg i vattnet under flottan.
Kurm	Margus	Estnisk statsåklagare. Ordförande i den kommitté som tillsattes av estniska regeringen för att undersöka omständigheter kring M/S Estonias förlisning. Rapporter (se sammandrag Kalendarium resp. datum): 31 Augusti 2005; 10 Mars 2006; 15 Mars 2007 och 16 Februari 2009. I rapporterna framförs kritik mot JAIC:s haveriutredning, ifrågasättande av vittnesmål väsentliga för den officiella förlisningsteorin och information om hur svenska myndigheter vägrat samarbeta med den estniska kommittén. I den sista rapporten skrev Kurm att JAIC:s förlisningsteori är den mest sannolika. Det går dock inte att utesluta möjligheten av hål i Estonias skrov och att vatten trängt in i fartyget på annat sätt än via den öppnade rampen. Därför måste fartyget skrov systematiskt undersökas och dokumenteras.
Källström	Claes	Forskningschef SSPA AB. Projektledare SSPA-konsortiet i VINNOVA:s sjunkförloppsstudie. Sade i en intervju att han inte känner till någon fartygs-katastrof där inte ett hål under vattenlinjen ligger bakom ett snabbt sjunkförlopp
Könberg	Bo	Sjukvårdsminister, medlem i krisgruppen 28 september 1994
Köpsén	Monica	Styrelseledamot Stöd- och brottsofferföreningen i Vilhelmina. Suppleant SEA och AgnEf
Köpsén	Sofia	Styrelseledamot AgnEf
Körling	Anne-Marie	Styrelseledamot DIS, Den Internationella Stödgruppen
Körlof	Björn	Generaldirektör, Styrelsen för Psykologiskt Försvar.
Laan	T	Estnisk säkerhetspolis. När olyckan blev känd i Tallinn flögs Laan i stor hast med ett sportflygplan till Åbo där han förhörde besättningsmän.
Laar	Mart	Premiärminister i Estland 1992 - 1994; 1999 - 2001. Mötte Bildt och Aho i Åbo ca ett halvt dygn efter olyckan
Laidwa	Hans	Verkställande direktör Nordström & Thulin, hälftenägare i Estline
Lambertsson	Urban	Överlevande. Bokningschef på Estline. Medlem Estoniagruppen i Riksdagen. Hörde propellerplan flyga över då han befann sig i livbåten.
Lang	Rein	Justitieminister Estland, kort tid även utrikesminister, vice borgmästare Tallinn mm. Chef Radio Kuku då Estonia förliste
Lange	Günter	Pensionerad professor, tidigare vid Technische Universität Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig med anseende som en stor auktoritet inom materialforskning. Av 10 expertinstanser som uttalat sig om möjligheten att provstycken från Estonias frontskott utsatts för detonativa krafter avvisade Lange och BAM den möjligheten. Lange arbetade på uppdrag av Staatsanwaltschaft, Hamburg och fakturerade 6 timmars arbete för att granska "omfångsrika akter". (se uppställning "Explosion på Estonia?")
Larjo	Kari	Sjökapten. Expert i JAIC:s finska del från 27 februari 1996.

Larsson	Frank	Förare av en Volvo kombi 745 ägare Ericsson Access AB, ett företag inom Ericssonkoncernen. Lastad med militär elektronik anlände ekipaget den 14 december 1994 till Stockholm ombord Estonia. Normalt kontrollerade tullen alla bilar från Estland eftersom smuggling var vanligt men enligt avtal mellan Försvarmakten och Tullverket och på order från Inge Lindunger, chef Östra tullregionen, skulle bilen inte kontrolleras. (se Henriksson)
Larsson	Johan	Ytbärgare på helikopter som deltog i räddningsarbetet.
Larsson	Ulf	Generaldirektör Tullverket 1988 - 97. Träffade avtal med Försvarmakten beträffande inspektionsfri tullpassage för militärt gods
Lastförteckning		fanns i tre olika listor med beteckning: Cargo manifest, Freight manifest och den s.k. Tullistan, vilka skulle visa vilka fordon som tagits ombord på Estonias sista resa. I Cargo manifest, en datorlista, upprättad vid avgången, var 38 lastbilar listade. I en löpande nummerserie hade dock två nummer hoppats över varav ett, en 39:de lastbil körd av Sillanpää (med plutonium/kobolt gömt under den övriga lasten?), blivit inskriven för hand. En 40:de lastbil, en Scania med lettisk registrering AG 565, förare Gunars Gobins, saknades i den lista som upprättats vid avgången, men fanns inskriven på Tullistan, Den listan brukade sändas via fax till tullen i Stockholm efter fartyget lämnat Tallinn men skickades ett dygn senare, ovanligt nog maskinskriven, först efter att svenska tullen gjort en påstötning för att få den. Lastbilarna nr 39 och 40 kan vara de två som, eskorterade av militär, anlände strax före Estonias avgång,
Laur	Uno	Sjökapten, styrelseordförande Consulting of Merchant Marine. Medlem i estniska delen av JAIC, ordförande från 24 september, 1996. Avfärdade Kurms kritik baserad på juridisk granskning: "Han är ingen sjöman"
Laurén	Reidunn	Biträdande justitieminister, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen
Lehmann	Eike	Prof. Dr. Technische Universität Hamburg-Harburg. Medlem Den Tyska Expertgruppen. I anförande vid Workshop i Stockholm 2008 talade han om rampen som vid förlisningen hade allvarliga skador på toppen (yttersta delen) och på gångjärnen samt att 3 av 4 låsbultar inte gått in i låsfickan. Endast i detta dåliga tillstånd kunde visiret dra ut rampen, det skulle annars ha varit omöjligt.
Lehre	Birger	Fartygschef på svenska marinens specialfartyg Urd vid hemliga dykningar på Estonia första dagarna i oktober 1994. Berättade för kollegor inom Försvarmakten om dykarundersökning av Estonias vrak.
Lehtola	Kari	Direktör, finska Planeringskommissionen för undersökning av storolyckor. Medlem i JAIC:s finska del. Bad i ett fax om svensk assistans med en minexpert: "Om det dröjer och det uppkommer problem innan vi finner vad vi söker kan vi få problem med pressen. " (se Visiret, Söka/finna)
Leiger	Lembit	Maskinchef på Estonia, rapporterad räddad. En svensk polis meddelade hans hustru numret på den flight med vilken han med flyg skulle anlända till Tallinn. Han fanns inte med på planet. (se Räddad)
Leivo	Margus	Ordförande i den av det estniska parlamentet tillsatta kommittén för undersökning av transport av militär material på Estonia. Rapport Dec 2006 (se Rügikogu Committee)
Levald	Heino	Skeppsbyggnadsingenjör, ersatte Andi Meister juli 1996 som ledamot av JAIC
Levander	Sten	Sjökapten, värvades till Estline som befälhavare på Nord Estonia. Medverkade i uppbyggnaden av färjetrafiken Sverige - Estland.
Lidén	Bo	Journalist, författare. Skrev tillsammans med Niklas Bodell och Lef Kasvi boken ESTONIA Berättelsen om en tragedi
Lindau	Eva	Pressekreterare hos kommunikationsminister Ines Uusmann.
Lindberg	Jan	Rättsläkare, medverkade vid Analysgruppens expertmöte 17 juni 1998
Linde	Silver	Vaktmatros, överlevande. Viktigt vittne som hördes av JAIC sammanlagt åtta gånger, ändrade flera gånger sina utsagor och lämnade delvis motstridiga uppgifter. Delade räddningsflotte med Sillaste och Kadak.
Lindfors	Ulrik	Läkare, deltog i räddningsarbetet från helikopter.

Lindgren	Lennart	Ordförande Metall avd 63 Borlänge, styrelseledamot SEA:s Interimsstyrelse
Lindman	Sören	Svensk försvarsattaché i de tre baltiska länderna
Lindmark	Göran	Informationschef vid Styrelsen för psykologiskt försvar, projektledare för Estoniasamlingen.
Lindstrand	Gisela	Pressekreterare hos statsminister Ingvar Carlsson.
Lindstrand	Tomas	Chefsåklagare vid 5:e Åklagarkammaren i Stockholm. Eftersom det fanns anledning anta att brott som hör under allmänt åtal kunde ha förorsakat Estonias förlisning inleddes en förundersökning samma dag förlisningen ägt rum. Utan att någon undersökning genomförts av svensk polis eller annan myndighet lades den ned 41 månader senare, den 18 februari 1998 med hänvisning till JAIC:s och Tyska Expertgruppens utredningar vilka båda givit ”en sannolik och god bild”. Ingen av dem kunde dock avfärdas till förmån för den andra och Lindstrand ansåg att någon ny utredning inte skulle kunna förklara olyckan, ej heller skulle nya dykningar kunna bringa klarhet. Ett flertal parter begärde - utan framgång - överprövning av beslutet att lägga ned förundersökningen
Lindström	Anders	Ordförande i Sjöfolksförbundet. Ledamot i Ethiska rådet. Senare generaldirektör vid Sjöfartsverket.
Lindström	Kjell	Politiskt sakkunnig i Statsrådsberedningen med visst samordningsansvar för Estoniafrågan. Intervjuad av Analysgruppen
Lindström	Per-Ove	Journalist Svenska Dagbladet, redaktör för Brännpunkt då kritiska Estoniaartiklar publicerades. Kunnig och engagerad debattör.
Lindström	Tommy	Pripol (f.d. chef Rikskriminalen). Undersökte 1998 om Sjöfartsverkets tjänstemän manipulerat handläggningen av Estonia-katastrofen. Medverkande AgnEf:s Estoniaseminarium 2000
Lindvall	Christer	Sjökapten, VD Sveriges Fartygsbefälsförening, medverkande AgnEf:s Estoniaseminarium 2000. ”Det är inte ett fåtal experter som framfört kritik, praktiskt taget hela den samlade sjöfartsvärlden både nationellt och internationellt har en annan uppfattning än den som redovisats av den internationella haverikommissionen.”
Ling	Nigel	Engelsk haveriutredare, skeppsbyggare mm. Skrev en artikel i Naval Architect april 1998 med starkt kritik mot JAIC:s utredning
Ljunggren	Boris	Överstelöjtnant med särskilt ansvar inom MUST under 17 år fram till 1994. I en JK-anmälan september 2006 skrev Lars Ångström beträffande smuggling av militär material: ”I ett dokumenterat samtal med mig den 30 augusti i år medger Boris Ljunggren att han har mycket kunskap om de militära transporterna på Estonia som var långt mer omfattande än vad som framkom i Hirschfeldts utredning. Han vet vilka informations- och kommunikationskanalerna var och hur ordregivningen såg ut bakåt från tulltjänstemannen som blev beordrad att släppa igenom de militära lasterna utan kontroll. Han sa också att han vet vilka myndigheterna i Sverige och Estland var som hade ansvaret. Men han var förhindrad att berätta för mig på grund av sin tystnadsplikt.”
LKC Stockholm		Polisens Länskommunikationscentral. Centralpunkt under katastrofnatten / /morgonen med registrering av passagerare, överlevande och anhöriga
Lotsdörr		Dörr i fartygssidan, midskepps styrbord och babord
Lundholm	Helene	Styrelseledamot ELA, Estonia Litigation Association
Lundin	Tom	Överläkare PTSD-enheten Karolinska sjukhuset. Startade enkät beträffande anhörigas psykiska hälsa, i rivalitet med Ersta's pågående enkät
Lundberg	Hans	Kriminaltekniker. Ombord Semi 1 vid dykningarna 1 - 4 dec 1994
Lundkvist	Odd	Styrelseledamot SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga och i AgnEf . Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Luttunen	Juhani	Tidigare matros på Estonia, fängslad för mord i indirekt samband (?) med undermåliga reparationer utförda 1993 på bogvisiret
Lyth	Ulrika	Informationssekreterare, Styrelsen för Psykologiskt Försvar
Låsanordningar		<i>Visiret</i> (vikt 56 ton) hade fem låsanordningar: 2 hydrauliska sidolås, 2 manuella sidolås, samt Atlantlåset / bottenlåset.



Skick vid avgång 27 september 1994 från Tallinn
(enligt Den Tyska Expertgruppen)

VISIR

- 1.1 Visiret skevt
- 1.2 Flera märken av vattennivå inne i visiret
- 1.3 Djup vertikal inbuktning
- 1.4 Tredje stringerplåten, babord - tillbucklad
- 1.5 Tredje stringerplåten - fotspår i oljebeläggning
- 1.6 Spruckna svetsfogar
- 1.7 Slagmärken och bucklor vid stävskena
- 1.8 Skrapmärken i urtag för styrkona
- 1.9 Stora bucklor och sprickor
- 1.10 Manipulerat låsöra för Atlantlås
- 1.11 Hopklämda distansstänger
- 1.12 Styrbordets gångjärn:
 - Gångjärnsbult och bussningar skeva
 - Bussning delvis bortskuren
 - Låsbricka saknas
 - Sprickor i svetsfogar
- 1.13 Låsöron upprepade gånger bortskurna och åter fastsvetsade
- 1.14 Babords gångjärn, sprickor i svetsfogar
- 1.15 Skadad, delvis obefintlig gummitätning
- 1.16 Sensorer saknas, avskurna kablar

RAMP

- 2.1 Rampen så skev att rampkrokar och låsbultar inte kunde användas 2 - 5 cm
- 2.2 Gångjärn skevt
 - Bulten förskjutet mot styrbord,
 - Yttre öra loss från bulten
 - Inre öra sönderbrutet
 - Glipa mellan ramp och frontskott tätat med madrasser, trasor etc
- 2.3 Gångjärnsöron sönderbrutna
 - Glipa mellan ramp och frontskott utökad
 - Glipa tätad med madrasser, filter, trasor etc
- 2.4 Låsicka
 - a) övre babord - sprucken
 - b) övre styrbord - överdelen frekvent uppskuren och återsvetsad, öppen sista resan
 - c) nedre babord - bulten ej inne i fickan
 - d) nedre styrbord - krossad, omöjligt föra in bulten
- 2.5 Vinkeljärn instoppat för att förhindra kontakt ramp/hydraulcylinderfäste vid stängning av rampen

Låsanordningar forts.		<p><i>Rampen</i> (12 ton) hade 6 låsanordningar: 2 hydrauliska rampkrokar, 4 låsbultar (Heavy Weather Securings) Under flera månader hade det varit svårigheter stänga Atlantlåset hydrauliskt, slägga hade använts. Av rampens lås var 3 av 3 låsbultar inte i ingrepp (se Lehmann) ej heller babords rampkrok. I JAIC:s slutrapport hävdas (Kapitel 21) att låsanordningarna till visiret brast till följd av vågslag. (se Illustration Skick vid avgång).</p>
Löfstedt MacGregor	Johan	<p>Styrelseledamot DIS, suppleant Den Internationella Stödgruppen Ett av världens ledande företag i lasthantering inom sjöfarten. Säljer produkter för fartyg och fartygsterminaler, kranar, Ro-Ro-utrustning bl.a. ombordkörningsramper. mm. Ansvarade för underhållet av Estonias bogvisir och ramp före försäljningen till Estline. Påstås ha informerat JAIC om vad som blev förlisningsteorin - att visiret slogs loss pga svag konstruktion, föll av och drog ut rampen</p>
Maidre	Andres	<p>Överlevande. "hörde smällar och slag, sen krängde fartyget så mycket att jag aldrig trodde hon skulle räta upp sig igen men det gjorde hon."</p>
Malmberg Malmström	Mats Eva	<p>Styrman Silja Symphony som deltog i räddningsarbetet under olycksnatten. Ordförande Anhöriga för bevarad gravfrid vid Estonia (Norrköpingsgruppen)</p>
Mann Marek	Christer Hannelore	<p>Styrelseledamot DIS, Den Internationella Stödgruppen Tidigare STASI-agent, hävdade att Estonia utsatts för sabotage i samband med USA:s SDI-program (Strategic Defense Initiative även kallat Star Wars) och anskaffning av sovjetisk vapentechnologi.</p>
Martinsson Mawston	Bengt Dave	<p>Chef Flygräddningscentralen (ARCC) Arlanda Dykare Rockwater A/S. En av två dykare som undersökte kommandobryggan</p>
Meister	Andi	<p>Transport- och kommunikationsminister i Estland fram till 1995-04-17. Ordförande JAIC t.o.m. 1996-07-30. Som minister och eftersom Estland var hälftenägare i rederiet som ägde M/S Estonia var han egentligen jävig. Trots att han ej hade någon erfarenhet av haveriutredning beslöt Meister att sätta sig själv som ordförande i kommissionen och trodde att utredningen skulle kunna vara klar på två veckor. Vid sin avgång ur kommissionen hävdade han att den svenska delen undanhållit information från esterna. och hans avgång sågs som en bekräftelse av att kommissionen hade interna problem.</p>
Memento Estonia Memento Mare		<p>Författare till boken "Löpetamaa logiraamat" (Den oavslutade loggboken) ur vilken ett kapitel "Den försvunne kaptenen" finns i svensk översättning Estnisk förening för anhöriga till besättningen på Estonia Estnisk förening för anhöriga till passagerare på Estonia</p>
Meos	Tiit	<p>Musiker. Räddad / försvunnen / omkommen?</p>
Meri	Jaak	<p>Transportpolitiska enheten, Näringsdepartementet</p>
Meri	Lennart	<p>Estnisk statsman (samt filmregissör och författare). Utrikesminister 1990, president 1992 – 2001 (se Felix-rapporten)</p>
Metsaveer	Jaan	<p>Fil.dr., professor vid Tallinns tekniska universitet. Medlem i JAIC:s estniska del från 28 oktober, 1997.</p>
Meyer	Bernhard	<p>Dipl. ing., verkställande direktör Jos. L. Meyer GmbH, Papenburg. Gav i februari 1995 uppdrag till advokat Peter Holtappels att organisera Den Tyska Expertgruppen för att finna orsakerna till olyckan. Som huvudutredare anlätades Werner Hummel, VD Marine Claims Partner (Germany) GmbH.</p>
Meyer Werft		<p>Jos. L. Meyer GmbH i Papenburg, Tyskland. Byggde 1980 M/S Viking Sally, det fartyg som efter ändrade ägarförhållanden och tre namnbyten bar namnet M/S Estonia. (se Ägare)</p>
Miljardmarknad		<p>Estoniakatastrofen skapade stora affärsmöjligheter för tillverkare av bogportar. Svenska MacGregor, norska Kvaerner och tyska Macor dominerade världsmarknaden för dessa produkter. I avvaktan på att IMO efter Estoniakatastrofen skulle komma med hårdare krav på sjösäkerhet började rederier vidta åtgärder för ombyggnad av sina färjor. I norra Europa fanns ca 200 bilfärjor, totalt i världen ca 450. Uppskattad kostnad för ombyggnad - ca 5 miljoner kronor per fartyg.</p>



NATIONAL SECURITY AGENCY
CENTRAL SECURITY SERVICE
FORT GEORGE G. MEADE, MARYLAND 20755-6000

FOIA Case: 41799A
20 January 2004

Mr. Drew Wilson

Dear Mr. Wilson:

This is a final response to your Freedom of Information Act (FOIA) request of 17 June 2002 for information on the passenger ferry MV Estonia, which sank in the Baltic Sea between Sweden and Estonia on 28 September 1994. A copy of your request is enclosed for your convenience.

Your request has been processed under the provisions of the FOIA. Three documents (7 pages) responsive to your request have been reviewed by this Agency as required by the FOIA and have been found to be currently and properly classified in accordance with Executive Order 12958, as amended. These documents meet the criteria for classification as set forth in Subparagraphs (b), (c), (d) and (g) of Section 1.4 and remain classified SECRET as provided in Section 1.2 of Executive Order 12958, as amended. The documents are classified because their disclosure could reasonably be expected to cause serious damage to the national security. Because the documents are currently and properly classified, they are exempt from disclosure pursuant to the first exemption of the FOIA (5 U.S.C. Section 552(b)(1)).

In addition, this Agency is authorized by various statutes to protect certain information concerning its activities. We have determined that such information exists in these documents. Accordingly, those portions are also exempt from disclosure pursuant to the third exemption of the FOIA which provides for the withholding of information specifically protected from disclosure by statute. The specific statutes applicable in this case are Title 18 U.S. Code 798; Title 50 U.S. Code 403-3(c)(7); and Section 6, Public Law 86-36 (50 U.S. Code 402 note). No portion of the information is reasonably segregable.

MOB-båten		Man-Over-Board-båten, en motordriven 7,5 m lång livbåt, främst i raden av livbåtar på Estonias styrbordssida. Hittades enligt JAIC drivande utanför Hangö, d.v.s. i en riktning 55° mer nordlig än för livflottar som påträffats. Annan uppgift säger att det var M/V Hylje som förde MOB-båten in till Hangö. Inga uppgifter om det fanns levande eller döda personer ombord. I bränsletanken på 186 liter fanns ca 100 liter drivmedel kvar, den var i gott och oskadat skick vilket har lett till antagandet att den sjösattes innan Estonias slagsida uppstod eller blev alltför svår.
Moberg	Olle	Ytbärgare på helikopter Y 74, räddade sin kollega på Y64 Kenneth Svensson. (se Helikopter)
Modig	Hans Bertil	Sjökapten, M/S Silja Symphony som anlände till Helsingfors 17.40 med 20 överlevande och en död.
Moik	Erich	Sjökapten kollega till Piht, befann sig med sin besättning i Tyskland för att överta ett nytt fartyg. Olycksdagen visade TV-kanalen ZDF nyhetsprogram med Estoniareportage. I en sekvens såg besättningsmedlemmarna, som även de kände Piht väl, en person de kände igen som Piht stiga ur en minibus framför entrén till Åbo Centralsjukhus.
Montonen	Mikko	Chef Sjöräddningscentralen (MRCC) Åbo
MPA Brandenburg		Materialprüfungsamt des Landes Brandenburg. Materialforskningsinstitut som undersökte metallprover från Estonia (se Explosion; Uppställning "Explosion på Estonia?")
MRCC Stockholm		Sjöräddningscentralen (Maritime Rescue Coordination Center) i Stockholm. Samordnade svenska resurser för räddning, sjukvård etc
MRCC Åbo		Sjöräddningscentralen (Maritime Rescue Coordination Center) i Åbo. Ansvarade för räddningsledningen
MUST		Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten. Involverad i / arrangerade transporter av militär material på Estonia. Chefen Erik Rossander bekräftade för en estnisk parlamentskommission att MUST arrangerade transporterna av militärmaterial på Estonia den 14 och 20 september 1994. Vid Estonias sista avgång från Tallinn övertog personal från MUST ansvaret för de två lastbilar som ankommit med militär eskort. (se Försvarmakten)
Müür	Tiina	Chef tax free-butiken på Estonia. Rapporterad räddad av Estline, Röda Korset, inrikesministeriet samt Estlands Radio. Försvunnen / omkommen?
Mäkelä	Esa	Sjökapten M/S Silja Europa, "OSC On scene commander" från 01.05, ledde räddningsarbetet på haveriplatsen. Kom till Stockholm 01.00 (29/9) med 6 överlevande
Mäki	Lars	Sjökapten, befälhavare på M/S Isabella under olycksnatten
Männik	Priit	Chef estniska säkerhetspolisen. Medlem i internationella haverikommissionens estniska del från 16 april, 1996 t.o.m. 27 oktober, 1997. Påstås ha medverkat i 'justering' av vittnesmål
Mörnstad	Håkan	Rättsodontolog, deltog i utredning om de rättsmedicinska förutsättningarna i händelse av bärgning av de omkomna.
National Security Agency		USA:s Nationella säkerhetsmyndighet nekade journalisten/författaren Drew Wilson att i enlighet med offentlighetsprincipen (i USA FOIA, Freedom of Information Act) få ta del av tre dokument (7 sidor) rörande Estonias förlisning:
NATO-officer		pensionerad, tidigare tjänstgörande vid NATO:s Högkvarter i Bryssel. Informerade en journalist som engagerat sig i Estoniafrågan att han 1994 i tjänsten fått ta del av information som gjort det möjligt för honom att dra slutsatser om vad sorts farlig last som transporterats på Estonia. Natten då Estonia sjönk fanns icke endast högteknologiska vapen och material för rymdteknik ombord, så som skett många gånger tidigare, där fanns även material som används för biologiska och kemiska vapen. Efter larm flögs dekontamineringsexperter från ett amerikanskt företag omgående från USA till Stockholm för vidare transport ut till vraket för saneringsarbete. Officeren hade ej fått veta något om omfattningen av dekontamineringen, ej heller om det farliga materialet tagits bort ur vraket. Han hade i tjänsten fått erfarenheter i liknande ärenden och framförde hypotesen att detta var det verkliga skälet till varför de omkomna inte skulle få bärgas.

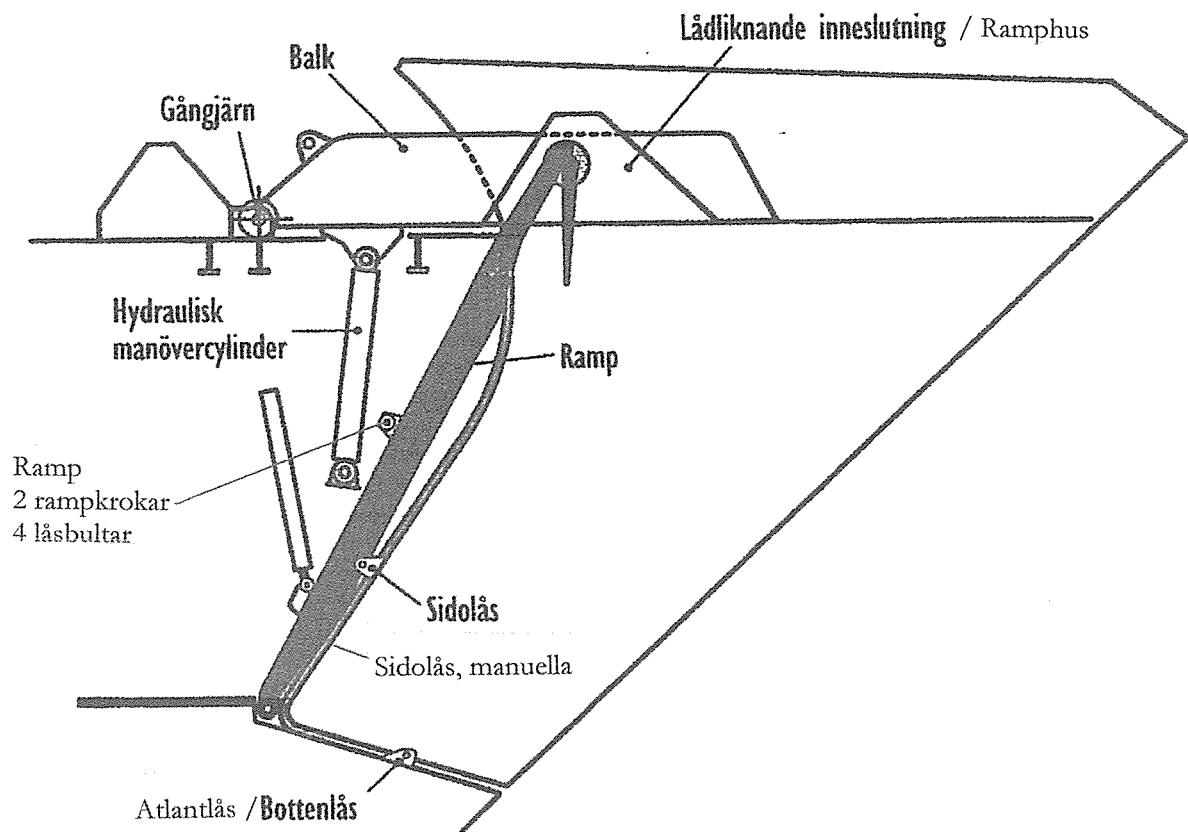
NATO-övning		Inom ramen för NATO:s Partnership for Peace samövade marina enheter från 10 NATO-länder med fartyg från Lettland, Polen, Ryssland och Sverige. Övningen "Exercise COOPERATIVE VENTURE 94" pågick 28 september - 7 oktober. Det har spekulerats att något av de deltagande fartygen sänts på uppdrag till Östersjön/Finska viken och haft någon roll i Estonias förlisning En annan teori har att göra med försäljningen av ryska ubåtar. Pga kaotiska förhållanden och kollapsad ekonomi efter Sovjetunionens sammanbrott såldes militär utrustning av varierande slag, bl.a. ubåtar (ryska marinen var 1994 reducerad från 186 till 99 ubåtar). Försäljning till diktaturer, t.ex. Iran, Nord-Korea, Libyen m. fl., sågs med oblidla ögon i Väst. För att undvika uppmärksamhet vid politiskt känsliga försäljningar såg man från ryskt håll till att leverans av en ubåt anpassades så att den så diskret som möjligt kunde lämna St. Petersburg, gå ut ur Finska Viken, passera Östersjön och ta sig ut genom Öresund helst utan att observeras. Den stora NATO-övningen drog bort en del av de resurser som annars ingick i bevakningen av Öresund samt fokuserade uppmärksamhet på övningarna i Skagerak och Nordsjön. Ett sådant tillfälle kan ha fört en rysk ubåt i Estonias väg.
N&T		Nordström & Thulin AB. Rederi som genom Nordthulin Luxembourg S.A. var hälftenägare i M/S Estonia. Ansvarade för teknisk drift av Estonia
Nega	H.	Dr.-Ing. Materialprüfungsamt des Landes Brandenburg.. Fann indikation på detonativ påverkan på materialprover från Estonia
Neidre	Enn	Sjökapten, chef för den operativa avdelningen vid ESCO, Estonian Shipping Co. Medlem i JAIC:s estniska del t.o.m. 16 april, 1996. Avgick p.g.a. jäv. Förhörde överlevande besättningsmän från Estonia iförd kaptensuniform
Neptunus		Förening för svenska överlevande
Neubert	Volkmar	Prof. Dr. Institut für Materialprüfung u Werkstofftechnik. Fann indikation på detonativ påverkan på materialprover från Estonia
Nilsson	Elisabet	Styrelseledamot ELA, Estonia Litigation Association
Nilsson	Markus	Styrelseledamot ELA, Estonia Litigation Association
Nilsson	Martin	Överlevande passagerare. Vittnade om "ett skrapande ljud som om fartyget gått på grund".
Nilsson	Olof	Ordförande Stödföreningen för Estoniaoffren i Uppsala län
Nilsson	Roland	Styrelseledamot SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga
Nobel	Peter	Fick 8 nov.1994 regeringens uppdrag att vara särskild utredare för information och vägledning till anhöriga med anledning av Estoniakatastrofen.
Noord	Olle	Sjökapten, United Tankers. Expert i den svenska delen av JAIC till den 15 juni 1997.
Nord	Lennart	Styrelseledamot SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga
Nordin	Anneli	Ordförande Föreningen Estonia Anhöriga i Norrköping med omnejd
Nordin	Conny	Professor i allmänpsykiatri, hovpredikant. Ledamot av Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder.
Nordström	Per	Sjöfartsverket, stf sjösäkerhetsdirektör
Nordthulin Luxembourg S.A.		Hälftenägare i Estline Marine Co Ltd,, ägare till M/S Estonia
Norén	Bengt	Lots som lotsat M/S Estonia vid ett flertal tillfällen.
Norlin	Lars-Olof	Civ.ing., båtbyggare. Hävdar att visirets gångjärn var underdimensionerade, bröts sönder före låsanordningarna och orsakade katastrofen
Norlin	Örjan	Styrelseledamot SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga
Norrback	Olle	Kommunikationsminister i Finland
Norström	Tomas	Statssekreterare, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen
NTF		Nordiska Transportarbetarefederationen. Krävde 1999 tillsammans med ITF, en ny haveriutredning
Nuder	Pär	Statssekreterare i Statsrådsberedningen
Nuorteva	Jouko	Maringeolog, Statens hydrografiska byrå i Finland. Hittade Estonias vrak med ekolod den 30 september 1994. Antog att ett större föremål som antingen slitits loss eller hängde kvar på vraket, skulle kunna vara visiret. Det avsnitt på videofilm som borde visa objektet är bortklippt, JAIC:s slutrapport nämner ingenting om saken

Nygren	Jan.	Samordningsminister 1994 - 1997 med vissa uppgifter, bl.a. kontakter med Estoniaanhöriga. Intervjuad av Analysgruppen
Nylén	Lars	GD Kriminalvården, f.d. chef Rikskriminalen. Uttalande: "Estonia är en brottsplats"
Nyroos Nyström	Sigfrid Elisabeth	Linjelots på Silja Europa, deltog i räddningsarbetet under olycksnatten. Riksdagsledamot (m), vice ordförande Riksdagens Trafikutskott, TU (gruppledare för moderaterna) samt ledamot i Sjöfartsverkets styrelse: "Vi kommer aldrig att få reda på sanningen om Estonia och att fortsätta att gräva i detta gagnar inte saken."
Nyttiga idioter		Ett begrepp som sägs vara myntat av Lenin. Uttrycket syftar på personer som blir manipulerade och utnyttjade i något intresse - utan att ha det klart för sig, inte vilja veta eller kunna medge det. Beteckningen har använts i Estoniasammanhang
Nälsén Odell	Bengt-Olof Mats	Styrelseledamot ST - Polisväsendes anhörigförening Kommunikationsminister i avgående expeditonsministären när Estonia förliste, ordförande i den 28 september -94 organiserade krisgruppen.
Odenberg Olsen	Mikael Torbjörn	Försvarsminister med ansvar för Estoniafrågan okt 2006 - sept 2007. Ytbärgare på helikopter Y 68 från Säve. Räddade vid sextiden på morgonen Sara Hedrenius och Kent Härstedt och ytterligare fyra överlevande
Olson Olsson	Lyndon L. Jan.	Amerikansk ambassdör i Stockholm Kriminalkommissarie med uppdrag att rapportera om kriminaltekniska åtgärder att beakta i händelse av bärgning av kroppar. På plats ombord Semi 1 vid dykningarna 1 - 4 dec 1994 .
Olsson	Hans	Inspektör, klassificeringssällskapet Bureau Veritas Stockholm. BV ansvarade för löpande kontrollbesiktningar av Estonia
Oolo Osmium	Antti	Journalist, Eesti Päevaleht Os 76, ett metalliskt grundämne som tillhör gruppen platinametaller. Det används som katalysator och i legeringar, är en extremt hård, blåvit metall och har den högsta densiteten av alla grundämnena. En av de två lastbilar som anlände med militär eskort och togs ombord Estonia uppges ha transporterat osmium och kobolt
Ottosson Paeorg Palmgren	Peter Ander Per Olov	Forskare SSPA AB, Göteborg. Medverkande i VINNOVA-projektet Ordförande Memento Estonia, Estland Kriminalpolisen i Stockholm, tidigare Palme-utredare fick uppdrag att leda en undersökning rörande kapten Avo Piht och övriga försvunna estniska besättningsmedlemmar
Palmgren	Ture	Överlevande passagerare. "såg något som liknande en fiskebåt på väg från fartyget utan att bry sig om dem som låg i vattnet"
Papanikolau	Apostolos	Professor, Chef Ship Design Laboratory vid National Technical University of Athens, Grekland. Medverkande Estonia-seminarium 2000
Parisprocessen		Den 17 september 1996 lämnades en stämning in till domstolen i Paris-förorten Nanterre. Mer än 1300 anhöriga till offer i Estoniakatastrofen stämde det franska klassningssällskapet Bureau Veritas, tyska varvet Jos. L. Meyer Werft och svenska Sjöfartsverket som solidariskt ansvariga för M/S Estonias förlisning. Regressvis var ytterligare 8 svarande instämnda. Ombud för kärke var advokat Henning Witte samt franske advokaten Erik Schmill. Skälen till att processen fördes i Frankrike och i Nanterre var dels att Bureau Veritas hade hemvist inom domkretsen, dels att fransk domstol kan beordra ett bevissäkringsförfarande i vilket domstolen utser en opartisk expert som skall utreda och fastställa ansvaret för det brott som stämningen avser. (se Référé) Detta sågs som en möjlighet till en neutral utredning utan styrning av politiska intressen. JAIC hade vid det laget arbetat i två år och skulle komma att arbeta i ytterligare ett år innan de presenterade sin rapport. Den teori de inriktat sig på som förklaring av haveriet - den enda teori deras utredning arbetade med - var den som omedelbart efter förlisningen hade anvisats av den svenska statsledningen. Det blev därför angeläget att förhindra en fransk utredning av Estoniakatastrofen som, utanför all svensk kontroll, skulle kunna komma fram till en helt annan förklaring av förlisningen.

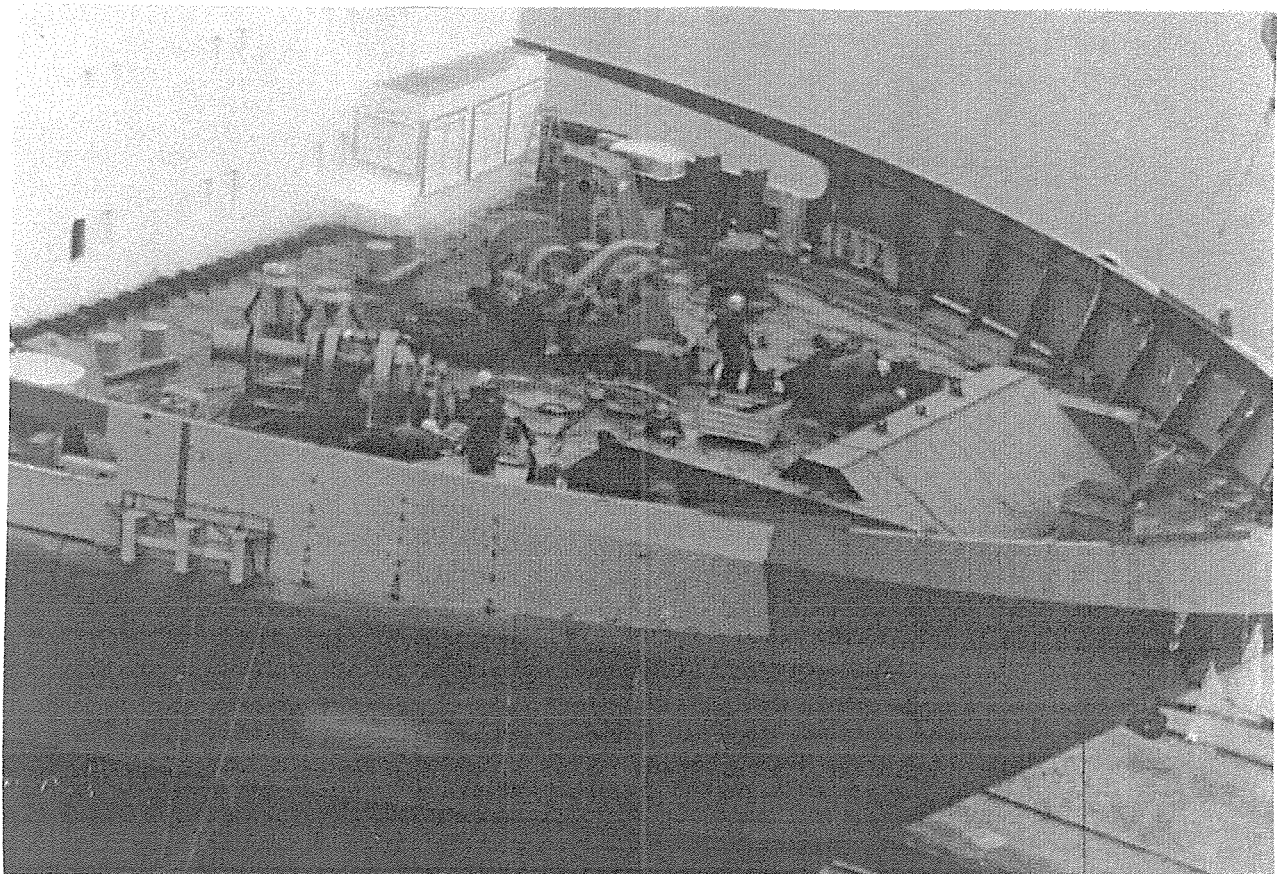
Parisprocessen forts.	
Partsintressen	<p data-bbox="582 107 1428 537">Svenska staten agerade. Sjöfartsverket hävdade - och fick - statsrättslig immunitet. Regeringen arbetade målmedvetet på att via diplomatiska kontakter påverka franska myndigheter till att ingripa och förhindra ett förlopp där domstolen skulle beordra en utredning. I ett försök till direkt påverkan på domstolen meddelade sig ansvarig minister med den franska domaren och utbad sig en kontakt före målet skulle komma upp. Detta föranledde en häpen fransk advokat att utbrista: "Inte ens i Afrika försöker man sig på något sådant!" De svenska ansträngningarna, att få domstolen förklarad icke behörig att handlägga målet, misslyckades. Under de många år processen pågått har den framgångsrikt blockerats av Sverige och Frankrike (se Europadomstolen), de instämnda företagen och försäkringsbolag. Det är föga troligt att processen kommer att slutföras.</p> <p data-bbox="582 571 1452 896">Utförandet av arbetsuppgifterna i JAIC:s utredning påverkades av hur de fördelades. I huvudsak lades uppgiften på det land där ansvaret låg för den verksamhet som skulle utredas:</p> <ul data-bbox="582 672 1452 896" style="list-style-type: none"> - Estland - ledning , väderrapporter, besättningens kompetens och rederiets organisation - Sverige - fartyget, vad som orsakat olyckan och hur besättningen hanterat den. (Nordström & Thulin var delägare i rederiet och ansvarade för den tekniska driften) - Finland - räddningsoperationen, larm, sjöräddningen och helikoptrarnas arbete. <p data-bbox="582 907 1452 996">GGE Den Tyska Expertgruppen/The German Group of Experts arbetade på uppdrag av varvet, Jos. L. Meyer GmbH, Papenburg, Tyskland, som 1980 byggde fartyget,</p> <p data-bbox="582 1008 1452 1265">MacGregor Världsledande företag på lasthantering inom sjöfartsområdet, ansvarade för underhållet av Estonias bogvisir och ramp före försäljningen till Estline. Arbetade sedan flera år på att regler skulle införas avseende nya säkerhetsanordningar på passagerarfärjor. Estoniakatastrofen hade stor ekonomisk betydelse för de kraven. (se Miljardmarknad) Det har gjorts gällande att det var MacGregor som föreslog olycksscenarioet för JAIC. MacGregors förklaring av vad som skett med visir och ramp ingick som bakgrundsmaterial för SSPA-konsortiets studie av sjunkförloppet.</p> <p data-bbox="582 1276 1452 2020">Sjöfartsverket är dels ett affärsdrivande verk med uppgift att gagna svensk sjöfart och dels, genom Sjöfartsinspektionen, en avdelning inom Sjöfartsverket, en myndighet som utifrån säkerhetsaspekter arbetar med kontroll, tillsyn och behörighetsfrågor. Verket har del i ansvaret för Estonias förlisning bl.a. genom följande: Två inspektörer från Sjöfartsinspektionen genomförde en Hamnstatskontroll på Estonia timmarna före den sista avgången. Sjöfartsverket sökte framställa inspektionen som någonting utan egentlig betydelse, ett led i en utbildning. Från estniskt håll hävdades att inspektionen utfördes med assistans av de svenska fartygsinspektörerna och är ett bevis för att för att fartyget var i gott skick vid avresan. Om gällande regler följts, skulle utfallet av inspektionen ha blivit att fartyget förhindrats lämna hamnen. (se Hamnstatskontroll) Med Fartygssäkerhetsförordningen 1988 gavs Sjöfartsverket i uppdrag att utfärda föreskrifter om tillsyn av svenska fartyg samt utländska fartyg som nyttjas till sjöfart på svenskt territorialvatten. 1999 fanns fortfarande inte någon sådan tillsynskungörelse utfärdad., denna släpphänta myndighetsutövning anmäldes till granskning av JO. Såväl det uteblivna regelverket för inspektioner som uteblivet nyttjandeförbud den 28 september 1994 hade båda konkret betydelse i haveriet. Med ett etablerat regelverk och efterlevnad av gällande regler hade Estonia ej kunnat gå i trafik i det skick hon befann sig. (se Skick). Detta förhållande ger viss belysning av Sjöfartsverkets agerande i katastrofens efterspel.</p>

Partsintressen forts.	Försvarsmakten	och dess agerande skymtar, på olika sätt, före, under och efter Estonia-katastrofen. Bl.a. i anskaffning och transport av ex-sovjetisk krigsmaterial, samt fartygsoperationer vid tiden för förlisningen och efter. (se Exico; Fartyg; Försvarsmakten; Ljunggren m. fl.)
Pedak	Kalle	Sjökapten, generaldirektör vid estniska sjöfartsmyndigheten ENMB. Estnisk observatör i JAIC.
Penttilä Persson	Antti Göran	Rättsläkare, finska ID-kommissionen. Statsminister i Sverige 1996-2006. Tillträdande finansminister 1994 vid tiden för katastrofen.
Persson	Magnus	Statssekreterare på Kommunikationsdepartementet 1994-97. Intervjuad av Analysgruppen
Petersén, af Petershagen	Kajsa Hansjörg	Statens konstråd, projektledare för nationella minnesvården på Djurgården Prof.Dr.-Ing. Institute for Shipbuilding, University of Hamburg. Expert i Den Tyska Expertgruppen
Petterssen	Ivar	i Frosta, Norge och hans hustru Kari representerar den familj som led en av de hårdaste förlusterna i Estoniakatastrofen. De förlorade fyra familjemedlemmar - dottern Ingunn med sonen Hjørund Pettersen Setsaas, dotterns sambo Johan Finnanger och hans dotter Mari omkom. 12-årige Mats Finnanger blev den yngste överlevande.
Pettersson Piht	Håkan Avo	Överste, stf chef för MUST Kapten på Estonia, Rapporterad räddad i finska och estniska media. (se Räddade; Rekand; Kalendarium Januari 1997 m.fl.)
Piht Polakes	Sirje Tönu	Hustru till/änka efter? Avo P. Sjöman, tillsammans med Moik och andra besättningsmedlemmar befann han sig i Rostock för att överta ett nytt fartyg. I en nyhetssändning på TV såg han och 4 kollegor Avo Piht som de väl kände. Piht steg ut ur en minibus framför en sjukhusentré.
Popova	Susanna	Journalist, Chefredaktör tidskriften Moderna Tider som ägnade Estonia-katastrofen mycken uppmärksamhet. Skrev tillsammans med Mats Holm boken "Protokollet". Redaktör boken "Estónias fyra gåtor" Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Preventer wires/Stoppvajrar		kraftiga säkerhetsvajrar fästa med ena änden på vardera sidan av rampen, den andra i frontskottet. Begränsar rampens öppningsvinkel d.v.s. förhindrar att den faller ner mot förpiksdäcket. På video filmad av ROV den 9 okt 1994 syns styrbords preventer wire losskopplad från rampen, fritt hängande komplett med schackel och schackelbult. Eftersom det inte finns anledning antaga annat än att de var normalt fastsatta vid avgång från hamn, blir en slutsats att den kopplats loss - manuellt - någon gång efter förlisningen men före den officiella dykarundersökningen i december 1994.
Prigara	Jerzy	Forskare, Safety at Sea Ltd, England. Medförfattare till delrapport i VINNOVA-projektet
Procedurfel		i utredningen av Estonias haveri i förhållande till IMO-resolutionen A.849(20), Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents - alla berörda parter tilläts inte insyn under utredningens gång, sådan sekretess som omgärdade JAIC:s utredning är enligt IMO inte tillåten. - JAIC:s utredning - såväl faktadel som analysdel - gick inte på remiss till berörda parter innan slutrapporten presenterades. - JAIC:s utredning har inte åter öppnats när nya fakta lagts fram vilka ändrar publicerade uppgifter, analys och slutsatser. Fackförbund, överlevande, anhöriga och privatpersoner har påvisat flera, bevisade fel, som måste utredas. Procedurfel i en haveriutredning bör tas med stort allvar. Flertalet haveriutredare är medlemmar i MAIIF, Marine Accident Investigators' International Forum vars regler säger att medlemmarna skall följa FN's d.v.s. IMO:s regler. Under Estoniautredningen bröt utredarna konsekvent mot MAIIF's etiska regler.
Pruul	Paso	Skeppspojke på övningsfartyget Linda. Hörde ett radiosamtal mellan hamnkaptenen och Estonia att man sökt en bomb men inte hittat någonting.

Publicistklubben		I anledning av åklagarbeslut att anhålla Jutta Rabe efter hennes dykexpedition till Estonia uttalade PK med Jan Guillou som ordförande följande: ”Jutta Rabe sökte sanningen, oavsett vad hon fann. Som publicister utgick vi från att i vårt land var den tid förbi, då journalister som sökte svar på angelägna frågor kunde hotas med fängelse. Det är med bestörtning vi finner att svensk åklagarmyndighet inte delar denna självklara uppfattning. Därför kräver vi att anhållandebeslutet mot Jutta Rabe överprövas och undanröjs.”
Rabe	Jutta	Journalist/dokumentärfilmare/författare Omfattande produktion av Estoniarelaterat material med bl.a. ett 15-tal TV-dokumentärer, boken ”DIE ESTONIA Tragödie eines Schiffsuntergangs”, spelfilmen Baltic Storm. Organiserade tillsammans med Gregg Bemis dykarundersökning av vraket augusti 2000 samt en egen expedition i augusti 2001. (se Undersökning aug 2000, aug 2001). Talare vid Estonia Symposium, Tallinn 2005 Vid Bemis/Rabes dykexpedition i augusti 2000 lämnades ett mätinstrument kvar, fastsatt innanför rampen. Påföljande år hämtades instrumentet vid expeditionen i augusti och hade då ej registrerat någon radioaktivitet
Radioaktivitet		Estlands första oberoende radiostation efter Sovjetunionens sönderfall Förste poliskommissarie. Expert i finska delen av JAIC och kontaktperson för finska polisen.
Radio Kuku		Tekn.dr. Expert (strukturhållfasthet) i JAIC:s finska del.
Rahikka	Harri	Expert i finska delen av JAIC.
Rahka	Klaus	Professor, Rättsmedicinalverket Linköping
Rajamäki	Seppo	Längd 8,2 m.; Bredd 5,5 m.; Vikt 12,1 ton
Rammer	Lennart	6 låsanordningar: 2 hydrauliska rampkrokar samt 4 låsbultar (Heavy Weather Securings)
Ramp/ombordkörningsramp		Rampen var ca 1,5 m längre än däckets höjd och den yttersta delen stack därför, i stängt läge, upp i ramhuset på visirets överdel/del av fördäck. Rampen var med fyra gångjärn fäst i fartyget vid inre delen av förpicksdäcket. Två gångjärn på babords sida var allvarligt skadade och styrde rampen snett. Den manövrerades av två hydraulcylindrar som vid stängning drog in den tills ca 45 mm öppning återstod varefter de hydrauliska låskrokarna drog in den till att täta mot gummipackningar. Koniskt formade låsbultar låste därefter en efter en. Enligt SOLAS-krav skulle rampen vara vattentät - så var inte fallet. Den hade under lång tid varit så skev att dagsljus kunde ses genom springor runt den stängda rampen. Detta var känt av Nordström & Thulin som ansvarade för tekniskt underhåll, det hade förts upp på reparationslistan men pengar att göra reparationen anlogs aldrig. Vid dykarinspektion av vraket upptäcktes att babords rampkrok ej kunde ha varit i funktion (d.v.s. fastkrokad i rampen) före förlisningen, ej heller de två låsbultarna på styrbordssidan. Skador tydde på att rampen stängts med våld och att utskjutna låsbultar skadat låsfickorna. Andra skador på rampen vittnade om att den med våld tvingats öppna för att därefter åter stängas. Detta skulle ha skett någon gång mellan första ROV-inspektionen i början oktober och de officiella dykningarna i december 1994. I JAIC:s förlisningsteori förorsakades slagsidan av att vatten strömmade in på bildäck efter att rampen öppnats helt. Detta motsäges av: Kadak: ingen i ECR såg öppen ramp Sillaste: ca 30° slagsida med fortfarande stängd ramp Öun: ”Rampen var i eller mycket nära sitt stängda läge när observationen gjordes” - från livflotten.
Ramphus		Plåtkonstruktion på ovasidan av visiret. Ramhuset fungerade som tak ovanför rampen vilken p.g.a. sin längd stack upp igenom visiret. JAIC:s teori - att det lossnade visiret hängde på rampen och drog ut den - förutsätter att ramhuset kunde momentant bära det 56 ton tunga visiret. (se Öun, M)



Visir- och rampinstallation



Förskeppet (under byggnad 1980)

Rampräcken		Räcken på vardera sidan av ombordkörningsrampen. Återfanns avkapade på havsbotten flera hundra meter från vraket
Ramsell	Anneli	Styrelseledamot SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga
Rasmusson	Kenneth	Fri redaktör. Publicerar omfattande Estonia-material på Internet-sajten http://estonia.kajen.com
Rasmusson	Thomas	Maskinchef, anställd på N & T. Var med vid omflaggningen av fartyget och tjänstgjorde som rådgivande maskinchef på M/S Estonia.
Réfééré-förfarande		Bevissäkringsförfarande. Termen, som förekommit i samband med Paris-processen, innebar att en opartisk expert under domarens tillsyn skulle utreda katastrofen och fastställa ansvarsförhållanden
Reimers	Eva	Doktorand Linköpings Universitet, Arbetsrapport 1996:8 "Från olycksplats till gravplats - En analys av hur frågan om Estonias bärgning skildras i dagspress". Syftet med studien var att beskriva och analysera dagspressens skildring av och delaktighet i den process som gjorde det möjligt att den 15 december med bred konsensus besluta <u>mot</u> en bärgning trots att under de första veckorna i oktober det funnits en lika stark konsensus <u>för</u> bärgning. I studien noteras hur media förändrade språkbruket. I stället för att som tidigare skriva om de tekniska förutsättningarna för en bärgning skiftades fokus till frågan om det skulle vara rätt att bärga. Nyckelord blev etik där det tidigare varit teknik, vad som tidigare kallats katastrofplats blev gravplats och termen gravskändning började användas. En slutsats som dras är att tidningarna, under en period av åtta veckor, vändes till att legitimera regeringens handlande. Regeringsbeslutet den 15 december, att de omkomna inte skulle bärgas, hälsades därför av media inte bara som den enda rimliga åtgärden utan som den enda lösningen som var rätt.
Reintamm	Carl-Erik	Överlevande. Vittnesmål: "väcktes av ett par plötsliga skrapljud underifrån".
Rekand	Heiki	Anställd på Estonian Security Services, mördad med samma vapen som använts på Kristapovitch, ägaren till ESS. Under veckor då alternerande kaptenen Avo Piht tjänstgjorde lämnade Rekand paket till honom att ta med på resor till Sverige. Han lämnade dock aldrig något paket till kapten Andresson. Rekand, som började lämna dylika paket under tiden då Kristapovitch tjänstgjorde i estniska tullen, blev aldrig informerad om innehållet men antog att det var narkotika..
Reme	Odd Kristian	Präst i Stavanger, Norge. Förlorade sin bror i Alexander Kielland-olyckan då en oljeborrplattform slog runt under arbete i Nordsjön, 128 personer omkom, 34 saknades. Reme ledde Kielland-fondet som under tre och ett halvt år - framgångsrikt - kämpade för att den flytande plattformen skulle vändas så att de offer som fångats inne i plattformen skulle kunna omhändertas. Reme skrev i februari 1995 "Det etiske rådets redegjørelse" som kritiserade Etiska rådets ställningstagande. Intervjuad av Analysgruppen
Resolution A.849(20)		Ett regelverk utarbetat av IMO inom ramen för en konvention. Där behandlas åtgärder som bör vidtas efter fartygsolyckor och stipulerar bl.a. att en haveriutredning skall öppnas på nytt när nya fakta framkommit som väsentligen kan ändra fastställandet av omständigheterna för olyckan. Hål i frontskottet och bakom bulben samt expertutlåtanden beträffande detonation är exempel på nya fakta, d.v.s. ej omnämnda i JAIC:s rapport. Med hänvisning till att Sverige anslutit sig till konventionen har resolutionen åberopats ett flertal gånger
Ridderstolpe	Erik	Journalist Sveriges Radio, Ekot
Ridderstolpe	Johan	Chefskonstruktör på Ostkustens marinbas. Framträdande medlem i The Independent Fact Group / Den Oberoende Faktagruppen, medförfattare till artiklar, analyser mm. Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Rietz Rüigikogu	Johan	Chefredaktör Trafikmagasinet. Medlem Estoniagruppen i Riksdagen Estlands Riksdag

Med en resolution daterad 19 Maj 2005 tillsatte Estlands Riksdag en undersökningskommitté (Riigikogu Committee of Investigation to Ascertain the Circumstances Related to the Export of Military Equipment from the Territory of the Republic of Estonia on the Ferry Estonia in 1994)

Syftet var att på ett objektivt och opartiskt sätt analysera omständigheterna kring utförelse av militär utrustning ombord M/S Estonia

Ordförande Margus Leivo
 Vice ordförande Evelyn Sepp
 Medlemmar: Jarno Laur
 Ülle Rajasalu
 Ken-Marti Vaher
 Trivimi Velliste

Kommittén lämnade sin slutrapport den 19 december 2006 med bl.a. följande slutsatser:

- Militär utrustning hade transporterats av den svenska Militära under rättelse- och säkerhetstjänsten MUST på Estonia den 14 och 20 september 1994 utan att estniska myndigheter informerats.
- Chefen för MUST, Erik Rossander, har meddelat Kommittén att information om den transporterade utrustningen lämnats ”en estnisk representant” men denne har inte kunnat identifieras.

Vice ordföranden, Evelyn Sepp, bifogade en avvikande åsikt:

- Trivimi Velliste berättade vid ett kommittémöte 13 december, 6 dagar före slutrapportens datum, att han, som regeringsmedlem 1994, kände till transporten av militär utrustning. Påståendet att estniska myndigheter inte informerats borde alltså inte ha framförts i slutrapporten.
- Det finns ett motsatsförhållande i det faktum att man på estnisk sida kände till och deltog i utförelsen av militär utrustning och att det inte finns något spår av att så skett. Det blir därmed en fråga om smuggling som accepterats på högsta nationella nivå.
- Estland bör göra en framställan till Sverige för att få hjälp att identifiera de personer på estnisk sida som medverkade till transporten.
- Estland bör föreslå Sverige och Finland att göra en översyn av gravfrids-traktaten, skapa en ny haverikommission och skaffa ny bevisning från vraket.
- En brottnömsundersökning bör öppnas för att identifiera de personer som i aktiv handling eller av underlåtenhet i samband med transport av militär utrustning direkt eller indirekt förorsakade katastrofen

Ringhagen	Per	Sjökapten, var med vid uppbyggnaden av Estline AB. Befälhavare på M/S Nordestonia, föregångaren till Estonia.
Roberts	Bryan	Rekognoceringsexpert, Churchgate UK. Expert i Den Tyska Expertgruppen
Rockwater A/S		Norskt dykföretag ägt av Brown & Root Energy Services ingående i den amerikanska företagsgruppen Halliburton Inc. (se Halliburton) Enligt upp gift erbjöd Rockwater inte lägsta pris men valdes av Johan Franson, Sjöfartsverket att genomföra dykarundersökningar av Estonia 1-4 dec 1994. De medverkande dykarna ålades tystnadsplikt. (se Undersökning 1 - 4 dec 1994)
Rodén	Erwin	Säkerhetsansvarig på Estonia. Vittnade om att han sett kapten Piht, maskinchef Leiger och tvillingsystrarna Veide i en räddningsflotte
Roosimägi	Urmas	överste i estniska armén. Berättade att elektronisk utrustning för luftvärnsradar, stulen från det sönderfallande Sovjetimperiet, skeppades till Sverige
Rosengren	Hans	Sjökapten, sjöoperativ utredningschef vid Statens haverikommission. Medlem i svenska delen av JAIC.
Rosenius	Frank	F.d. viceamiral. På uppdrag av SPF utarbetade han tillsammans med civ.ing. S. Sjöling den s.k. förstudien, en studie av sjunkförloppet i Estonias förlisning vars egentliga utfall kan sägas vara insikten att större utredningsresurser erfordrades. (se Förstudie)
Rossander	Olle	Journalist, Estonia-artiklar i Fokus september 2007. Bror till Erik R.

Rossander	Erik	Chef MUST, bekräftade för en estnisk parlamentskommission att det var MUST som arrangerade transporter av militärmaterial på Estonia den 14 och 20 september 1994. (se Försvarsmakten)
Roth ROV	Bertil	Departementsråd Utrikesdepartementet Remotely Operated Vehicle, i Sverige även benämnd sjöuggla. Fjärrstyrd undervattensrobot, via kabel (längd, normalt upp till ca 400 m) styrd av operatör i fartyg på ytan. Finns i storlekar på något kilo upp till flera ton. Kan utrustas med olika instrument och verktyg, videokamera, griparm m.m.
Ruben	Vello	Båtsman, ansvarig för reglagen till rampen. Befann sig antagligen på bildäck med Silver Linde under den kritiska tiden 00.45-1.00.
Runestedt Rutgersson	Bengt Olle	Styrelseledamot DIS, Den Internationella Stödgruppen Professor skeppsteknik KTH senare Chalmers. Medverkande Estonia-seminarium 2000 och 2004 samt i SSPA:s studie av sjunkförloppet
Räcken		Vid ROV-undersökning (se Undersökning 2 okt 1994) hittades ombordkörningsrampens räcken, liggande på havsbotten flera hundra meter från vraket. Av bilderna att döma hade de blivit avskurna. Omnämns ej i JAIC:s haverirapport. Mer info: se http://estonia.kajen.com/Bildbevis_TU.doc)
Räddade / Saknade / Omkomna?		Ett av Estonias många mysterier handlar om det antal ombordanställda och medlemmar ur besättningen som på ett flertal officiella listor noterats som räddade, uppgifter som sedan ändrades till omkomna. Saken har väckt stort intresse i många länder och har aldrig förlorat aktualitet. Bland många andra har Sven Anér lagt ner mycket arbete i ämnet och påpekar att det är lätt att förstå om personer från Estonia först förklaras omkomna och därefter räddade. Det är däremot mycket svårt att förstå det motsatta förhållandet, d.v.s. att personer först förklaras räddade och därefter omkomna, utan att deras kroppar påträffats. Som en faktor i mysteriet bör beaktas att detta hände endast estniska besättningsmedlemmar och ombordanställda och att två av dem var befäl med stora kunskaper om förhållanden ombord samt fartygets drift och skick. Avo Piht, kapten Lembit Leiger, maskinchef Viktor Bogdanov, fartygsläkare Kaimar Kikas, styrman Merit Kikas, hans hustru Agur Targama, fjärde maskinist, mekaniker, Tiina Müür, chef tax-free-butiken Hannely Veide, varietéartist Hanka-Hannika Veide, varietéartist Ago Tomingas, affärsbiträde Det finns uppgifter om att dessa personer kan ha räddats ur havet av helikopter Y64 och förts till Huddinge sjukhus och att de senare förts ut ur Sverige (se Helikopter; Isolering; Flygplan på Arlanda; Kalendarium Januari 1997)) Det är osäkert om följande skall räknas bland räddade/ saknade/omkomna: Veiko Anukas, sjöman Merle Juust, varietéartist (enl uppgift 2005 bosatt i Stockholm) Tiit Meos, musiker Kalev Vahtras, lagerarbetare.. Enligt uppgift intagen på sjukhus i Sverige. Familjen blev visad fotografi av honom som död, illa tilltygad och med svårförklarliga skador. I kistan som sändes till familjen, fanns liket av en obekant man
Sahlin	Eva	Avdelningsdirektör vid Socialstyrelsen. Ledamot i Etiska rådet.
Sahlin	Mona	Statsråd med ansvar för Estoniafrågor 1997-2006. Uttalande i Aktuellt den 15 mars 2001: "Kan vi komma närmare det som kan vara en sanning som flera kan acceptera?"
Sand		Trots att havsbotten vid vrakplatsen bestod av mycket mjuk, grå lera. har förekomst av sand noterats. - Vid Bemis/Rabe's expedition i augusti 2000 observerade dykarna en ca 20 m bred sandsträng som lagts tvärs över främre tredjedelen av fartyget



Rockwater

Client

NMA

Phase II

Video Tape Log

Location: "ESTONIA" BALTIC SEA

Video Tape No.: RW/Semi 1/Est/DB1

General Subject: CONDITIONAL SURVEY OF VESSEL "ESTONIA"

Datasheet No.:

Diver/ROV: S. JESSOP

Dive Nos.: 006

Date: 03-12-94

CCTV System: HAT MOUNTED OSPAKI COLOUR CAMERA

Sheet 1 of

Recorder: PANASONIC AG-6200

Original

Copy

Edit

Commentary

Index (Counter)	Time	Subject
0:00	14:07	DIVER ENTERS PORTSIDE FORWARD, DECK 1 AT CABIN 1086 TO CONTINUE CABIN SURVEY.
0:03	14:10	DIVER ACCORDING CABIN 1082.
0:12	14:20	DIVER MOVING TO CABIN 1081
:18	14:25	DIVER MOVING TO CABIN 1080
0:23	14:30	DIVER MOVING TO CABIN 1079
0:28	14:35	DIVER MOVING TO CABIN 1078
0:36	14:43	DIVER MOVING TO CABIN 1077.
0:45	14:52	DIVER TRIPPING TO ACCESS DOOR 107 - DOOR CLOSED
0:47	14:54	DIVER MOVING AFT TO SPIRAL STAIRCASE.
0:54	15:00	DIVER RETURNING TO OUTSIDE OF VESSEL
0:56	16:02	DIVERS MOVING AFT TO CUT NEXT ACCESS LOCATION AT DECK 1
3:00	17:07	DIVERS CONTINUE CUTTING - END TAPE

Dive Supv.:

Insp. Eng./Data Rec.:

D. CAWSON

Client Rep.:

Sand forts.		I förhållande till det lager av silt som täcker övriga delar av vraket bedömdes att sandsträngen ej kunde ha funnits där någon längre tid. - Vid samma tillfälle videofilmades en ca 1 meter hög sandhög som låg an mot styrbordssidan av skrovet. Det är ej känt om sandhögen ligger i samma linje som sandsträngen och kan utgöra en fortsättning av den. Beslutet att avbryta arbetet för en betongövertäckning formulerades: "senast när tryckbankar med eventuella förstärkningar färdigställts" vilket kan ge uppfattningen att den sandsträng som observerades år 2000 - med avsikt - hamnat på/vid vraket. (se Sten)
Sandqvist	Ingrid	Administrativ chef Tullverket, Arlanda. Berättade om material som anlant med Estonia och transiterats till Arlanda f.v.b. Egypten
Sauna		På Däck 0 längst ner i fartyget fanns en sauna med pool som nämnts i olika samband. - Den Tyska Expertgruppens huvudutredare uttalade i en TV-intervju: "Sauna-avdelningen stod i förbindelse med havet". - Rockwater skrev i sin Survey Report, 4.4.7 Tween Deck (Däck 1) att spiraltrappan var blockerad av bråte. Den trappan leder från Däck 1 ner till sauna-avdelningen. Enligt Video Tape Log förflyttade sig dykaren Jessop till spiraltrappan. Frågan är - tog han sig ner till saunan, vad gjorde han under de närmaste 56 minuterna och varför visar loggen tecken på klippa/klistra? (se illustration Video Tape Log) - Det har påståtts att Estline, liksom många estniska företag med utländsk anknytning, betalade en kriminell organisation för "beskydd". När estniska regeringen fick bättre organisation och kontroll över hamnen i Tallinn upphörde sådana betalningar. Som hot för att tvinga fram ett återupptagande av betalningarna skulle en tidsinställd bomb ha placerats i saunan. En försvagning av skrovet p.g.a. rostskador kan ha givit katastrofal effekt. - En observation vid dykningarna i augusti 2000 kan ev. kopplas samman med saunan. Vid en ROV-inspektion av styrbordssidan av skrovet i mudline videofilmades en ca 1 meter hög sandhög (se Sand) som låg an mot skrovet. I toppen av högen var en krater där sanden syntes ha sjunkit in mot och ner i ett hål i skrovet som sågs i botten av kratern. Kanten av hålet framträdde klart i bilden.
Savisaar	Edgar	Det är oklart om läget för sandhögen/hålet är utanför saunan. Handels- och Kommunikationsminister, Estland. Talare vid Estonia Symposium, Tallinn 2005
Scandinavian Star		Passagerarfärja i trafik för mellan Oslo och Frederikshavn. Den 7 april 1990 eldhärjades färjan efter ett förmodat pyromandåd och 158 personer omkom. Det har dock aldrig med säkerhet fastslagits vem/vilka som anlade branden eftersom polisutredningen lades ner. Senare undersökningar har indikerat försäkringsbedrägeri, fartyget köptes för 10 miljoner USD en vecka före branden av ett amerikanskt rederi som erhöll 24 miljoner i försäkringsersättning. Mike Axdal, överlevande, anhängig och ordförande i Scandinavian Stars Danske Støtteforening har drivit ärendet gentemot danska myndigheter. Axdals - rätt trovärdiga - informationer, att hemliga undersökningar/verksamheter på Estonia skulle vara planerade till februari 2007, kunde aldrig verifieras. (se Undersökning februari 2007)
Schager	Bengt	Fil. mag. Psykolog, expert i JAIC:s svenska del. Han protesterade mot arbetssättet, några av kommissionens slutsatser samt slutrapporten och lämnade JAIC tre månader före presentationen av slutrapporten. Sade i en intervju 17 februari 1999 "... vi vet att flera i besättningen ljög".
Schmill	Erik	Fransk advokat, ombud för kårande (1 321 anhöriga) i mål mot Bureau Veritas, Meyer-varvet och Sjöfartsverket vid domstol i Nanterre, Frankrike (se Parisprocessen)
Schreuder	Martin	Forskare Chalmers Göteborg. Medförfattare delrapport i VINNOVA-projektet

SEA		Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga bildades 2 nov 1994 och blev en rikstäckande förening för anhöriga till offren. Föreningen har lagt ner stort arbete för att påverka opinion och beslutsfattare i syftet att alla rimliga åtgärder borde vidtagas för att omhänderta de omkomna. Inriktningen har varit, och är, att arbeta för att sanningen blir känd om hur och varför fartyget sjönk. Föreningen är fortfarande verksam.
Seaway Commander		Ett specialfartyg, tillhörande det norska företaget Stolt Comex Seaway A/S (SCS), utrustat med avancerade hjälpmedel för olika slags undervattensoperationer skickades till Hangö där det låg i beredskap 5 - 10 oktober 1994. Svenska (och finska) myndigheter accepterade inte ett erbjudande om omedelbar insats. (se Stolt Comex; Visir - Söka / finna; Vraket)
Selén	Jan-Olof	Departementsråd Kommunikationsdepartementet. Ansvarade för handläggning av Estoniafrågor. Medlem i den 28 sept. 1994 organiserade krisgruppen, Senare GD Sjöfartsverket. Intervjuad av Analysgruppen
Sellvall	Göran	Expeditionschef, statsrådsberedningen, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen
Semi 1		Dykplattform från vilken Rockwater A/S och Smit Tak BV genomförde en undersökning av vraket 1 - 4 dec 1994 Personal ombord enl. telex från MSV (Marine Survey Vessel) Semi 1: <i>Besättning (marine crew) 24 st:</i> P. Kremer, K. Van Beveren, F. Serne, D. Dijkstra, R. Pijpekamp, J. Dekkers, J. De Groot, J. Van Vliet, J. Van Es, G. Engel, J. Visser, B. De Lange, G. Mayenburg, T. Veitch, P. Whitmore, W. Van Ravenstijn, G. Watson, C. Smith, B. Oskam, A. Hutchison, D. Brown, A. Schotel, A. Winter, B. Rietkerk <i>Catering 6 st:</i> T. Jansen, A.G. Amorin, J. Pardal Barreiro, A. Novais, A. Barros, A. Ramos Do Mar <i>Rockwater personal 43 st:</i> D. Beckett, J. Seldon, D. Usher, J. Barwick, B. Holme, R. Howard, D. Byrne, A. Butler, P. Ewen, P. Cunningham, B. Law, L. Grierson, S. Sutherland, N. Holland, J. Rees, B. Farmer, S. Peterson, M. Styles, A. Denton, G. Brown, T. Burnett, T. Himpleman, M. Florence, D. Cawson, J. Bennett, J. Malloy <i>Divers:</i> J. Barr, S. Jessop, M. Stanbury, J. Coe, K. Johnson, D. Hogg, D. Lavender, S. Rumbles, W. Wesley, L. Mackay, R. Macdonald, M. Wraeg, D. Barritt, T. Yost, J. Bowden, B. Jarman, D. Mawston <i>Sjöfartsverket 3 st:</i> J. Franson, A. Marshall, G. Hanuliak <i>Estlands regering 1 st:</i> A. Valgma <i>Svensk polis 3 st:</i> H. Lundberg, J. Olsson, B. Wide <i>Smit Tak B.V. 4 st:</i> J. ter Haar, H. Hoeksma, E. De Graaf, C. Bos <i>SAARB (ROV undersökn.) 4 st:</i> L. Stewart, G. Duncan, A. Inkson, P. Herron, <i>U.D.I. (surveyors) 2 st:</i> N. Stewart, G. Paterson <i>AMEC (svetsare) 1 st:</i> R. Hansen <i>Fugro-Udi Ltd (ekolod) 2 st:</i> R. Pronk, M. Adriaens <i>JAIC 2 st:</i> U. Hobro, B. Stenström <i>Finska marinen 3 st (endast 2 dec):</i> J. Engrods, T. Rapp, T. Saario Utöver uppgifterna från från MSV Semi 1: Frågetecken för: T. Karppinen, JAIC. Troligen ej ombord, men enligt uppgift från Andi Meister delade han monitorhytt med A. Valgma Estnisk statsåklagaren Margus Kurm fann, under sina undersökningar att en ryss, namnet obekant, befunnit sig ombord. Olika källor anger att en rysk underrättelseofficer respektive Herman Simm, en estnisk säkerhetspolis funnits ombord. Semi 1 och att någon av dem kan ha varit den som beordrat/begärt eftersökning av en attachéväska. (se Voronin) Ulf Hobro, tekniskt ansvarig på Nordström & Thulin har själv bekräftat att han var med på plattformen under dykningarna men ville inte berätta vilket uppdrag han hade.

Seminarier

Estonia-seminarium

Stockholm 27 Februari 1998

Arrangör: FinansTidningen

Konferenslokal: ABF-huset, Stockholm

Medverkande: Anders Björkman, Christer Lindvall, Knut Carlqvist m.fl.

MV Estonia konferens

Arlanda 18 November 1998

Arrangör: ITF och NTF

Konferenslokal: Arlanda Conference & Event

Ordförande: Klas Valbärj

Medverkande: Jerry Coleman, Christer Lindvall, Mark Dickinson,

Uno Laur, Tuomo Karppinen, Werner Hummel, Bengt Schager

International MV Estonia Seminar

Stockholm 29-30 Maj 2000.

Arrangör: AgnEf

Konferenslokal: Enskede Konferens, Stockholm

Ordförande: Metodik - D. Vassalos

Juridik/Nya Fakta 1 - A. Papanikolaou,

Nya Fakta 2 - C. Lindvall

Medverkande: Gregg Bemis Jr, Anders Ericson, Michael G Fellows,

Jan O. de Kat, Anders Ericson, Heike Hoppe, Andrew Jasionowski,

Tommy Lindström, Johan Ridderstolpe, Olle Rutgersson,

Mona Sahlin, Björn Stenberg, Hugo Tiber, Rolf Sörman,

Anders Ulfvarson, Per-Erik Åsard

Resolution: Undertecknad av samtliga medverkande och mer än hundra-
talet övriga ”Hänsynen till framtida sjösäkerhet, rätt och moral och till
offren och deras familjer kräver att utredningen av haveriet åter öppnas för
att kompletteras och omarbetas av oberoende part.”

Estoniaseminarium - kunskapsläget, frågetecken och den framtida sjösäkerheten,

Stockholm 20 September 2004

Arrangör: Estoniagruppen i Riksdagen

Konferenslokal: Andrakammarsalen, Riksdagen

Moderator: Christer Åström

Medverkande: Pieter van Vollenhoven, Inga-Britt Ahlenius,

Anders Ulfvarsson, Hugo Tiber, Claes-Göran Wetterholm

Estonia Symposium, 27 September 2005

Arrangör: Helje Kaskel, ELA

Konferenslokal: Nationalbiblioteket Tallinn, Estland

Medverkande: Edgar Savisaar, Anders Björkman, Gregg Bemis,

Evelyn Sepp, Marek Blus, Bertil Calamnius, Lars Ångström,

Heino Levald, Helje Kaskel, Mati Öun

Sepp

Evelyn

Parlamentsledamot Estland. Vice ordförande i den av parlamentet tillsatta
kommittén för undersökning av ev. transport av militär mtrl på Estonia.
(se Rügikogu Committee). Den estniska politiker som varit mest drivande
för att få full kunskap om omständigheter i Estonias förlisning.

Seppelin

Teijo

Styrman på Silja Europa under olycksnatten. Tog emot Mayday-anropet
från M/S Estonia.

Seppik

Ain

Estlands polischef

SHK/ AIB

Statens Haverikommission / Accident Investigation Board

Side scan sonar

Utrustning för undersökning/kartläggning av havsbotten. I en torpedlik-
nande stälkropp (towfish) som bogseras under vattnet finns två ekolod som
sänder och tar emot ultraljudsignaler vinkelrätt åt sidorna. Signalerna sänds
upp till fartyg via en fiberoptisk kabel och på bildskärm eller på ett löpande
papper ritas en konturtecknad bild av botten upp till några hundra meter ut
på var sida.

Siegel

Elmar

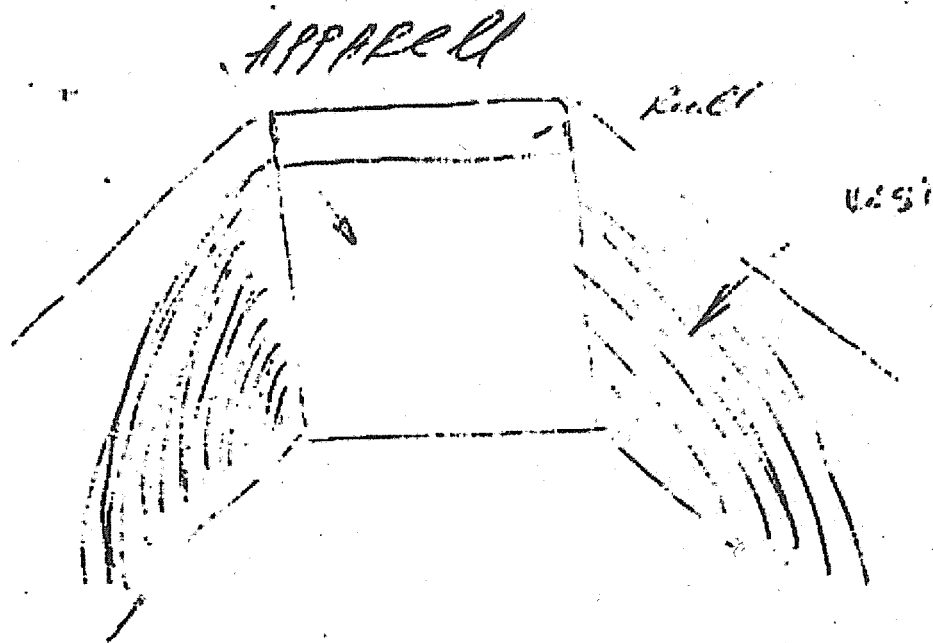
Vaktman. Såg räddningsbarkassen, den s.k. MOB-båten, med tända lampor
gå bort från Estonia

Sillanpää

Leo

Förare av lastbilen NRY 806 som enligt uppgift transporterade radioaktivt
ämne (plutonium / kobolt?) gömt under den övriga lasten. Antas vara en av
de två (se: Gobins) lastbilar som kom med militär eskort till till hamnen

JISA protokoll: jurale.



H. Sillaste

H. Sillaste

Vad Sillaste såg i monitorn

Sillaste	Henrik	<p>Tekniker (sanitetssystem), ett av de viktigaste vittnena. Intervjuad 2 ggr av finsk kriminalpolis, 2 ggr av estnisk polis, 2 ggr av Den Tyska Expertgruppen, av estnisk säkerhetspolis och JAIC (deras fullständiga förhör har ej offentliggjorts), Jutta Rabe samt år 2007 av statsåklagare Kurm. (se Kurm; Kadak)</p> <p>Sillaste arbetade i maskinrummet på Däck 0. Efter att ha hört tre kraftiga smällar och p.g.a. slagsidan begav han sig till maskinkontrollrummet (ECR) på Däck 1 där Treu och Kadak var i tjänst. Sillaste tittade upprepade gånger på en monitor och såg vatten spruta in vid sidorna av rampen. Hans vittnesmål om ca 30° slagsida med fortfarande stängd ramp, med springor på sidorna där vatten sprutade in, drar undan mattan för JAIC:s förlisningsteori som förutsatte att rampen öppnades helt och de stora mängder vatten som då strömmade in på bildäck gav slagsidan. Sillaste och Kadak flydde via ett schakt, en nödutgång som ledde upp till Däck 8. Klättringen i den lutande passagen underlättades av att den var så trång att de kunde stödja ryggen mot motsatt vägg.</p>
Simm	Herman	<p>Befälhavare (obekant på vilken nivå) estniska säkerhetspolisen, säkerhetschef på Estlands Försvarsministerium. Uppges ha befunnit sig ombord dykplattformen under de första officiella dykningarna på Estonias vrak i december 1994 och kan vara den som begärde att dykarna skulle söka efter en attachéväska tillhörig Aleksandr Voronin. Väskan, som hittades i hytt 6230, kopplas till lasten i de två lastbilar som anlände till terminalen eskorterade av militär (se Ühtigi).</p>
Sinisalu		<p>Estnisk säkerhetspolis, förhörde överlevande besättningsmedlemmar, bl.a. Henrik Sillaste och Silver Linde. Styrde förhör med den senare på sätt som gav intryck att ett syfte var att protokollet inte skulle kunna visa att det rört sig om explosion.</p>
Sjunkförlopp		<p>Stark kritik riktades mot JAIC:s teori att Estonia, med oskadat skrov, kunnat sjunka på endast 36 minuter. (enl. slutrapporten 13.3 hade Estonia ingen slagsida kl 01.14 och försvann från havets yta 01.50).</p> <ul style="list-style-type: none"> - JAIC gav ingen tillfredsställande beskrivning av sjunkförloppet - Jämförelsen med Wilhelm Gustloff, ett tyskt passagerarfartyg som 1945 sjönk på 50 minuter med stora skador under vattenlinjen efter att ha träffats av tre torpeder, gör uppgiften att Estonia hade oskadat skrov föga trolig. - SPF gav uppdrag till Viceamiral (pens.) Frank Rosenius och civ.ing. Stafan Sjöling, FMV att med utgångspunkt i JAIC:s förlisningsteori åskådliggöra hur fartyget kan ha vattenfyllts i haveriets slutskede. (se Förstudie) En förstudie skulle ge grunden för en huvudstudie. Författarna till förstudien anmälde själva tveksamheter och pekade på behoven av ytterligare underlag för att kunna göra någon fördjupad studie. - VINNOVA:s forskningsprojekt (se VINNOVA) avseende sjunkförloppet, även det med begränsningen att JAIC:s förlisningsteori skulle vara utgångspunkt, kan ses som en fortsättning av förstudien. De två konsortierna kom till följande beskrivningar av sjunkförloppet: SSPA - snabb slagsida, kapsejsning, flytläge upp och ned, sjönk. HSVA - långsam slagsida, ingen kapsejsning, sjönk när ventilationsöppningar 8 m över vattenlinjen kom under vatten.
Sjöberg	Magnus	<p>F.d. regeringsråd och riksåklagare. Presenterade i mars 1995 resultatet av en utredning han gjort på uppdrag av Regeringen "Rapport avseende sjösäkerhetsarbetet inom Sjöfartsinspektionen" där han påtalade brister i rapportering och utvärdering samt även i ledning och styrning</p>
Sjöblom	Åke	<p>Överinspektör Sjöfartsinspektionen. Genomförde en Hamnstatskontroll på Estonia timmarna före avgång vid vilken ett flertal brister påträffades. Enligt gällande regler skulle fem av de mer allvarliga felen ha åtgärdats före fartygets avgång. (se Hamnstatskontroll)</p>
Sjöfartsinspektionen		<p>en avdelning inom Sjöfartsverket vars verksamhet betingades av verkets uppdelning på två huvudinriktningar vilket gav upphov till konflikt. Sjöfartsverket var, å ena sidan, den centrala myndigheten för svensk sjöfart och svarade i den rollen som affärsdrivande verk för sjöfartens infrastruktur</p>

Sjöfartsinspektionen forts.		och säkerhet i svenska farvatten och arbetade för att främja den svenska sjöfartsnäringens intressen.
Sjöfartsverket		<p>Å andra sidan var verket, genom Sjöfartsinspektionen, en tillsynsmyndighet som skulle kontrollera att fartyg som för svensk flagg eller besökte svenska hamnar uppfyllde gällande säkerhetsnormer, t.ex. reglerna i SOLAS. Ett länge framfört argument var att Redareföreningen hade en alltför stark position gentemot Sjöfartsinspektionen.</p> <p>Från 1 januari 2009 finns en ny myndighet under Näringsdepartementet - Transportstyrelsen. Där ingår Sjöfartsinspektionen, Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Vägtrafikinspektionen och delar av Vägverket.</p> <p>Affärsdrivande verk för sjöfartens infrastruktur och för att främja svensk sjöfartsnäring samt tillsynsmyndighet för sjösäkerhet. Den dubbla funktionen utsattes för kritik.</p> <p>Verket har haft en central roll i Estonia-affären med verkets chefsjurist som ensam utredare/handläggare av centrala frågor i tidigt skede, bl.a. med rapporter som var avgörande den fortsatta utvecklingen.</p> <p>Av betydelse är även den Hamnstatskontroll som genomfördes av två inspektörer timmarna före avgången den 27:de.</p> <p>Johan Franson, Sjöfartsverkets chefsjurist ledde ombord Semi 1 undersökningarna av Estonias vrak i december -94.</p>
Sjöfartsverket, dokumentation		<p>en fråga om offentliga handlingar som rör Estonia fick följande svar: "På Sjöfartsverket finns ett stort antal handlingar som tyvärr inte blev diarieförda i vederbörlig ordning. Detta gäller till stora delar all dokumentation som hör till övertäckningen och oljeborttagningen, dvs avtal, analyser, undersökningar och korrespondens kring dessa frågor. Det utgör totalt ca 30 hm (hyllmeter) handlingar i våra arkiv".</p>
Sjöling	Staffan	<p>Civ.ing. På uppdrag av SPF Engagerad av SPF utarbetade han tillsammans med F. Rosenius den s.k. förstudien, en studie av sjunkförloppet i Estonias förlisning vars egentliga utfall kan sägas vara insikten att större resurser erfordrades. Ett forskningsprojekt startades 2005 av VINNOVA med deltagande av svensk och internationell expertis</p>
Sjöblom	Åke	<p>överinspektör vid Malmö inspektionsområde, Sjöfartsinspektionen. Ledde, tillsammans med försteinspektör Gunnar Zahlée, den Hamnstatsinspektion som genomfördes på Estonia timmarna före avgången från Tallinn. (se Hamnstatsinspektion)</p>
Sjölund	Veikko	<p>Överstyrman på Silja Europa som deltog i räddningsarbetet under olycksnatten.</p>
Sjöström Sjövårdighet	Henning	<p>Advokat, företrädde anhängiga i stämning mot rederiet</p> <p>Enligt Transportstyrelsens definition: "Ett fartyg (båt och skepp) anses sjövärdigt om det är konstruerat, byggt och utrustat så att det, med hänsyn till sitt ändamål och den fart som fartyget används i, erbjuder betryggande säkerhet mot sjöolyckor (Fartygs-säkerhetslag 2003:364). I sjövärdighetsbegreppet innefattas också att fartyget är försett med nödvändiga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras (Sjölagen 1994:1009).</p> <p>Det är befälhavarens skyldighet att, innan resa påbörjas, se till att fartyget är sjövärdigt.</p> <p>Estonia var inte sjövärdig vid avgången från Tallinn eftersom hon inte uppfyllde gällande konvention (SOLAS) vad gällde placeringen av kollisionsskottet för den aktuella traden. Hon kunde för den skull inte anses vara felbyggd eftersom hon hade kollisionsskottet acceptabelt placerat för den inomskärsrutt hon ursprungligen var byggd för och vilken hon trafikerade under 13 år. Skottet var inte korrekt placerat för att uppfylla SOLAS för utomskärsruten Stockholm - Tallinn.</p> <p>De fem noteringar kod 17 som gjordes i protokollet från Hamnstatskontrollen var verkliga fel, oavsett motivet till kontrollen. Felen åtgärdades inte, Estonia skulle, om gällande regler följts, belagts med nyttjandeförbud vilket</p>

Sjövärldighet forts.

sjösäkerhetsdirektör Stenmark senare sagt att han skulle ha utfärdat om han kunnat nås. Ett fartyg med nyttjandeförbud är självklart inte sjövärldigt.

(se Hamnstatskontroll)

Såväl Johan Franson, Sjöfartsverket som Ann-Louise Eksborg på Statens Haverikommission och JAIC:s ordförande Uno Laur hävdade att Estonia var sjövärldig - juridiskt sett - ett synsätt som gör begreppet sjövärldighet meningslöst.

SKL

Regeringen gav 29 juni 2006 Statens Kriminaltekniska Laboratorium uppdrag av att analysera videofilmer från vraket för att fastställa om filmerna manipulerats samt även undersöka om det under perioden 2 oktober - 6 december 1994 skett förändringar på vrakplatsen orsakade av mänsklig hand.

Den märklig begränsningen av tidsperioden - undersökningen skulle inte omfatta de tre första dagarna efter förlisningen - föranledde en riksdagsman att ställa frågan. "Kan en aktiv mörkläggning bli tydligare än så?"

Ett regeringsbeslut, sju månader senare, tog bort tidsbegränsningen.

SKL:s rapport 3 mars 2008 beträffande undersökning av 35 VHS-kassetter redovisade i huvudsak inte något som inte var känt tidigare. Tidigare undersökningar, där det framhållits att det saknas videodokumentation av väsentliga delar av vraket, har gjorts av ett brittiskt specialföretag samt av parter som hos finska kriminalpolisen gemensamt granskade videoband. SKL konstaterade efter undersökning av videobanden att där fanns originalmaterial, kopior, kopior av kopior, redigerade band och band där tidigare bildmaterial spelats över och annat har inkopierats - bl. a. avsnitt ur helt ovidkommande TV-program. SKL gav inte något entydigt svar - en del av filmerna hade manipulerats, andra inte.

Beträffande uppdraget att utifrån bild- och filmmaterial bedöma om det skett förändringar på vrakplatsen förorsakade av mänsklig hand inriktade SKL sitt arbete på frågor rörande bogrampen och visiret samt luckor som täckte de hål Rockwaters dykare tog upp i skrovet i december 1994. Frågan om det skett förändringar lämnades i huvudsak öppen.

Likaså lämnades frågan öppen beträffande de misstankar som cirkulerat att någon berett sig tillträde till bildäck genom att tvinga upp bogrampen och sedan stänga den efter sig. Det sades också vara osäkert om rampen öppnats vid något senare tillfälle. Bildmaterialet talade i 'någon mån' för att så inte skett.

SKL:s rapport nämner inget om den skada som tillfogats babords bryggvinge trots att det material som disponerades innehöll bilder på en omfattande skada där plåten som utgjorde undersidan av bryggvingen saknas.

Vare sig Smit Tak, Rockwater eller JAIC har nämnt något om den skadan i sina rapporter och inte heller har media uppmärksammat den. Plåten satt på plats när Estonia lämnade kaj i Tallinn och förändringen torde ha förorsakats av mänsklig hand.

Skottdäck

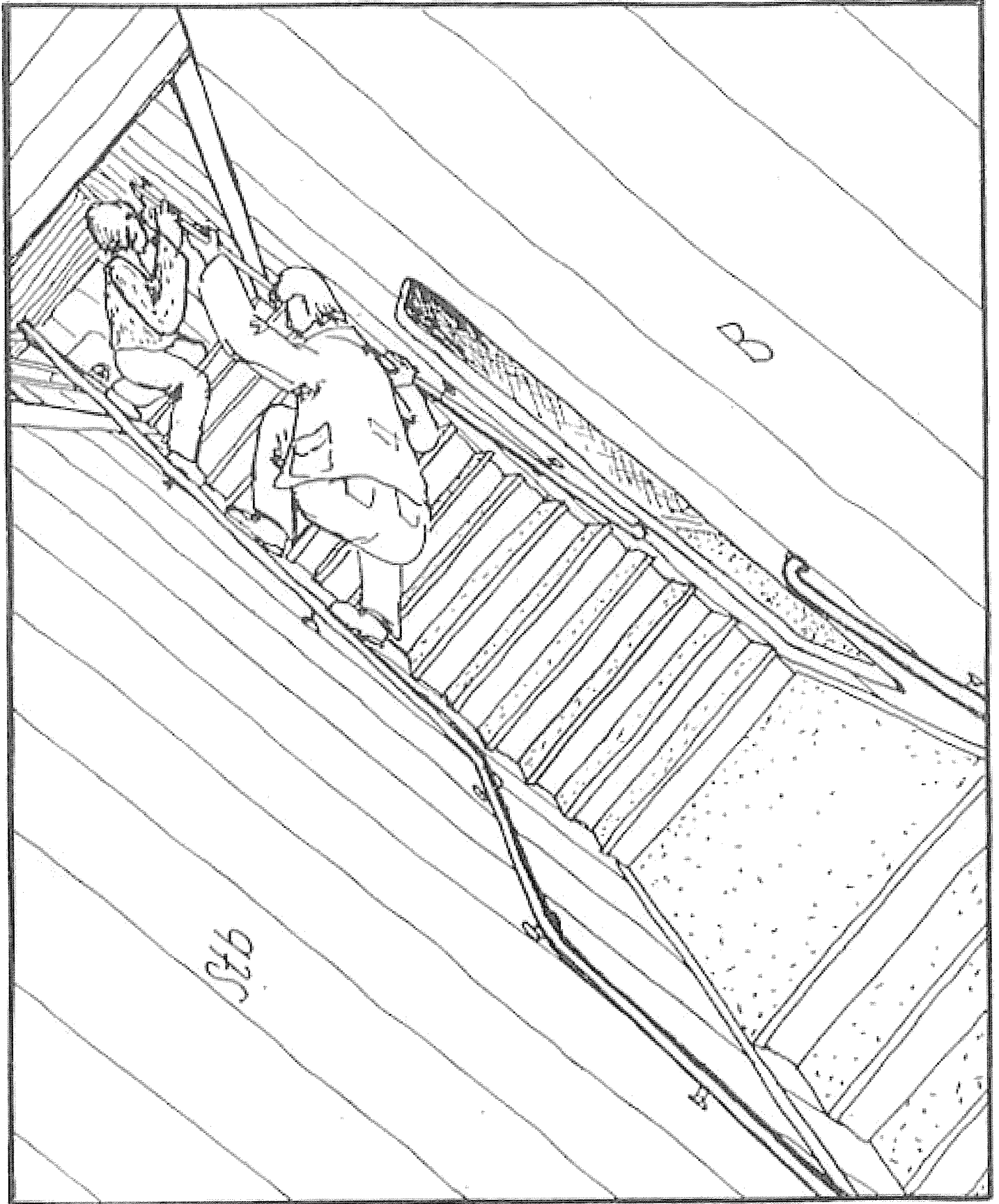
Skrov

Däck som ligger över alla vattentäta skott nere i fartyget. Estonia = Däck 2
De vattentäta utrymmen som ger ett fartyg flytkraft och stabilitet. dvs alla utrymmen under däck 2 på Estonia.

Uttalanden om undersökning av skrovet:

- Ray Honour, projektledare vid Rockwater's dykningar i december 1994: Vad jag vet gjorde de en rätt grundlig undersökning av skrovet.
- Margus Kurm, ordförande i estniska regeringens undersökningskommitté: Kommittén drar slutsatsen att bottendelen av skrovet aldrig undersökts eller filmats i fullt möjlig omfattning.
- I slutrapporten till VINNOVA:s forskningsstudie beträffande sjunkförloppet rekommenderade SSPA-konsortiet starkt att Estonias hela skrov inspekteras och dokumenteras.

ANTAGANDE: Hela skrovet har filmats men dokumentationen har manipulerats och/eller delvis skaffats undan (se SKL; Undersökning 2 okt; 9 - 10 okt 1994; 16 - ? april 1996, Videodokumentation m.fl.)



„ESTONIA“ • TWEEN-DECK • ~50° •

Trappan upp från Däck 1 - 50° slagsida

Skuld		Norskt försäkringsbolag (Assuranceforeningen "SKULD" Gjensidig). svarade för försäkringstäckning för ansvar följande Estonias drift. Erbjöd i januari 1995 ersättning till Skadelidande, indelade i tio grupper och ställde som krav att 90% av överlevande och anhöriga skulle acceptera anbudet - mer än 90% accepterade.
Skånberg	Tuve	Riksdagsledamot (kd). Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Skårvik	Kenth	Riksdagsledamot (fp). Medförfattare till riksdagsmotion i samband med Estonia. Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Smith	Kenneth	Engineering Systems Inc, Aurora IL, USA. Undersökte metallprover från Estonia. (se uppställning "Explosion på Estonia?")
Smit Tak BV		Holländskt bärgningsföretag baserat i Rotterdam. Världsomspännande verksamhet, specialiserade bl.a. på bärgning och undsättning av haverister. Ett konsortium bestående av Rockwater och Smit Tak anlätades för att genomföra en undersökning av vraket 1 - 4 dec 1994. bl.a. av havsbotten, samtidigt med Rockwaters undersökning. I rapport nr 94/060 daterad 1994-12-08, redovisas en ROV-undersökning inne på bildäcket. Förekomst av sand rapporteras samt att lasten fallit ner till den lägre sidan. (se Undersökning/verksamhet på vraket)
Smuggling		I ett TV-program avslöjades att Estonia i hemlighet använts för transport av krigsmateriel. Enligt ett avtal mellan Tullen och Försvarsmakten kunde detta införas i Sverige utan tullkontroll. (se Ljunggren, Felix-rapporten)
SOLAS		International Convention for the Safety of Life at Sea - en internationell konvention som betraktas som den viktigaste av alla fördrag avseende handelsfartygs säkerhet. Den första versionen tillkom 1914 efter Titanic-katastrofen, den senaste 1974.
Sooman	Allan-Jüri	och makan Heljo-Olivia omkom på Estonia. Deras närmaste efterlevande blev kärnan i anhörigföreningen DIS. Dottern Annika, sekreterare gift med ordföranden Gunnar Bendréus samt sonen Allan, kassör.
Sooman	Allan	Major med tjänstgöring vid MUST, den militära säkerhetstjänsten. Styrelseledamot DIS, Den Internationella Stödgruppen
Spekulationer		eller konspirationsteorier. Några av dem: Estonia - sänktes av en rysk ubåt - sprängdes av en maffiagrupp - sjönk efter kollision med en ubåt - sänktes av rederiet i ett försäkringsbedrägeri - sänktes av terrorister - sjönk efter kollision med en drivande container - förolyckades efter att visiret öppnats - sänktes av ryssarna som en politisk markering mot Estlands starka intresse att gå med i NATO - m.m.
SPF		Styrelsen för Psykologiskt Försvar, utsågs 1996 av regeringen att vara statens kontaktorgan för anhöriga och överlevande samt att insamla och förmedla information. 2001 utvidgades uppdraget till att omfatta uppbyggnaden av en informationsbank, Estoniasamlingen
SSPA		SSPA Sweden AB, tidigare Statens skeppsprovvningsanstalt, ett kunskaps- och konsultföretag engagerat bl.a. i marin teknik. Ledde ett av de konsortier som på uppdrag av VINNOVA undersökte Estonias sjunkförlopp.
SSPA konsortiet		i VINNOVA:s forskningsprojekt avseende sjunkförloppet i Estonias förlisning: SSPA Sweden AB, Göteborg, koordinator Kontakt Claes Källström The Ship Stability Research Centre, Univ. of Strathclyde, Glasgow UK, Kontakt Dracos Vassalos (Safety at Sea Ltd, Glasgow UK, Kontakt Andrzej Jasionowski) Chalmers, Göteborg, Kontakt Olle Rutgersson Maritime Research Institute Netherlands, Wageningen, Holland, Kontakt J.O. de Kat I slutrapporten, framlagd i maj 2008, konstaterades att orsakerna till katastrofen var att skrovets vattentäthet bröts och tillät ohejdat inflöde av vatten och att otillräcklig stabilitet inte tillät ordnad evakuering.

SSPA konsortiet forts.		Konsortiet stödde JAIC:s haveriteori och gav en stark rekommendation: - att Estonias hela skrov skall inspekteras och dokumenteras - att rampen blir noga inspekterad och dokumenterad på plats i vraket samt lyft upp ur vraket för en slutlig bekräftelse av dess skick - att minst tre fönster med inramning tas upp och testas
Stabilisatorer		se Fenstabilisatorer
Staffilidis	Tasso	Riksdagsledamot (v). Medförfattare till riksdagsmotion i samband med Estonia. Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Steen	Göran	F.d. GD Statens haverikommission. Skrev 1995 ett sakkunnigutlåtande med anledning av Estoniakatastrofen där han konstaterade att katastrofen aldrig behövt inträffa om erfarenheterna från Zenobiakatastrofen 1981 tagits till vara.
Steen	Jan	Överlevande. Påstod att han från sin gummiflotte såg ett ubåtstorn
Steene	Johan	Ytbärgare F 15. Räddade Anders Ericson (AgnEf:s 1:e ordförande) genom att, efter Einar Kukks anvisning, skära upp botten på räddningsflotten för att nå honom
Sten	David	Civilanställd tekniker. MANTIS-pilot (bemannad undervattensfarkost). Namngiven i Ångströms JK-anmälan som en av dem som borde höras.
Stenberg	Björn	Konsult. Tillsammans med Johan Ridderstolpe drivande kraft i Den Oberoende Faktagruppen. AgnEf och Faktagruppen var helt oberoende av varandra - motsatsen har felaktigt hävdats - men hade ett givande samarbete inför arrangerandet av AgnEf:s "International MV Estonia Seminar" i Maj 2000. Stenberg hade den största förtjänsten i att seminariet kunde attrahera så många framstående medverkande. Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Stenius	Yrsa	Journalist, f d chefredaktör Aftonbladet. Ledamot i Etiska rådet och SPF:s styrelse. Aktiv mot bärgning och för betongövertäckning (av journalistkollega betecknad som maktens megafon i Estoniasammanhang) .
Stenmark	Bengt-Erik	Sjösäkerhetsdirektör d.v.s. chef för Sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket. Statsminister Bildts uttalande, cirka ett halvt dygn efter katastrofen att bogporten förorsakat förlisningen (se Bildt), avfärdade han som en icke trovärdig uppgift. En konsekvens av detta blev att Stenmark, under förödmjukande former, tvingades bort från sin post.
Stenmark	Rigmor	Riksdagsledamot (c). Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Sten, sten, sten		- En person som fanns med ombord på Fairplay VII som i augusti 1997 påbörjade en ROV-undersökning av Estonia rapporterade om vad man hunnit observera på vraket innan de blev bortkörda: "Vi såg sten och sten och sten" - Jutta Rabe använde liknande ordval, tillfrågad om vad hennes dykare år 2000 sett vid det område på styrbordssidan där Bergmark såg ett hål under dykningen på vraket i början av oktober 1994. (se Kalendarium 19 december 1999) Den 19 juni 1996 fick Sjöfartsverket order att avbryta arbeten för betongövertäckning senast när tryckbankar med eventuella förstärkningar färdigstälts. Leveranserna av sten till haveriplatsen hade då pågått i två månader. (se Kalendarium 19 April 1996) Tryckbankarna (se Betongövertäckning) skulle läggas på havsbotten som en triangel runt vraket. Material har emellertid - av oskicklighet eller med avsikt - hamnat invid och ovanpå Estonia. (se Sand)
Stenström	Börje	Civilingenjör, sjöteknisk utredningschef Statens haverikommission. Medlem i svenska delen av JAIC och medverkade ombord på Semi 1 vid dykningarna i dec. 1994. Kastade tillbaka material som dykarna tagit upp från vraket bl.a. bulten till atlantlåset föregivande att den var för tung att ta med i helikoptern. Avled 25 februari, 1997. (se Atlantlåset)
Stephansson	Magnus	Departementssekreterare Kommunikationsdepartementet. Intervjuad av Analysgruppen

Stockholmsöverenskommelsen		Som en av följderna av den förlisningsorsak som angivits för Estonia d.v.s. vatten på bildäck, avtalades mellan 8 länder i Nord-Europa i februari 1996 att högre säkerhetskrav skulle gälla än vad internationell standard krävde. Bildäck skulle delas in i sektioner av tvärgående dörrar och reducera faran av fria vätskeytor
Stolt Comex Seaway A/S (SCS)		Norska företaget SCS, bildat genom sammangående av norska Stolt Nielsen Seaway A/S och franska Comex Services, var med ca 3000 anställda världens största undervattensentreprenör. I enlighet med norsk lag och traditioner för assistans vid olyckor till havs sände SCS på eget initiativ fartyget Seaway Commander att ligga i beredskap i Hangö, någon timmes gång från vrakplatsen. Erfarenheter från tidigare sjöolyckor visar att det är angeläget med snabb insats för att ta hand omkomna utanför vraket innan strömmar för bort dem. Erbjudande om omedelbar insats, till dokumenterat självkostnadspris, framfördes till till Johan Franson Sjöfartsverket, Sverige och Raimo Tili-käinen, Sjöbevakningen Finland och förnyades i ett fax 6 okt till svenska Kommunikationsdepartementet. (se Seaway; Visiret - Söka / finna) Kommenterande ett tidigare uttalande att SCS ej skulle vara seriösa väckte Ines Uusmann förvåning - och ilska i Norge - när hon, med påståendet att SCS "sökt marknadsföra sig (se Vraket) via TV" i en TV-intervju den 24 oktober sade: "Det skall vara seriösa företag som gör det här, särskilt är det viktigt för dom omkomna och deras anhöriga att det inte är någon som gör billiga poäng på det här". Efter tre månader besvarade Uusmann, 19 januari 1995, erbjudandet från SCS och meddelade i ett kort brev att Estonia inte skulle bärgas. SCS anmälde 1995 intresse för den planerade betongövertäckningen av vraket men fick beskedet att de ej blivit prekvalificerade d.v.s. de blev inte inbjudna att lämna anbud. Utvärderingen av handlingarna för prekvalificering resulterade i att samtliga svenska anläggningsföretag inbjöds att lämna anbud.
Storm		En ofta upprepad - felaktig - uppgift är att Estonia förliste i en storm. Vindhastigheten i storm är 24,5 - 28,4 m/s. Vindförhållandena vid förlisningen var 12 - 17 m/s med byar upp till 20 m/s, d.v.s. frisk till hård vind. Den ökande blåsten kom framåt morgonen och journalister, som tillåtits följa med i räddningshelikopter, kunde rapportera om "stormen".
Stormblad	Mats	Styrman på M/S Isabella som deltog i räddningsarbetet under olycksnatten.
ST-Polisväsende		Anhörigförening. Ett 70-tal poliser och polisanställda från Stockholm omkom
Strindlund	Hans	Poliskommissarie. Han meddelade via en svensk släkting till Kairi, Lembit Leigers hustru, att hennes make var intagen på Huddinge sjukhus. I telefonkontakt med Strindlund fick Kairi Leiger flight nr på det flyg med vilket Lembit skulle komma till Tallinn.
Strömholm	Stig	Professor emeritus, f.d. Rektor Magnificus Uppsala universitet. Ledamot Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder.
Ståhl	Roland	Polisöverintendent vid Rikspolisstyrelsen. Ledde den svenska identifieringskommission som arbetade efter förlisningen. 40 döda svenskar fördes hem.
Stävskena		En massiv skena, en av tre punkter på vilka visiret vilade i stängt läge. Stävskenan vilade på isbrytningsskenan på bulbstävans översida och bar upp ca 75% av visirets vikt. 20% av vikten togs upp av två stålklackar på förpiksdäck och resterande 5% av gummipackningarna.
Stöd- och brottsofferföreningen		i Vilhelmina. 2 lärare och 5 elever från Malgomajskolan omkom
Stödföreningen för Estoniaoffren		i Uppsala län. 60 personer från Uppsala omkom bland dem ett 30-tal nämndemän och kommunalpolitiker
Sundberg	Magnus	Styrelseledamot DIS, Den Internationella Stödgruppen
Sundell	Reino	Överstyrman på M/S Mariella som deltog i räddningsarbetet under olycksnatten.
Sundius	Björn	Styrelseledamot DIS, Den Internationella Stödgruppen
Sundkvist	Johnny	På uppdrag av ett tyskt medieföretag dök Sundkvist på Estonia dagen efter förlisningen. Finska kustbevakningen sökte störa med aggressiva manövrer.

Svegfors Svensson	Mats Agne	Chefredaktör Svenska Dagbladet, styrelseledamot SPF Civilanställd driftsingenjör. MANTIS-pilot (bemannad undervattensfarkost). Namngiven i Ångströms JK-anmälan som en av dem som borde höras.
Svensson	Alf	Riksdagsledamot, partiledare (kd). Biståndsmminister, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen
Svensson	Emil	Kommendör svenska marinen, Säkerhetspolitisk rådgivare till Carl Bildt. Deltog vid mötet 28 september i Åbo med JAIC under bildande
Svensson	Kenneth	Fänrik vid helikopterdivisionen, Berga. Ytbärgare på helikopter Y 64 för vilken det finns olika uppgifter beträffande tid för insatsen och antalet bärgade. Enl. officiella uppgifter kom Y64 till haveriplatsen ca 05.00 och räddade en överlevande. 29 september skrev Aftonbladet att Y64, efter ankomst ca 03.00 till haveriplatsen räddade 8 eller 9 överlevande och anlände till Huddinge sjukhus före kl. 04.30 med nio personer, varav en var död. Flera av de estniska besättningsmedlemmar som rapporterats först räddade senare saknade uppges ha transporterats på Y64. Efter winch-problem blev Svensson själv räddad ur havet av sin kollega Olle Moberg på Y74. (se Helikopter)
Svensson	Samuel	Styrelseledamot SEA, Deltog i Peter Barasinskis expedition till vrakplatsen. (se Undersökning/verksamhet på vraket 29 juni 1995)
Svensson Smith SwRI	Karin	Riksdagsledamot (mp). Medlem Estoniagruppen i Riksdagen Southwest Research Institute, Texas, USA. Materialforskningsinstitut som undersökt metallprover från Estonia. (se uppställning "Explosion på Estonia?")
Syrén	Håkan	Generallöjtnat (2003), Från november 2003 ÖB, tidigare chef för MUST (Militära Underrättelse och Säkerhetstjänsten)
Söder	Karin	F.d. utrikesminister och riksdagsledamot (c). Ordförande för Rädda Barnen när M/S Estonia förliste. Ledamot i Etiska Rådet.
Sörelius	Sven	Uppfinnare. Estoniakatastrofen visade stora brister beträffande förutsättningarna för att rädda passagerare från en sjunkande färja. Den bäst fungerande metoden, även den otillräcklig, var att från en räddningsflotte lyfta upp personer en och en till helikopter. Sörelius konstruerade en räddningsbåt/kapsel där passagerare tar plats innan den hamnar i vattnet
Sörman	Rolf	Överlevande med god observationsförmåga och som gav intressant vittnesmål, bl.a. att kapten Avo Piht var intagen på Åbo Centralsjukhus. Initiativtagare till AgnEf, styrelseledamot 1999-2001
Tammes	Andres	Tredjestyrman på M/S Estonia.
Tann	Heikki	Estnisk journalist och anhörig
Targama	Agur	4:e maskinist. Estnisk radio meddelade på förmiddagen 28 september att: Targama var räddad. Därefter - försvunnen / omkommen?
Tell, von		(ev. Von Tell AB) Ombordkörningsrampen, visirets manöver- och låsanordningar, akterramperna samt de höj- och sänkbara bilplattformarna (Däck 3) var konstruerade och levererade av von Tell AB
Thalén	Ingela	Riksdagsledamot (s), socialminister, deltog i en övergångsfas, i arbetet i den krisgrupp som etablerats av den borgerliga regeringen
The Independent Fact Group, IFG		Den Oberoende Faktagruppen. Omfattande produktion, kvalificerade utredningar av Estoniaämnena. Björn Stenberg och Johan Ridderstolpe var de medlemmar som blev gruppens ansikte utåt.
Thelin	Krister	Statssekreterare, medlem i den 28 september -94 organiserade krisgruppen
Thiger	Pierre	Överlevande passagerare
Thomsson	Lars	Styrelseledamot ELA, Estonia Litigation Association
Thörnroos	Jan-Tore	Sjökapten. Befälhavare på M/S Mariella som ca 01.10 anlände som första fartyg till haveriplatsen. Deltog i räddningsarbetet, från räddningsflottor togs 15, 17 eller 18 personer ombord (uppgifter från olika källor). 9 räddade sattes ombord med helikopter. Enligt uppgift medförde fartyget 25 överlevande vid ankomsten 23.55 till Stockholm. I en TV-intervju i november 2008 sade Thörnroos att 40 personer räddades till Mariella vilket åter väckte frågan om estniska besättningsmedlemmar (Piht, Veide m.fl.) rapporterades räddade men som senare inte kunde återfinnas. (se Flygplan på Arlanda; Räddade)

Tiberg	Hugo	Professor Sjö och Transporträtt, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm. Medverkande Estonia-seminarium 2000 och 2004
Tilikainen	Raimo	Chef Skärgårdshavets sjöbevakning FI. Hans organisation bar ansvaret för att det dröjde nästan en halvtimme från Estonias nödanrop tills informationen vidarebefordrades till Sjöräddningscentralen i Stockholm (MRCC), en tidsförlust som omsattes i försenad helikopterinsats och förlust av liv.
Tolgfors	Sten	Försvarsminister med ansvar för Estoniafrågor från 5 september 2007. Motion för ny haveriutredning 2004, som försvarsminister avvisade han 2008 SSPA-konsortiets rekommendation att Estonias skrov skall inspekteras och dokumenteras .
Toomepuu	Yuri	Född i Estland, amerikansk medborgare, överstelöjtnant i amerikanska armén. Återvänd till Estland, parlamentsledamot, politiskt engagerad i radikalt nationalistiska Eesti Kodanik partiet (se Felix-rapporten).
Tomingas	Ago	Praktikant. Räddad / försvunnen / omkommen?
Tomth	Lars	Utredningssekreterare vid Analysgruppen för granskning av Estonia-katastrofen och dess följder.
Torsell	Stefan	F.d. byrådirektör vid Sjöfartsinspektionen. Har med insiderkunskap starkt kritiserat Sjöfartsverkets bristfälliga funktion. Medlem Estoniagruppen i Riksdagen
Torsti	Ville	Styrelseledamot SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga
Tounsi	Mohamed Ben	Marockansk medborgare omkommen på Estonia tillsammans med landsmannen Hicham Ben Hamou. (se Israel)
Treu	Margus	3:dje maskinist, överlevande, arbetade i maskinkontrollrummet vid förlisningen. (se Sillaste) Tillsammans med Kadak, Sillaste och Linde ett av haverikommissionens fyra huvudvittnen. I samtal med en representant för Den Tyska Expertgruppen sade han: ”Jag kan inte säga sanningen för då får jag aldrig mera jobb på Estline.”
Töniste	Tõnu	Överlevande som hjälpte den finländska polisen med tolkning av överlevandes vittnesmål mellan finska och ryska. Till hans egen förvånning och av obekant anledning efterfrågades aldrig hans eget vittnesmål
Törnqvist	Jan-Erik	Styrman på Silja Symphony under olycksnatten.
Ugglas, af	Margareta	Utrikesminister, medlem i den 28 september 1994 organiserade krisgruppen
Ühtigi	Riho	Kapten i estniska kontraspionaget. Uppges vara den som förde befäl över den trupp på 4 soldater som före avgången eskorterade två lastbilar till Estonia i hamnen som spärrades och där lämnade över ansvaret - till ett antal personer från MUST? (se Öun, Mati)
Ulfvarsson	Anders	Professor Marin Teknik, Chalmers, Göteborg. Medverkande Estonia-seminarium 2000 och 2004. Anser att JAIC:s utredning har brister i såväl analys som rapportering. Debattartikel SvD Brännpunkt 23 sept -98 ”Estoniautredningen behöver kompletteras”
Undersökning/verksamhet på vraket 30 sept 1994		Estonia lokaliseras med ekolod och side scan sonar av det finska fartyget Suunta.
Undersökning/verksamhet på vraket 1 - 3 okt 1994		I en 80 minuter lång videofilmad intervju berättade Håkan Bergmark, fänrik i svenska marinens reserv, om sitt deltagande i en hemlig dykarundersökning av Estonia. Ett stort explosionshål observerades i fartygets styrbords-sida. (se Bergmark; Kalendarium 19 dec 1999)
Undersökning /verksamhet på vraket 2 oktober 1994		Finska fartyget Halli dokumenterade vraket med ROV. Kopia av tre videofilmer, sammanlagt mer än 7 timmars inspelning benämnt ’råmaterial’ lämnades till Den Tyska Expertgruppen som konstaterade att materialet har blivit klippt, bl.a. saknas dokumentation av styrbords undervattensskrov. Maringeologen Nuorteva berättade i en intervju: "Intill fören finns ett stort föremål, som endera slitits loss eller hänger kvar på vraket. Föremålet skulle enligt Nuorteva kunna vara det skadade visiret eller en del av visiret" Vid granskning av Hallis loggbok kunde konstateras att fartyget lättat ankar efter en första undersökning, flyttat sig ca 800 m för att sedan fortsätta undersökningen. Vid fortsatt undersökning från den nya positionen hittades en fenstablisator och de räcken som suttit på insidan av ombordkörningsrampen liggande avskurna på havsbotten flera hundra meter från vraket.

Undersökning /verksamhet på vraket 5 oktober 1994

Undersökning /verksamhet på vraket 9 - 10 oktober 1994

Undersökning/verksamhet på vraket 1 - 4 dec 1994

Finska gränsbevakningsfartyget Tursas och estniska kustbevakningsfartyget EVA-300 påbörjar, enligt uppgift, sökandet efter visiret. Enligt uppgift i Andi Meisters " Den oavslutade loggboken" visade videofilmer tagna med ROV material på havsbotten som fallit från fartyget

Fortsatt ROV-undersökning av vraket. En ca 4 timmar lång videoinspelning saknar även den att allt bildmaterial visande styrbords undervattensskrov

Ett konsortium bestående av norska Rockwater A/S och holländska Smit Tak BV genomförde undersökningar med ROV samt dykare som arbetade från dykarklocka. Företaget U.D.I. gjorde en geologisk undersökning av ett 4 km² stort område runt vraket och tog prover av bottenmaterialet med Vibrocore.

Ombord på dykplattformen Semi 1 leddes undersökningen av Sjöfartsverkets chefsjurist, Johan Franson, assisterad av Andrew Marshall nautical surveyor från Salvage Association i London, samt dykerikonstulenten Gustav Hanouliak.

Rockwaters undersökning av fartygets inre pågick samtidigt med Smit Taks ROV-undersökning av fartygets botten samt bildäck..

Rockwaters dykare, arbetade dygnet runt i fyra lag om vardera tre dykare av vilka två ~~inne var~~ i vraket och den tredje i en dykarklocka utanför.

Däck 1 samt Däck 3 – 8 undersöktes. Med ROV undersöktes vraket i "mudline", den linje där vraket möter havsbotten.

Vidare undersöktes bogpartiet med bulben (även ROV) samt kommandobryggan.

Allt arbete som utfördes av dykare och ROV dokumenterades kontinuerligt och inspelades på VHS-kassetter.

Undersökningen av kommandobryggan utgjorde en separat del av arbetet och styrdes av en specialgrupp. (se Cawson) Enligt överenskommelse med representanter för de myndigheter som fanns ombord rapporterade Rockwater ingenting i skrift från undersökningen av kommandobryggan..

Det finns inte heller något rapporterat om andra dykare (ej från Smit Tak som endast undersökte med ROV) vilka arbetade i vraket samtidigt med Rockwater. Dessa okända dykare opererade inne på Estonias bildäck, uppenbarligen i samförstånd med Johan Franson/Rockwaters dykledare. På inspelat videomaterial hörs hur dykledaren informerar Rockwaters dykare att de måste vänta tills 'de andra' tar ut sina dykare. (Foto off)

Med två ROV undersökte Smit Tak BV aktern, fartygsbotten, havsbotten, fartygssidan, övre däck på babordssidan, bulben, rampen samt ca 20 meter in på bildäck.

Det konstaterades att rampen har öppnats med våld för att därefter stängas igen. Detta framgick klart vid jämförelse med videodokumentation från ROV-undersökningarna i början av oktober.

När operationerna avslutats överlämnades inspelat material, totalt 19 videokassetter, till Franson, Sjöfartsverket. De svenska poliser (H.. Lundberg, J. Olsson, B. Wide) som fanns ombord redigerade eget videomaterial. Smit Tak's slutsats var att vraket kan bärgas. och noterade:

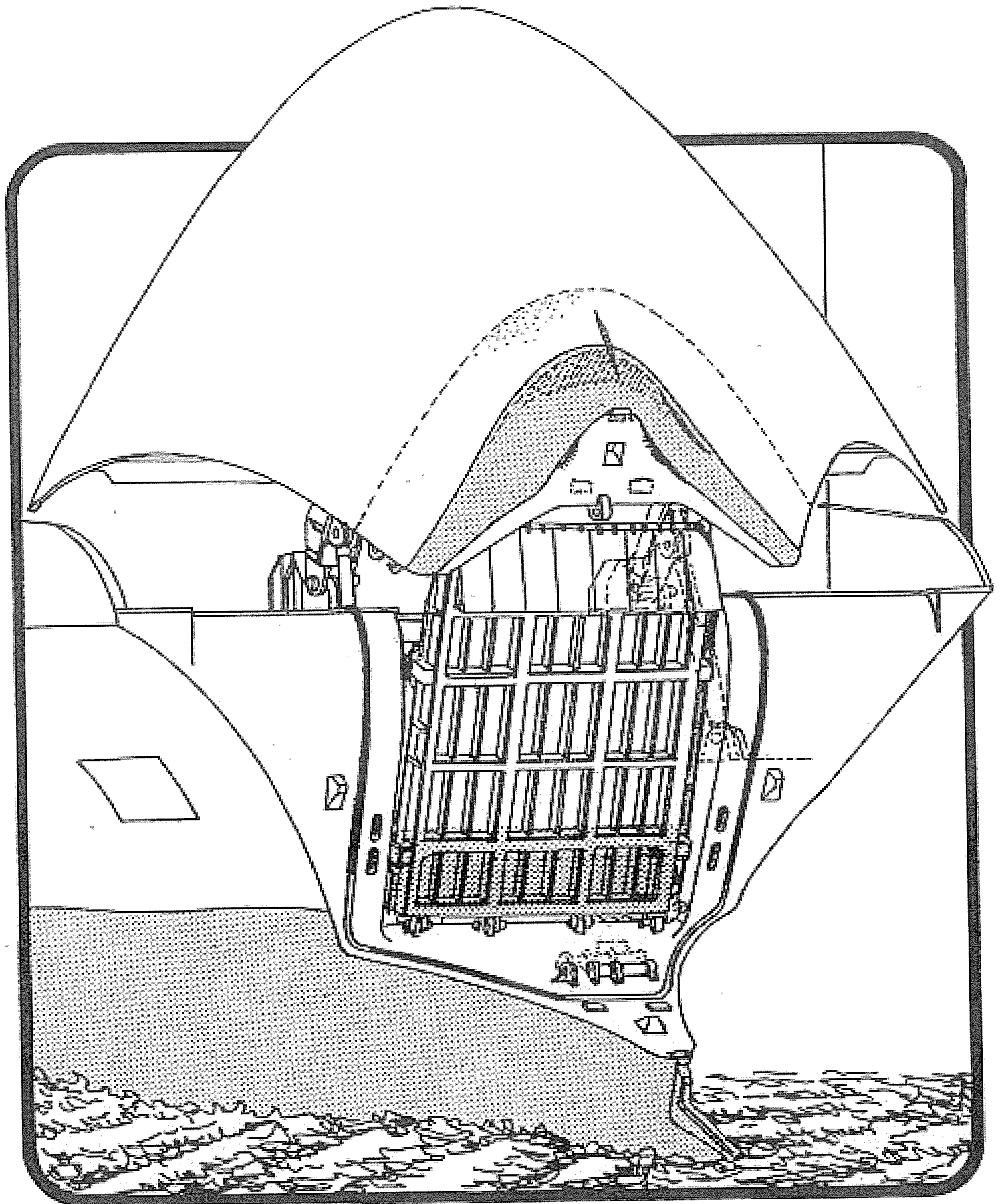
- att ett beslut i så fall måste tas början januari 1995 *och att*
- några tekniska aspekter i samband med lyft av vraket. Vidare måste planeras för arrangemang för omhändertagande och identifiering av döda på sätt som ej sinkar själva bärgningsoperationen.

Personal ombord dykplattformen - se Semi 1

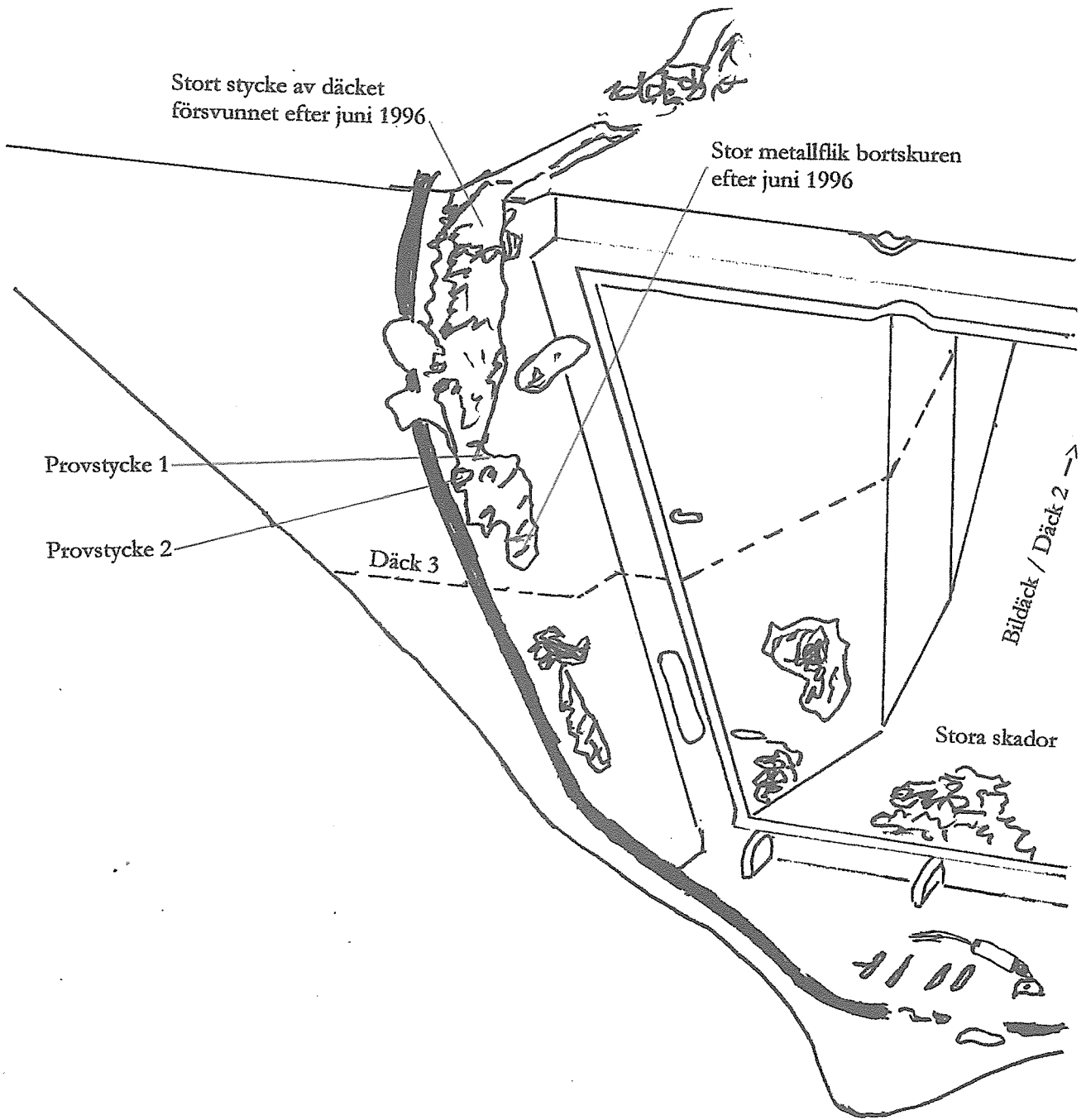
Dykarundersökningen av vraket hade officiellt två uppdrag, det ena var regeringens uppdrag att fastställa om det gick att bärga fartyget och de omkomna, det andra var från haverikommissionens som ville få sin förutbestämda teori bekräftad

Det fanns dock ytterligare uppdrag. I videofilmer från dykarnas arbete nere i vraket hörs kommunikation där dykledaren ger anvisningar till dykaren att söka någonting i passagerarhytter. (se Voronin)

Undersökning 1 - 4 dec -94 forts.	I ett uttalande 2007 sade Franson att dykarundersökningen hade stora brister och kunde ha gjorts bättre om uppdraget varit att leta efter fler haveriorsaker.
Undersökning/verksamhet på vraket 29 juni 1995	Efter att svenska regeringen genom diplomatisk påtryckning omintetgjort Peter Barasinskis planer att med ett polskt fartyg genomföra en expedition till Estonia kom han till vrakplatsen ombord på tyska bogserbåten Taucher Otto Wulf. På den plats i vraket där överlevande arbetskamrater tog sig ut men hans hustru Carita blev kvar avsåg han, att med hjälp av en undervattensrobot, försöka lokalisera och omhänderta henne. Med hänsynslöst manövrerande motade den svenska statsisbrytaren Ale det tyska fartyget bort från positionen ovanför Estonia.
Undersökning/verksamhet på vraket 16 - ? april 1996	Finska oljebekämpningsfartyget Halli tömde Estonias tankar på olja. När väderförhållanden hindrade utpumpningen av olja användes tiden till att göra en ny inspektion av vraket. med hjälp av två sofistikerade ROV som lånats från ett företag inom norsk offshore-industri. Den Tyska Expertgruppen (GGE) hade begärt att få närvara vid undersökningen, nekades detta men fick i efterhand kopia av ett videoband som påstods ha spelats in 1996-06-19 (vilket reser frågan om uppgiften är korrekt och i så fall av vilken anledning operationer då företagits på vraket) Det uppgavs att hela fartyget hade inspekterats men GGE fick endast videobilder visande Estonias förskepp. Finska ledamöterna av JAIC, Karppinen och Rahka, som ledde undersökningen, meddelade båda att det inte fanns några hål i skrovet och att det i övrigt inte observerats några förändringar.
Undersökning/verksamhet på vraket 19 juni 1996	Det upptäcktes att under tiden som gått efter dykningarna i december 1994 hade någon tagit bort de stålplåtar Rockwaters dykare svetsade fast över de två hål de skurit upp för att ta sig in på Däck 1
Undersökning/verksamhet på vraket 17 - 19 aug 1997	??? (se Undersökning/verksamhet på vraket 16 - ? april) Det är möjligt att Finska miljöcentralen låtit undersöka vraket efter oljesaneringen Ett polsk/tyskt filmbolag arrangerade en expedition maskerad som ett projekt att filma intressanta vrak i Östersjön. Med kodnamnet "Plus-projektet" och Den Tyska Expertgruppen som verklig uppdragsgivare var avsikten att dokumentera vrakets botten mellan mudline och slingerköl. Tyska bogserbåten Fairplay VII användes för expeditionen och engelska ROV-operatörer är engagerade för undersökningen.
Undersökning/verksamhet på vraket 19 - 31 aug 2000	På samma sätt som vid Peter Barasinskis expedition sommaren 1995 omöjliggjorde den svenska statsisbrytaren "Ale" den påbörjade ROV-undersökningen. Ale cirklade på nära håll runt bogserbåten och drev upp kraftig ström och vågor som fick den tyska båten att rulla och stampa som i hårt väder varvid kabeln till undervattensroboten riskerade att slitas av. En person som fanns med ombord på Fairplay VII rapporterade om vad man hunnit observera på havsbotten innan de blev bortkörda: "Vi såg sten, sten och sten" Eftersom ingen ombord Fairplay berördes av gravfridstraktaten från 1995 (England och Polen tillträdde den först 1999 resp. 2000 och Tyskland inte alls) var Ales agerande olagligt. Kaptenen hävdade dock i sin rapport att den tyska bogserbåten lämnade platsen frivilligt. Gregg Bemis och Jutta Rabe möttes vid AgnEf's Estonia-seminarium i maj och kom överens att organisera en dykexpedition till vraket. Ombord på One Eagle, ett 67 meter långt fartyg tidigare tillhörande det tyska Havskartograferingsinstitutet, deltog förutom fartygsbesättningen ett team på 18 personer varav 7 dykare, i utrustningen ingick ROV och side scan sonar. Fartyg från svensk och finsk kustbevakning fanns på plats men hade ingen befogenhet att hindra operationerna eftersom vrakplatsen ligger på internationellt vatten. Personalen ombord One Eagle var dessutom av nationaliteter vars länder inte anslutit sig till gravfridstraktaten. Därför sökte man på flera sätt störa företaget - satellittelefoner och GPS-system stördes ut, flygplan och helikoptrar passerade nära samt sänkte ner dykare och utrustning i vattnet.



Visir och ramp

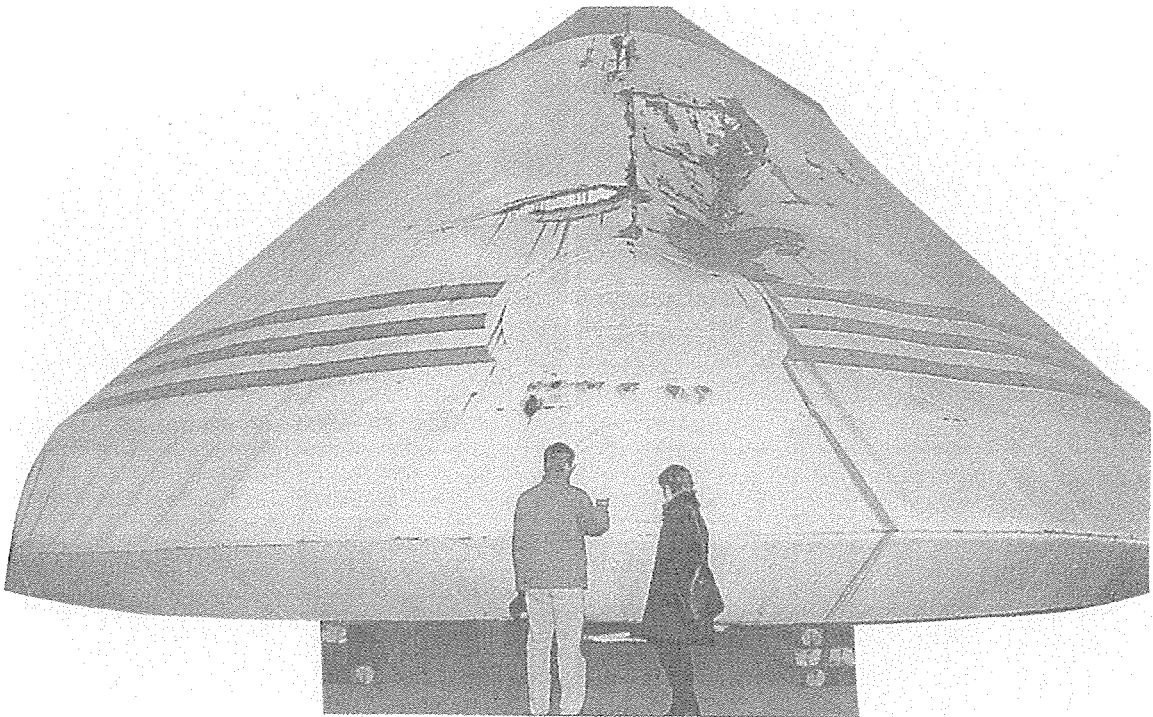


Frontskottet, styrbordssidan (utan ramp)

Undersökning 19 - 31 aug -00 forts.	<p>Finska kustbevakningen tränade vattenbesprutning, svenska krigsfartyg manövrerade närgånget och estniska fartyg genomförde vad som uppgivits vara en minsvepningsövning.</p> <p>I ett fält med bråte 100 - 150 m sydväst om vrakets akter observerades 8 - 10 människokroppar med ROV..</p> <p>Någon skada på skrovet upptäcktes inte av dykarna men däremot observerades skrapmärken i det lager av sediment som lagt sig på fartyget. Märkena kunde ha åstadkommit av slang, navelsträng till dykare eller kabel till ROV och togs som bevis för att dykoperationer genomförts kort tid tidigare.</p> <p>Tvärs över den främre tredjedelen av vraket observerades ett ca 20 m brett lager av sand och liggande mot skrovsidan stora mängder sten</p> <p>Rampen, som förmodats ha förblivit orörd alltsedan Rockwaters undersökning 1994, visade stora skador som åstadkommit genom mänsklig åverkan. Från vad som syntes vara ett inifrån uppsprängt hål i frontskottet skars två provstycken loss för analys. (se Explosion; illustration Frontskottet)</p> <p>På havsbotten observerades spår som verkade ha åstadkommit av ett hjulburet undervattensfordon.</p> <p>Vid en sista detaljerad ROV-inspektion av styrbordssidan av skrovet i mudline upptäcktes en ca 1 m hög sandhög (Obs! Bottenmaterialet är lera) som låg an mot skrovet. I toppen av högen hade bildats en krater som gav uppfattningen att sanden hade sjunkit in i en öppning i skrovet som skyttade i botten av kratern. P.g.a. att resurserna för dykning vid det laget tomts var det ej möjligt att sända ner dykare för en mera noggrann undersökning. En utrustning för att mäta radioaktivitet placerades på insidan av rampen i avsikt att senare återhämtas för avläsning.</p>
Undersökning/verksamhet på vraket 21 - 23 aug 2001	<p>Med finansiering från en tysk mediakoncern samt ett holländskt försäkringsbolag arrangerade Jutta Rabe en ny dykexpedition till Estonias vrak, denna gång ombord på tyska trålaren Godenwind Förhållanden ombord dykfartyget gjorde att tiden på vrakplatsen blev kort. Vraket hade vänt sig än mer mot ett läge upp och ner samt även rört sig något neråt i slutningen. Ingen väsentlig ny bildokumentation har gjorts tillgänglig. Den mätutrustning som placerades på vraket vid förra årets dykningar, hämtades - ingen radioaktivitet hade registrerats.</p>
Undersökning/verksamhet på vraket perioden juni 1996 - 2001	<p>I anledning av att Sjöfartsverket hävdade att geotekniska bottenundersökningen 1994 varit undermålig och vägrat full betalning undersöktes sydöstra kanten av det område som belastats med sand och sten inför betongövertäckningen. Inget bottenskred observerades.</p> <p>På bogen placerades en minnesskylt för att hedra minnet av ”mer än 850 oskyldiga som övergivits av sina regeringar i Sverige, Finland och Estland”</p> <p>En granskning av videofilmer från augusti 2001 visar, i jämförelse med filmer från 1996, att omfattande aktiviteter utförts. Kraftiga skador på rampen (som p.g.a. vrakets läge hänger närmast upp och ner) vittnar om att den öppnats med våld och därefter återgått till nästan stängt läge.</p>
Undersökning/verksamhet på vraket första veckan i februari 2007	<p>Enligt uppgift från en trovärdig källa har svenska regeringen engagerat det danska rederiet Blue Star Line A/S att utföra undervattensoperationer på Estonias vrak..Angivet motiv - att ta hydraulolja ur vraket. Det finns inga uppgifter om operationen genomfördes.</p>
Undersökning av vraket	<ul style="list-style-type: none"> - Parlamentsledamoten Evelyn Sepp, i den av Riigikogu tillsatta undersökningskommittén, skrev att ny bevisning bör skaffas från vraket. - Statsåklagare Margus Kurm som ledde den av estniska regeringen tillsatta undersökningskommitténskrev att om det är önskvärt bevisa att skrovet är intakt måste vrakets yttre undersökas. - SSPA-konsortiet i VINNOVA:s forskningsstudie av sjunkförloppet rekommenderade i sin slutrapport 2008 att hela Estonias skrov bör inspekteras och dokumenteras. - Med argumentet att det är hans roll är att väga in vad anhöriga tycker meddelade försvarsminister Tolgfors i oktober 2008 att han inte avsåg att låta Estonia undersökas.

Unga	Andres	Estlands Stockholmsambassadör. Lämnade den 1 oktober 1994 en stark protest hos UD mot att svenska myndigheter vägrat lämna uppgifter om estniska överlevande. Efter Analysgruppens rekommendation i november 1998 att de omkomna bör omhändertas framförde han till UD ett meddelande från den estniska gen ”Estonia rör sig om en synnerligen komplicerad sakfråga som inte borde tillåtas utvecklas till en utrikespolitisk konflikt”
Upmark	Gunilla	Sekreterare i Peter Nobels utredning för information och vägledning till anhöriga med anledning av Estoniakatastrofen.
Uusmann	Ines	Kommunikationsminister och ansvarig för frågor kring M/S Estonia under perioden oktober 1994 till 1997. Uttalande efter presentationen av JAIC:s slutrapport i december 1997: ” Den här rapporten ska man kunna lita på. Den kommer från en oberoende internationell haverikommission. Det tyska varvets undersökning är en partsinlaga”. (se Partsintressen) Intervjuad av Analysgruppen. I samband med ett erbjudande från ett välrenommerat och mycket kompetent företag (SCS) som erbjöd sig att med början redan den 5 oktober 1994 eda bärgning av omkomna utanför vraket, väckte Uusmanns agerande misstankar att det fanns speciella skäl för att förhindra dykarinsats på Estonias vrak (se Isolering, vraket; Stolt Comex)
Vahtras	Kalev	Lagerarbetare på Estonia. Enl. uppgift transporterad på samma helikopter som Piht, räddad, senare hemsänd död från Sverige. I kistan som sändes till familjen låg liket av en svårt sargad okänd man
Valanto	Petri	Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt. HSVA. Projektledare för HSVA-konsortiet i VINNOVA:s sjunkförloppsstudie.(se Sjunkförlopp)
Valbärj	Klas	Federationssekreterare, NTF Nordiska Transportarbetarefederationen Arrangerade Estoniaseminarium 1998. (se Seminarier)
Valgma	Aarne	Chef för Fartygskontrollfunktionen, ENMB (motsvarande Sjöfartsinspektionen). Ledde de estniska fartygsinspektörerna vid den famösa Hamnstatskontrollen före avresan. (se Hamnstatskontroll) Som ENMB:s representant var Valgma huvudansvarig under genomförandet av den kontrollen och undertecknade protokollet men han blev aldrig hörd av JAIC.
Valkama-Joutsen	Pirjo	Ingick i finska haverikommissionen (Planeringskommissionen för storolyckor). Finsk administratör i JAIC.
Vare	Raivo	Transportminister, Estland
Varik	Enn	Anställd estniska Transport- och kommunikationsministeriet. Administratör i JAIC.
Vassalos	Dracos	Professor, Director Ship Stability Research Centre, University of Strathclyde, Glasgow, UK och en av Europas främsta auktoriteter på fartygsstabilitet. Arrangerade i oktober 1999 en konferens ”Design for Safety” där en halv dag ägnades åt Estonia. Medverkade i AgnEf:s seminarium 2000. I ett brev till Mona Sahlin i september 2004 uttryckte han bekymmer över att den största civila fartygskatastrofen skulle låtas ”ligga begravd” och därmed tillåta att grundläggande frågor förblir obesvarade. Han var orolig för att ett tillfälle att massivt förändra fartygssäkerhet riskerade att helt förloras och erbjöd sig organisera en internationell studie för att undersöka olyckan. VINNOVA-studien kan ses som en följd av hans brev.
Veide	Hanka-Hannika	Hannelys tvillingsyster. Dansare, medlem i artistgrupp. Räddad/försvunnen /omkommen?
Veide	Hannely	Hanka-Hannikas tvillingsyster. Dansare, medlem i artistgrupp. Räddad / försvunnen / omkommen?
Veide	Ülo	Far till tvillingarna Veide, ordförande i den estniska anhörigföreningen EHVIM, ML ”Estonia” Hukupohjuste Väljaselgitamise Mittetulundusühing,
Videodokumentation		Kända och okända expeditioner till Estonias vrak beskrivs ovan (se Undersökning/verksamhet på vraket). Vid varje tillfälle har dykare och/eller ROV med kamera dokumenterat vraket, sammantaget torde det handla om hundratals timmar film, bildbevis på Estonias skick. (se Skrov)

Videodokumentation forts.		<p>Ändå har offentligt tillsatta utredningar funnit skäl efterlysa dokumentation av fartygets skrov:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riigikogu Committee/Sepp - ny bevisning bör skaffas från vraket - Committee of Experts/Kurm - måste fartyget skrov systematiskt undersökas och dokumenteras. - VINNOVA/SSPA-konsortiet - Estonias hela skrov skall inspekteras och dokumenteras <p>I uppdraget att fastställa om materialet redigerats, manipulerats eller på annat sätt fövanskats undersökte Statens Kriminaltekniska Laboratorium 35 st VHS-kassetter med videodokumentation av Estonias vrak. Redovisningsrapporten ger ingen uppfattning om frånvaron av bildmaterial från skrovet uppmärksammats.</p>
Vikström	John	<p>Ärkebiskop i Finland. Höll tillsammans med ärkebiskoparna från Sverige, Estland och Lettland en välsignelse- och minnesgudstjänst på haveriplatsen. Vikström fastslog att det var fråga om en begravningsceremoni, Gunnar Weman från Sverige var mera svävande i sitt uttalande</p>
VINNOVA		<p>Verket för innovationssystem, statlig myndighet under Näringsdepartementet. I mars 2005 gav regeringen VINNOVA i uppdrag beställa ett forskningsprojekt som skulle studera sjunkförloppet vid Estonias förlisning, samma som tidigare varit ämne för en förstudie avsedd för den faktabank som SPF skulle ställa samman.</p> <p>Forskningsprojektet skulle inte omfatta hela händelseförloppet utan avsåg endast sjunkförloppet d.v.s. den senare fasen av förlisningen. Vad som skett med visir och ramp, i den fas som var upphovet till vad som följde, skulle ej omfattas av studien.</p> <p>Projektet fördelades på två konsortier: SSPA-konsortiet med SSPA Sweden AB, Göteborg; The Ship Stability Research Centre / Safety at Sea Ltd, Glasgow; Chalmers, Göteborg och Maritime Research Institute Netherlands, Holland.</p> <p>HSVA-konsortiet bestod av Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt GmbH, Hamburg; Technische Universität Hamburg-Harburg, Hamburg och TraffGo HT GmbH, Duisburg.</p> <p>Projektet utlystes 1 juli 2005 och slutrapporterades vid en Workshop den 23 maj 2008.</p> <p>En sammanfattning av vad konsortierna kom fram till :</p> <p>SSPA - snabb slagsida, kapsejsning, flytläge upp och ned, sjönk.</p> <p>HSVA - långsam slagsida, ingen kapsejsning, sjönk när ventilationsöppningar 8 m över vattenlinjen kom under vatten.</p>
Visir		<p>Den utåt/uppåt öppnande fartygsbogen. Visiret, vikt ca 55 ton, var med två visirbalkar, ca 3 m långa, fast i gångjärn på väderdäck. Två hydraulcylindrar öppnade och stängde. Rampen, längd 8,2 m, var ca 1,5 m längre än bildäckets höjd och när visiret var stängt stack rampens yttersta del upp i ramhuset på visirets överdel/del av väderdäck.</p> <p>Visirets stängning säkrades med tre hydrauliska låsanordningar - Atlantlåset/bottenlåset mot förpiksdäck samt två sidolås. Därutöver fanns två mekaniska låsanordningar, s.k. Heavy Weather Securings monterade under de hydrauliska sidolåsen.</p> <p>Tre styrkonor, en på förpiksdäck och två på frontskottet styrde visiret i rätt läge och hade uppgiften att ta upp sidobelastningar.</p> <p>Konstruktionen med gummitätningar mellan visiret och frontskottet var avsedd att göra bogen vattentät. Sedan lång tid före olyckstillfället var visiret skevt vilket, kombinerat med trasiga/saknade gummipackningar, gjorde att fartyget till sjöss alltid gick med vatten inne i visiret.</p> <p>Vid avgången från Tallinn gick Estonia med visiret till hälften öppet under vändningsmanöver i hamnen och ut förbi vågbrytaren.</p>
Visir - Söka / finna		<p>Sökandet efter bogvisiret leddes av Kari Lehtola och Tuomo Karppinen, båda från finska delen av JAIC</p> <p>Vid ROV-undersökning av vraket 2 oktober filmades "ett stort objekt" nära intill eller hängande från bogen (se Visirgåtan). Enligt Nuorteva, anlitad av finska Marinen, skulle detta kunna vara visiret.</p>



Bogvisiret

I offentliggjorda videofilmer från ROV-undersökningarna 2, 3 och 9 oktober saknas sekvenser som visar "objektet".

Den 9 oktober rapporterade Lehtola att man nära vraket funnit ett 10 m långt och 5-7 m brett objekt på havsbotten. Troligen metall och formen stämde bra med visiret. Dagen därpå meddelades att det visat sig vara en stålplåt. Detta var allt som nämnades om plåten - inget resonemang var den kunde tänkas komma från och ingenting i JAIC:s slutrapport

Sökandet efter visiret genomfördes, enligt JAIC, av finska Tursas och estniska EVA-200, båda utrustade med side scan sonar.

Det finns emellertid frågetecken, både för vad man sökte och vilka fartyg som deltog. Beträffande finska fartyg har nämnts att även Halli, Suunta och ytterligare ett, icke namngivet, fartyg deltog.

Lehtola skrev i ett fax 6 oktober till SHK att norska SCS (se Seaway Commander; Stolt Comex) fortfarande är aktiva och får gratis reklam i media. Hans formulering "Om det dröjer och det uppkommer problem innan vi finner vad vi söker kan vi få problem med pressen." har väckt misstankar att det var något annat än visiret som söktes. I samma fax frågade Lehtola efter svensk hjälp.

Svenska marinen deltog i sökandet men det är oklart hur och med vilka resurser. Omfattningen av deras medverkan var dock tillräcklig för att ett brev från Försvarmakten, KA 1 kunde undertecknas av en officer med tjänstebeteckningen Insatschef / bogvisir, KAB2/KA1.

I ett meddelande fick Lehtola beskedet att två eller tre, minst två av säkerhetsskäl, svenska minsvepare (Von, Konter och Ulvön) var tillgängliga för insats.

I ett fax 12 oktober begärde Lehtola assistans av en svensk minexpert. Enligt JAIC påträffades visiret den 18 oktober på positionen N59°23,0'; O21°39,2 d.v.s ca en nautisk mil (distansminut / 1852 meter). väster om vraket.

Flera omständigheter ifrågasätter den officiellt angivna fyndplatsen och syftet med eftersökningen:

- Tiden - Sökområdet begränsades genom att vrakplatsen var känd och kursen före förlisningen fanns registrerad genom finsk radarövervakning. Det kan inte ha tagit nästan två veckor (5-18 okt) för x antal fartyg utrustade med x antal side scan sonar ("... så känslig att den kunde registrera att badkar på botten en kilometer bort" enl. riksdagsmotion 2005/05:T599) och annan utrustning att lokalisera en stålkonstruktion på 56 ton.
- Sökmönster.- Med Kommendörkapten Tönnesson (minexpert?) ombord började Tursas 17 oktober söka med side scan sonar mer än 5 km ca (3 M) nordost om vraket, ett område där Estonia med största sannolikhet aldrig varit. Med hänsyn till hur långt bort sonarutrustningen kunde registrera föremål syntes sökmönstret gälla något objekt som var betydligt mindre än visiret.
- Expertis/resurser - behov av kunskap och utrustning med samband minor pekar på annat syfte. Se ovan.
- Visirgåtan. Se nedan

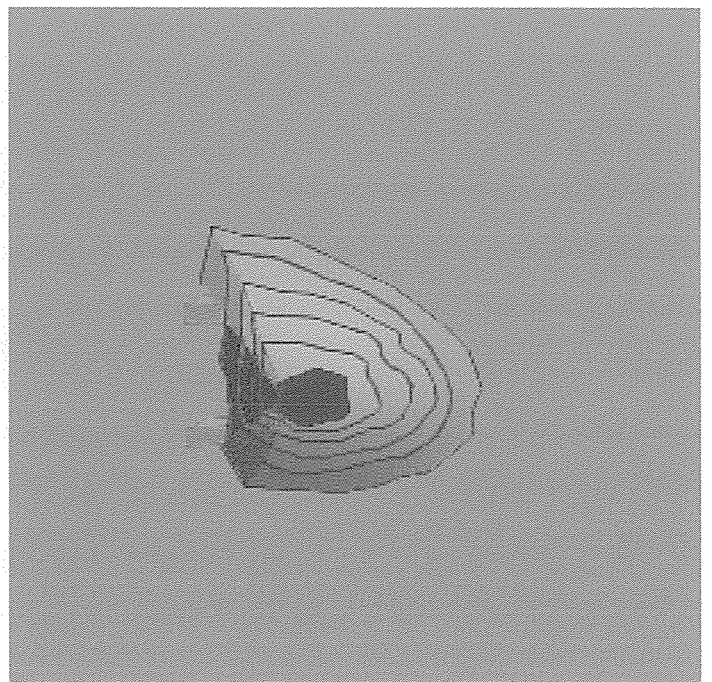
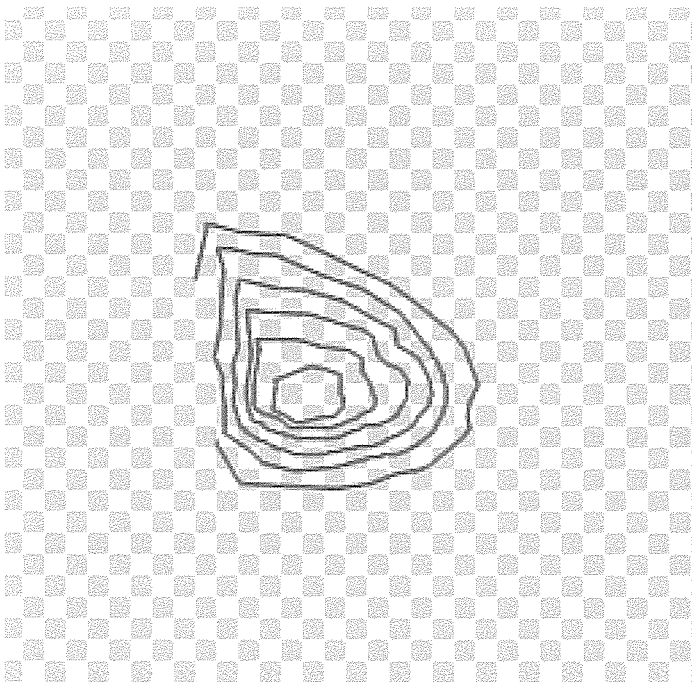
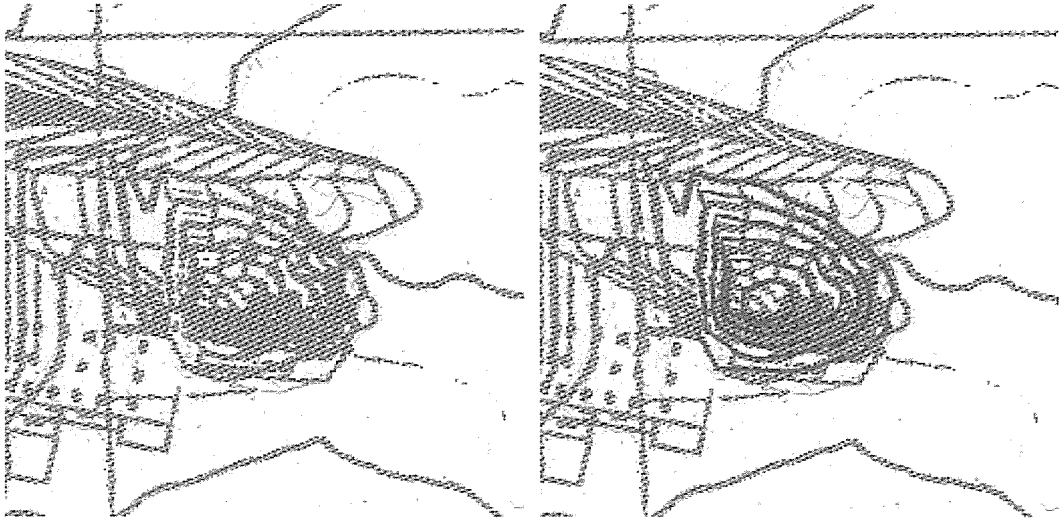
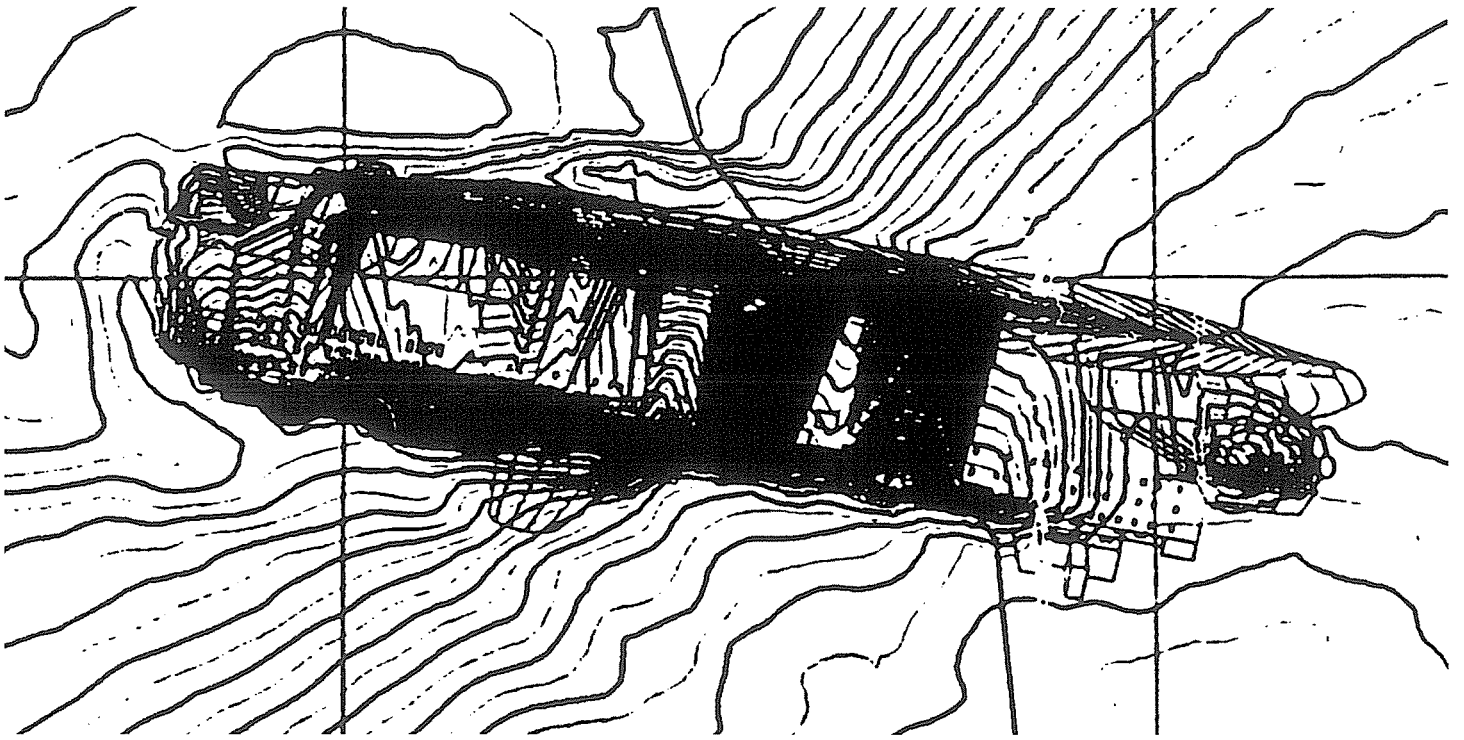
Svenska minsveparen Furusund deltog tillsammans med finska isbrytaren Nordica vid bärgningen av visiret 12 - 19 november. Furusunds loggbok anger att vraket bärgades på en position 1 400 väster om vraket.

Från 20 november 1994 förvarades visiret på kaj i Hangö, transporterades 1999 till Sverige med destination marinbasen på Muskö. Kort före ankomsten meddelades att kajen på Muskö inte kunde bära visirets tyngd. Lösningen blev uppställning i Södertälje hamn.

Visiret betecknas som den främsta symbolen för den största katastrofen i modern svensk sjöhistoria. Planer på att Statens Maritima Museer, SMM skulle bevara och visa det på Galärvarvet i Stockholm realiserades inte.

I januari 2002 påbörjades en tre år lång sejour på Älvsnabben, sedan 2005 har SMM, som äger visiret, ett femårigt avtal med Fortifikationsverket som innebär skyddad uppställning på Muskö.

Visirgåtan		Till förstasidan på programmet för International MV Estonia Seminar i maj 2000 fick AgnEf från Sjöfartsverket en sonarbild visande Estonia vilande på havsbotten. På grund av en detalj i bilden - ett objekt som förefaller vara identiskt lika visiret synes stå på fartygssidan - beslöt Den Oberoende Faktagruppen att bearbeta bilden. (se illustration) Resultatet visas i rapporten "MS Estonias visirgåta" (http://www.factgroup.nu/est/riddlese.html).
Vollenhoven	Pieter van	Ordförande Dutch Transport Safety Board, ordf.em. ITSA, styrelseledamot European Transport Safety Council. Medverkade vid Estonia-seminarium 2004
Volvo 417 EEE		Den enda lastbil som i Tullistan (se Lastförteckning) inte hade någon förare noterad. Fordonet misstänks ha transporterat ett stort antal (148 - 174) flyktingar från irakiska Kurdistan. (se Järvis).
Voronin	Aleksandr	Estnisk affärsman, ägare till Assotsioon Kosmos OÜ som registrerats med angiven avsikt att bedriva handel med material inom modern rymd- och vapentechnologi. Ägare till den attachéväska som vid dykningarna i december 1994 eftersöktes och hittades i hytt 6230. Innehållet i väskan tros ha koppling till de lastbilar (se Lastförteckning) som anlände med militäreskort kort före Estonias avgång. Voronin, 45 år gammal, överlevde förlisningen men dog, enl. uppgift i en hjärtattack, två veckor efter att Süd-Deutsche Zeitung publicerat detaljer om hans affärer och koppling till Estoniakatastrofen Uppgifterna om Voronin och hans eventuella koppling till de två lastbilarna ger upphov till frågor om - vem fick Franson/Cawson att ge dykarna order att söka efter Voronins dokumentportfölj när deras uppdrag var att undersöka förutsättningarna för en bärgning av fartyg och/eller omkomna samt bekräfta en redan fastställd förlisningsteori. (se Semi 1) - last och destination för det gods som transporterades i de lastbilar som kördes ombord med militäreskort strax före avgång - skälen till att bildäck - officiellt - inte undersöktes under ca 90 timmars undersökning av vraket i december 1994. Enl. JAIC skulle bildäck ha varit alltför farligt att undersöka (se Bildäck / NATO-officer m.fl.)
Vraket		Position: "As found" enligt Rockwater Latitud: 59°22'56.13" - Longitud: 21°41'00.98" Platsen var 2 112 meter från den position som finska myndigheter uppgav till Rockwater inför deras uppdrag Läge: Från vattenytan till havsbotten, 74 m vid aktern, 85 m vid fören Från vattenytan till vrakets högsta punkt 58 m Fartyget ligger på styrbords sida och med fören mot öster. Slagsidan som 1994 var 120° hade 2001 ökat till ca 150°, vraket anges ha kanat något nerför den sluttande botten. Med ekolod och sonar lokaliserades Estonia av finska fartyget Suunta den 30 september Vraket "isolerades" av Kari Lehtola genom att han uppgav felaktig position. I ett brev 11 januari 1995 till finska Trafikministeriet erkände han vad han gjort, och skrev "... tangerades den yttersta gränsen för mina befogenheter." Han motiverade ägerandet med att flera dykeriföretag, med tvivelaktig marknadsföring, erbjudit olika länders myndigheter sina tjänster efter olyckan och han ansåg det inte vara önskvärt att dylika företag skulle dyka vid vraket. (se Isolering; Stolt Comex)
Väddäck/fördäck		den öppna delen av Däck 4, framför däckshuset
Vädertät		vatten kan inte under några som helst väderleksförhållanden till sjöss tränga in i fartyget
Vädertät överbyggnad		Estonia = däck 2-4
Vägverket		En anställd hos Nordström & Thulin har lämnat uppgiften att rederiet hos Vägverket beställde eskort till Arlanda för lettiska lastbilen AG 565 (en av de två lastbilar som sist togs ombord Estonia) förd av Gunars Gobins
Wachtmeister	Holger	Överlevande, bror till Wanda. Observerade middagssällskapet vid kaptensbordet. Kapten Andresson 'stelnade' till vid kraftig vågsmäll



Sonarbild av M/S Estonia på havsbotten
Den Oberoende Faktagruppens "Visirgata" - läs mer på <http://www.factgroup.nu/est/riddlese.html>

Wachtmeister	Wanda	Överlevande, syster till Holger. Noterade att grannarna vid kaptensbordet Andresson, Piht och Aavik inte hade någon trevlig samvaro
Wahlström	Hans	Ordförande NTF Nordiska Transportarbetarefederationen. Tillsammans med den Internationella Transportarbetarefederationen krävde NTF en ny haveriutredning
Walander-Dalayman	Maria	Projektledare i Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder.
Wallin	Bosse	Departementsråd, Kommunikationsdepartementet. Intervjuad av Analysgruppen
Wallmark	Patrik	Kyrkoherde i Fellingsbro församling. En av dem som inom Svenska Kyrkan drev på för att få en ändring av beslutet att inte bärga de omkomna.
Wallström	Birgitta	Politiskt sakkunnig på Kommunikationsdepartementet med ansvar för Estoniafrågor. Sekreterare i Etiska rådet. Vid ett möte med anhängare på Karlbergs slott i april 1996 sade Wallström att regeringens beslut att täcka Estonia med betong står fast och är inte förhandlingsbart. Hon fortsatte "Även ni måste ha respekt för regeringsbeslut" vilket utlöste en storm av burop och upprörda reaktioner. Intervjuad av Analysgruppen
Wastesson	Marianne	Huvudsekreterare i Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder.
Wedin	Erik	Stf sjösäkerhetsdirektör Sjöfartsverket. Berättade 28 september 1994 att svenska inspektörer funnit säkerhetsbrister vid inspektion av Estonia före avresan. Hävdade att vatten på bildäck inte ensamt kan ha orsakat katastrofen
Weidinger	Yasmina	En av 28 överlevande som i februari 1998 protesterade i Svenska Dagbladet mot hur deras vittnesmål hanterats i den officiella haveriutredningen
Weisaeth	Lars	Norsk professor i psykiatri, sakkunnig, bl.a. med uppdrag för Sjöfartsverket. Intervjuad av Analysgruppen
Wejryd	Anders	Ärkebiskop. Meddelade att Svenska Kyrkan lägger inga hinder för att gravfriden omprövas om det finns viktiga skäl
Weman	Gunnar	Ärkebiskop. Deltog 26 nov 1994 tillsammans med finska och estniska ärkebiskoparna i vad hans kollegor betecknade som en begravningsceremoni
Wendt	Alve	Skeppsbyggare, anlitad av DIS som konsult. Starkt kritisk mot JAIC:s rapport
Werkström	Bertil	Ärkebiskop emeritus. Ledamot i Etiska rådet.
Wermelin	Hans	Skeppsteknisk konsult, ADC Support. Medverkade vid författandet av slutrapporten på uppdrag av JAIC
Westman	Henrik	Riksdagsledamot (m) medförfattare Estoniamotion, Medlem Estonia-gruppen i Riksdagen
Wetterholm	Claes-Göran	Fartygshistoriker, författare. Ordförande Skandinaviska Titanic-föreningen. Suppleant i AgnEfs styrelse. Medverkande Estonia-seminarium 2004
Wiberg	Claes	Dykare, arbetade i par tillsammans med Håkan Bergmark vid hemliga dykningar 1 - 3 oktober 1994
Wide	Bo	Kriminalkommissarie, Tillsammans med H. Lundberg och J. Olsson svenska polisens representant vid dykningarna december 1994. Instruerade Rockwaters dykare att genomöka sex angivna hytter
Wikner	Mats	Advokat, styrelseledamot SEA, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhängare
Wiktorin	Owe	Överbefälhavare 1994 - 2000. Undertecknade tillsammans med GD Ulf Larsson ett avtal (ett första avtal skrevs 1992) mellan Försvarsmakten och Tullverket som tillät införsel utan tullkontroll av material avsett för Försvaret. I möte med Estoniagruppern i Riksdagen sade han sig icke veta något om transport av militär material på Estonia.
Wilhelm Gustloff		Tyskt kryssningsfartyg som lämnade Gdynia i Polen den 30 januari 1945 med över 10 000 tyska medborgare ombord, av dem ca 4 000 barn, som evakuerades undan den avancerande Röda Armén. Mer än 9 000 omkom då sovjetiska ubåten S-13 sänkte fartyget med tre torpeder. Med tre stora explosionshål under vattenlinjen sjönk Wilhelm Gustloff på 50 minuter. En jämförelse görs med Estonia som enligt JAIC inte hade andra skador än de på visiret och rampen - Estonia sjönk enl. JAIC på 36 minuter
Wilkendorf	Tomas	Dipl. ing., skeppsbyggnadsingenjör anställd av Meyer Werft. Medlem i Den Tyska Expertgruppen

SjöVIRK
International Projects
ATT: Mikael Klingberg

Kj Börje
*Bj. vad jag skulle
i stort tillräckligt
vara underlag för
Förbud mot flyttjande
27/9 1994.*

PSC - On the Job Training in Estonia.

Hej Willet!

Översänder "utkast" till rapport från vår sojour i Estland 26-30/9 -94.

Ändra och stryk som du finner gott - kolla gärna den engelska stavningen osv.

För fortsättningen föreslår jag att 2-4 st "Trainees" gnuggas hos oss i Sverige under en 14-dagarsperiod. Lämpligen involveras ICG i verksamheten. Tidigast kan IOM medverka v 46-47.

Följande namn är lämpliga:

Arne Valgma
Vello Muru
Jaak Arro
Oku Tiik

Nästa steg borde bli att sikta in sig på tillägn av esternas eget tonnage inkl. lagstiftning och regelimplementering.

Med vänlig hälsning


Arne Sjöblom

*Om man stoppat henne
den 27/9 - för åtgärd
av alla 077 - hade man
säkerst ganska snart
kommit underfund
med övriga brister.
På den då hade partytiget
blivit över några veckor
i ESTLAND.*

Wilson	Drew	Journalist Washington Times. Författare till boken "The Hole". Begärde hos National Security Agency i USA att få ta del av 3 dokument (7 sidor) som rör Estonia. Som motiv för avslag meddelades att dokumenten är hemligstämplade därför att ett avslöjande av innehållet kunde förväntas allvarligt skada nationell säkerhet. (se National Security Agency))
Wirstam	Anders	Inspektör Bureau Veritas Stockholm. Estonia deltog i ett "Continuous Class Survey System" för skrov och maskineri i vilket Wirstam ansvarat för klassningssällskapets besiktningar
Witte	Henning	Rechtsanwalt HW KB, advokat, författare till boken "MS Estonia sänktes samt manus till filmen Baltic Storm. Ombud för anhängiga i Parisprocessen, styrelseledamot ELA
Yost	Terry	Dykare Rockwater A/S. En av de två dykare som undersökte kommandobryggan
Zahlée	Gunnar	Förste inspektör Sjöfartsinspektionen. Genomförde tillsammans med Åke Sjöblom en Hamnstatskontroll på Estonia timmarna före avgång (se Hamnstatskontroll)
Åbjörnsson	Rolf	Riksdagsman (kd). Medförfattare till riksdagsmotion avseende kompletterande haveriutredning
Åkerhielm	Carl Gustaf	Trafikchef Estline. Kommentar 28 september 1994: "Jag har hört vissa rykten om säkerhetsbrister"
Åkerlund	Anders	Komminister Borlänge, styrelseledamot SEA:s interimsstyrelse
Åkesson	Ingvar	Expeditionschef Försvarsdepartementet. Namngiven i Ångströms JK-anmälan som en av dem som borde höras.
Ålander	Lars Olof	Chefsinspektör vid Bureau Veritas Stockholmskontor. På ett brev till vilket Åke Sjöblom bifogade "utkast" till rapport från Sjöblom/Zahlée's uppdrag i Estland 26-30/9 -94, vilken inkluderade den famösa Hamnstatskontrollen; skrev Ålander (LoÅ) en kommentar (se illustration) ställd till Börje (Stenström): "Bif. vad jag anser i stort tillräckligt vara underlag för förbud mot nyttjande 27/9 1994. Om man stoppat henne den 27/9 - för åtgärd av alla 017 - hade man säkert ganska snart kommit underfund med övriga brister. Men då hade fartyget blivit kvar några veckor i Estland."
Ångström	Lars	Riksdagsledamot (mp). Drivande förespråkare för ny haveriutredning, flertal riksdagsmotioner, Anmälan 30 Maj, 2006 till JO avseende granskning av hovrättsrådet Johan Hirschfeldt, anmälan September 2006 till JK i vilken han begärde en utredning av vad Försvarsmakten och tidigare försvarsmaktanställda känner till om hemliga dykningar på Estonia. Talare bl.a. vid Estonia Symposium, Tallinn 2005. Medlem Estoniagruppen i Riksdagen Styrelseledamot AgnEf 1999-2001 Medverkande Estoniaseminarium 2000 - Rederiaktiebolaget Sally från 29 June 1980 - VIKING SALLY Åbo - Mariehamn - Stockholm - Effjohn från 1986 - VIKING SALLY Åbo - Mariehamn - Stockholm - Silja Line (Effjohn) från april 1990 - SILJA STAR Åbo - Stockholm - Wasa Line (Effjohn) från januari 1991 - WASA KING Vasa - Umeå - Vasa - Sundsvall - Estline Marine Company Ltd från 14 January 1993 - ESTONIA Tallinn - Stockholm
Åsard Ågare - Namn - Trafik	Per-Erik	
Örn	Peter	F.d. generalsekreterare Röda korset. Ordförande för Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder.
Öun	Elmar	Översatte kapitlet "Den försvunne kaptenen" ur Andi Meister's " Den oavslutade loggboken" från estniska till svenska.
Öun	Mati	Hög tjänsteman på Estlands Försvarsministerium. Berättade på Estonia Symposium i Tallinn 2005 att tjänstemän vid ministeriet varit inblandade i transport av militärt material på Estonia olycksnatten. Materialen, lastad på två lastbilar eskorterades ombord av estnisk militär (se Ühtigi) och ansvaret övertogs av svenskar som antogs tillhöra MUST. Lastbilarna ställdes strax innanför främre rampen

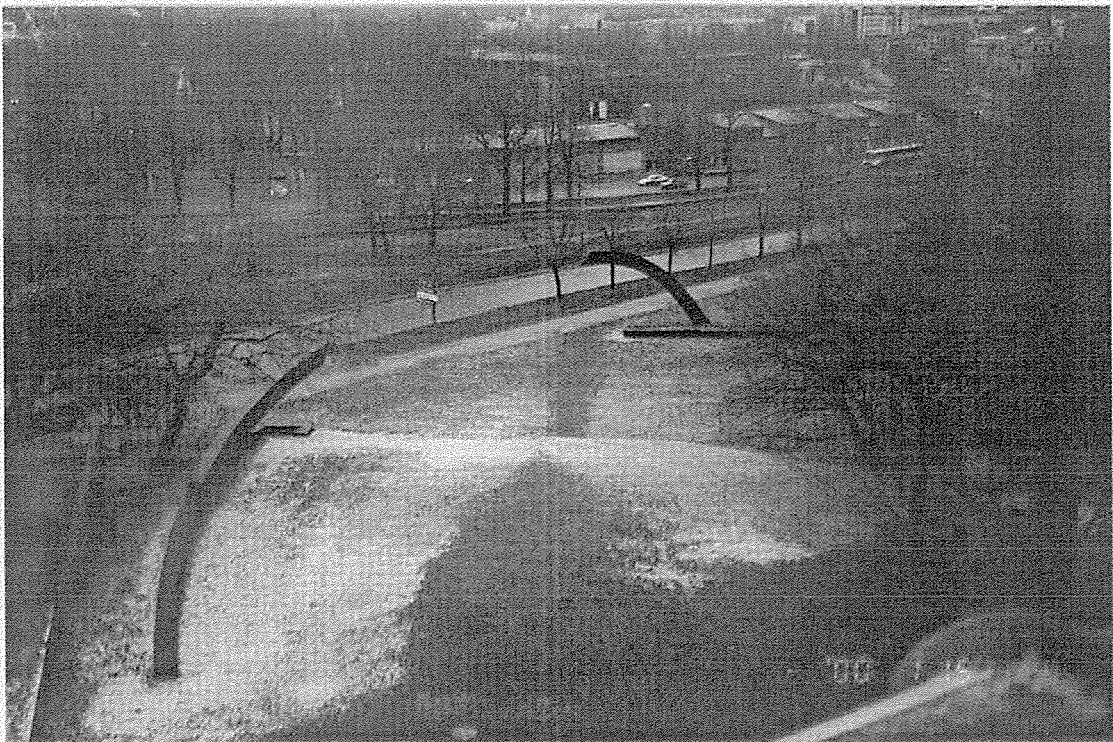
Öun	Mikael	<p>Överlevande. Ordförande i Neptunus, föreningen för överlevande. Styrelseledamot AgnEf 1999-2001. Medlem Estoniagruppen i Riksdagen</p> <p>Sittande på fartygssidan (babords fenstabilisator) vände han sin kamera för att med blixten påkalla uppmärksamhet från andra fartyg och råkade, i det enda (? se Isefjord) och mycket uppmärksammade fotografiet från Estonias förlisning få med en annan man, Janno Aser, i bilden.</p> <p>Öun har synpunkter och minnesbilder som skiljer sig från vad JAIC hävdar skedde i förlisningen:</p> <p>”Jag är mycket tveksam till att visiret skulle kunna dra ned rampen, så som visas i animeringen som finns till artikeln (Fokus 21 sept, 2007). Mitt tvivel för detta scenario grundar sig på att den delen av visiret som skulle kunna dra ned rampen helt enkelt inte håller för att bära upp visirets tyngd. Denna tunna plåtvägg på visiret skulle slitits loss från övriga visiret långt innan rampen öppnades.” (se Ramphus)</p> <p>En våg sköljde ner Öun i vattnet när Estonia i det närmaste låg på sidan. Från den livflotte han tagit sig upp i såg han senare undersidan av rampen på fartyget: ”Rampen var i eller mycket nära sitt stängda läge när observationen gjordes”.</p>
Övberg	Carl	<p>Överlevande. Vittnade om avspärrning av hamnen i Tallinn. (se Ühtigi) När han fortfarande var i sin hytt på Däck 1, däck under bildäck, hörde han en kraftig smäll eller krasch och hela skrovet riste till och när han kommit ut ur hytten såg han stora vattenmängder som sprutade ur de krökta ventilationsrör i korridoren.</p>
Överbyggnad		<p>vädertäta utrymmen (Däck 2 - 3) på fribordsdäck som bidrar till flytkraft och stabilitet när de kommer under vatten vid rullning, stampning eller slagsida.</p>
Överlevnad		<p>Förutsättningarna för att kunna ta sig ut ur fartyget var generellt bättre ju högre upp i fartyget en person befann sig när han/hon insåg att något verkligt allvarligt var på väg att ske.</p> <p>21 personer från Däck 1 tog sig upp genom alla trapporna till Däck 7 innan trängsel och slagsida gjorde det omöjligt. De insåg faran långt före andra som befann sig högre upp i fartyget, en indikation att vatten trängde in i fartyget underifrån.</p> <p>Det finns även indikationer att besättningsmedlemmar varit medvetna om faran före andra. Medan passagerare som räddades hade fått ge sig iväg minimalt klädda och i största hast hade besättningsmedlemmar kunnat ta tid till att klä på sig, ta med pass, plånböcker och andra tillhörigheter. En faktor därvidlag är att tjänstlediga besättningsmedlemmar inte behövde ta sig upp via trappor i fartygets inre, de hade kortare flyktväg från sina hytter på Däck 7 och 8</p> <p>Beträffande krismedvetenhet före situationen blev akut bör nämnas den uppgift systemtekniker Sillaste lämnade till finsk polis några timmar efter att han räddats.”Surrningarna av livbåtarna hade lossats i förväg.”</p> <p>(se Betongövertäckning; Sand)</p>
Övertäckning		

LITTERATUR

ESTONIALITTERATUR

Analysgruppen	En granskning av Estoniakatastrofen och dess följder, delrapport Nov 1998, SOU 1998:132
Analysgruppen	Lära av Estonia, delrapport/slutredovisning April 1999, SOU 1999:48
Anér, Sven	Estonia sprängdes Kärret, 2004, ISBN 91-971440-3-7
Anér, Lena & Sven	MAYDAY - en roman kring ESTONIAS öde Bokskogen, 2004, ISBN 91 7776 086 7
Aula / Sokero	Estonia: En kamp för livet Polarlehdet, ISBN 952-9762-06-2
Björkman, Anders	Lies and truths about the M/V Estonia accident http://heiwaco.tripod.com/LTP.pdf Ed. EGC, Jan 1998 ISBN 2-911469-09-7
Björkman, Anders	Nya fakta om Estonia. Rapport om Estoniautredningen Mars 1999, ISBN 2-91-1469-09-7
Björkman, Anders	Katastrofutredning http://heiwaco.tripod.com/KUP.pdf Svensk Internetutgåva, 2000 - 2009
Björkman, Anders	Disaster Investigation http://heiwaco.tripod.com/DIP.pdf Engelsk Internetutgåva, Juni 2001
Björkman, Anders	Estoniabluffen http://heiwaco.tripod.com/Ebluffen.pdf Svensk Internetutgåva, Maj 2002
Bogren, Leif	Därför överlevde jag Estoniakatastrofen Förlags AB Gondolin, 1996
Boje Hvid, Morten	Jag ville överleva: Tiden efter Estonia Egmont Richter, ISBN 91-7709-802-1
Brunner, Ernst	Mr Skylight: Oratorium Bonniers, ISBN 91-00-56120-7
Carlqvist, Knut	Tysta Leken Fischer & Co 2001, ISBN 91-7054-917-6
Carlqvist, Knut	Estonias fyra gåtor Estoniagruppen i Sveriges Riksdag Sept 2009, ISBN 978-91-633-5125-9
Cedervall, Klas	Försegling av M/S Estonia KTH, Stockholm, 1995-01-25
Centervall, Stig	Between The Devil and The Deep Blue Sea
Gustafsson, Lars H.	En Läkares Samvete (Kapitel: M/S Estonia och Etiska rådet) Norstedts förlag ISBN10 9113016040
Hedman, Åsa	I mitt innersta rum (efterlämnade dikter, ÅH omkom i katastrofen) Artemis Bokförlag, ISBN 91-87763-55-9
Hellberg / Jörle	Katastrofkurs Natur och Kultur, ISBN 91-27-05715-1
Holm, Per	Foerlis Faergen Estonia Dan Gyldendal, ISBN 87-00-48898-4
Holm, Per	Der Untergang der Estonia Aufbau TB, ISBN 3-746-61639-5
Holm / Popova	Protokollet Bonnier Fakta, ISBN 91-85015-08-3

Härstedt, Kent	Det som inte kunde ske	Albert Bonniers 1995, ISBN 91-0-056257-2
The Joint Accident Invest. Commission.	Final Report on the capsizing of the Ro-Ro vessel MV Estonia	ISBN-951-53-1611-1
Den för E., F. & Sverige gemensamma ...	Slutrapport Ro-ro passagerarfärjan MS Estonias förlisning i Östersjön	ISBN 91-38-31458-4
Kindbom, Mikael	Hoppet bortom Estonia	ISBN 91 7038 953 5
Lindow, Styrbjörn	Erfarenheter och lärdomar av Estoniakatastrofen	ÖCB, ISBN 91 7097 033-7
Lundegård, Mats	MAYDAY MAYDAY Estonias undergång	Norstedts, 1995 ISBN 91-1-952182-0
Meister, Andi	Löpetamaa logiraamat	Baltic News Service, ISBN 9985-883-01-2
Nobel, Peter (Inrikesdep).	Efter Estonia	SOU 1996:189
Pihlajamaa, Terttu	Estonia - Berichte und Erfahrungen	Evang. Verlagsanstalt, ISBN 3-374-01754-1
Pihlajamaa, Terttu	Vi kan inte glömma Estonia	T. Pihlamajaa Förlag, ISBN 91-630-6234-8
Rabe, Jutta	Die Estonia - Tragödie eines Schiffsuntergangs	D. Klasing Verlag, ISBN 3-7688-1267-7
Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga	SEA INFO	1 - 97; 2 - 97; 1 - 98; 1 - 99; 1 - 02; 1 - 04; 1 - 05; Sept - 09 NÄR - VEM - VAD ISSN 1403-2430
Socialstyrelsen	Estoniakatastrofen (KAMEDO 68)	SoS-rapport 1997:15, ISBN 91-7201-195-5
Socialstyrelsen	Estoniakatastrofen - M/S E:s förlisning i Östersjön den 28 sept. 1994	Soc. styr., 1997, ISBN 91-7201-195-5
SPF, Styrelsen för Psykologiskt Försvar	Det ser verkligen illa ut ...	SPF 168-01, ISBN 91-38-30929
SPF, Styrelsen för Psykologiskt Försvar	Mediernas Estonia	SPF 168-02, ISBN 91-38-30931-9
SPF, Styrelsen för Psykologiskt Försvar	Estonia i nyheterna	SPF 168-03, ISBN 91-38-30931-9
SPF, Styrelsen för Psykologiskt Försvar	Bilder av en katastrof	SPF 168-04, ISBN 91-38-30932-7
SPF, Styrelsen för Psykologiskt Försvar	Estonia" - the Disaster in Estonian Media	SPF 168-05, ISBN 91-38-30933-5
SPF, Styrelsen för Psykologiskt Försvar	Estoniakatastrofen, massmedierna och allmänheten	SPF 168-06, ISBN 91-38-30934-3
SPF, Styrelsen för Psykologiskt Försvar	När nyheten nådde Estland	SPF 168-07, ISBN 91-38-30935-1
Waldetoft, Dan	Estonia inom oss	Nordiska muséet, ISBN 91-7108-386-3
Wilson, Drew	The Hole - Another look at the sinking of the Estonia ferry	Exposure Publ. ISBN 978-1-84685-132-2
Witte, Henning	M/S Estonia sänktes	Wittes förlag, 1999 ISBN 91-630-90-53-X



Den Brutna Linjen - Estoniamonumentet i Tallinn