

Det största maritima bedrägeriet i alla tider - Om 'Estonia' på svenska
Nya uppgifter 2005 och 2006 avslöjar bluffen

Alla Heiwa Co sidor om Estonia

M/S 'Estonia' - Sjunkförloppstudien 2006-2008

(Mars 2006)

'Vi vet inte och kommer sannolikt aldrig att veta exakt hur sjunkförloppet gick till. Men med dagens teknik och simuleringar går det att hitta fler förklaringar och fler möjliga vägar. Då finns det ju ingen anledning för oss att säga nej till att ytterligare kontrollera detta.'

Mona Sahlin, minister

DN 050319

Regeringen beslöt den 17 mars 2005 att avsätta SEK 8 000 000:- till ett forskningsprojekt som avser en studie av **sjunkförloppet** av M/S Estonias förlisning. Uppdraget har skötts av **Vinnova**. Vinnova publicerade en sk announcement på sin hemsida i maj 2005 om projektet. Vinnova kontaktade sedan 150 nyckelpersoner i Europa och okänt antal nyckelpersoner i Asien, Australien och Nord- och Sydamerika att anmäla intresse för forskningsprojektet. Nyckelpersoner i Afrika - där Heiwa Co är aktiv - kontaktades ej. Totalt enbart fyra intressenter anmälde sig, varav två fick tillfälle att inge fullständiga förslag. Vid tre möten september och oktober 2005 och i januari 2006 bedömdes förslagen av Vinnova. I brev till Försvarsdepartementet, 103 33 Stockholm, datum 2006-01-30 (diariernr 2005-00487) föreslog sedan Vinnova att **SSPA Sweden AB** (Dr. Claes Källström) får SEK 8 000 000:- att utföra forskningsprojektet! Källström är medlem i Vinnovas Programråd för sjösäkerhetsforskning och har tidigare (2003) fått SEK 7 .997.615:- av Vinnova att utveckla ett nytt räddningsbåtsystem. Inga resultat från detta projekt har någonsin redovisats! **IMO** anser numera att snabba räddningsbåtar bör, som regel, inte betraktas som livräddningsredskap och därför ej ens behöver specificeras. **SSPA Sweden AB** ägs av svenska staten.

I brev till **SSPA Sweden AB**, 400 22 Göteborg, datum 2006-03-01, (diariernr 2005-02852) har sedan **Vinnova** bekräftat beslutet (datum 2006-02-24) att **SSPA Sweden AB** skall utföra forskningsprojektet för SEK 8 000 000:-. Motivet för beslutet (diariernr 2005-02852) är känt:

SSPA-konsortiet har presenterat ett omfattande förslag som ... innehåller de viktigaste delarna ingående i en rationell studie av sjunkförloppet. ... Projektet bedöms kunna ge forskningsresultat som kommer att kunna jämföras med de forskningsresultat som så småningom presenteras av den studie som genomförs av XXXXXXX (X = svarttuschat av sekretessbedömare). Studierna kommer kunna ge en bred bild av händelseförloppet och samtidigt föreslå åtgärder för framtida sjösäkerhetsåtgärder.

Heiwa Co anser förfarandet ganska häpnadsväckande. Regeringen meddelar Riksdag och allmänhet i mars 2005 att Estonias sjunkförlopp skall utforskas och ger uppdraget (sekretessbelagt) exakt ett år senare till ett eget företag, vars bidrag till ökad sjösäkerhet är noll! **SSPA Sweden AB** biträdde redan 1995 Estoniakommissionen med en **förfalskad rapport** om vågkrafter på Estonias överbyggnad/visir. Heiwa Co har naturligtvis, som framgår av länkar på denna **hemsida** och nedan, meddelat regeringen, Vinnova och SSPA Sweden AB att **alla väsentliga, officiella uppgifter av Estoniakommissionen om händelseförloppet är förfalskade**. Det vore intressant att veta hur denna uppgift påverkar forskningsuppdraget.

SSPA Sweden AB - Strathclyde University, Glasgow, Skottland - MARIN, Delft, Holland skall utföra forskningsprojektet under SSPA:s ledning!

Ansvariga är Claes Källström, Björn Allenström och Jianbo Hua, SSPA (totalt 31 manmånaders arbete), Olle Rutgerström, CTH (11 månaders arbete), Dracos Vassalos och Andrzej Jasionowski, Strathclyde (totalt 30 manmånaders arbete) och Reint Dallinga, Jan Otto de Kat och A.P. van't Veer, MARIN (totalt 17 manmånaders arbete). Hela projektet omfattar 78 manmånaders arbete!

Det övergripande målet med forskningsstudien är att förstå och förklara sjunkförloppet samt de underliggande orsakerna till förlusten av MV Estonia.

Ur projektbeskrivningen: "This project, by bringing together a consortium with unique state-of-the-art knowledge and tools, provides an opportunity for instilling a fundamental understanding in the maritime industry at large, namely that *improving ship safety requires use of knowledge in all its forms*, and that only through embracing innovation and becoming more technologically adept could the rightful levels of safety be achieved cost-effectively."

Det låter ju bra - att förbättra sjösäkerhet kräver kunskap i alla dess former!

Konsortiet anger vidare att: "The loss of MV Estonia has unravelled inherent weaknesses of ships with large undivided spaces when subject to hull damage ... !"

Konsortiet verkar inte ha förstått att Estonias vattentäta skrov med 14 vattentäta, stängda skott och avdelningar är oskadat, dvs helt utan stora, odelade utrymmen! Det var enbart vatten i överbyggnadens (superstructure) odelade utrymme som initierade slagsidan.

Konsortiet ställer frågan: What was the role of the MV Estonia's superstructure in preventing rapid capsizing?

Svaret är att överbyggnaden (bildäcket -däck 2 och 3) enligt uppgift var vattenfylld och att vattnet bara kunde rinna upp men ej ut; med 1800 ton vatten lastat där skulle fartyget sedan ha kapsejsat och flutit upp och ned. En öppen överbyggnad fylld med vatten förhindrar ej kapsejsning. Tvärtom. Men enligt JAIC flöt Estonia i minst 40 minuter efter slagsidan och förflyttade sig nästan tre kilometer för att plötsligt sjunka 1560 meter öster om det avslagna visiret. Konsortiet skall naturligtvis förklara detta märkliga sjunkförlopp i detalj.

Konsortiets metodik: "The proposed approach combines a wealth of forensic, design, analytical modelling and experimentation expertise of the partners involved, deployed to *scrutinize and review the available evidence*, to synthesise this into loss hypotheses, to test these hypotheses through first-principles modelling studies, and to *finally demonstrate the established scenario of the loss* through a physical experiment and through virtual modelling and simulation."

Det är utmärkt. **Gå igenom och kontrollera alla tillgängliga bevis! Slutligen bevisa det framtagna olycksförloppet!**

Konsortiets informationsbas: "The official JAIC report with its supplements, the SPF study as well as *all other available material pertinent to the ship and the accident*, will form the basis for the detailed scrutinising and reviewing study. Classification of the information, qualification of its pertinence, validation and ultimate synthesis will follow specialists' expert reasoning process."

To build relevant digital models of MV Estonia, detailed information will be required of the vessel architecture, namely hull lines including all appendages, GA and internal subdivision throughout the ship, including Decks 4 to 9, capacity to oppose flooding deriving from strength of external windows, internal doors, walls, etc, watertight doors operation, venting ducts, cargo distribution and characteristics, piping system topography and other connections."

Det är utmärkt att hela däckshuset (däck 4-9) ingår i studien! Det har angetts att Estonia flöt på däckshuset (däck 4-9) men det finns inga bevis för det. Normalt vattenfylls ett däckshus med fönster och dörrar omedelbart och bidrar ej till flytande eller förhindrar kapsejsning. Det är naturligtvis omöjligt att få fram detaljerade uppgifter om själva fartyget. Enligt JAIC och svenska regeringen existerar inga ritningar! Men det bör ej hindra forskningsprojektets inledning - att verifiera tillgängliga uppgifter! De flesta är tyvärr förfalskade.

Rapportering: "The final report will summarise and detail the approach, methodology, tools and *results of the investigation*. ... One month after the project commencement, *a public call will be made for any professional opinion, analyses or other evidence to be made available in writing to the consortium*. This information will be scrutinised in WP2 along with any other evidence available in archives. If deemed necessary by this consortium, further dialog will be initiated with the contributing parties. This step intends to ensure that *transparency of the investigation is maintained* and *no scope for speculation exists*. Furthermore, a dialogue with the Industrial and Expert panel will take place during the whole project."

Heiwa Co har ännu ej sett konsortiets uppmaning att lämna in åsikter, analyser och annat bevismaterial till det, men utgår ifrån att alla Heiwa Co:s uppgifter kommer att bedömas. Estlands riksåklagare **Margus Kurm** har nyligen (10 mars 2006) rapporterat att rampen aldrig var helt öppen, mm, dvs det officiella olycksförloppet stämmer ej! Naturligtvis har Kurm rätt. Det finns inga bevis att vågkrafter kunde ha slagit bort visiret, som sedan skulle ha dragit ut rampen, etc.

"An internet web site will be developed where public communication will be facilitated and the final report will be made available in an electronic format."

Three months after the project end, a special international symposium/workshop in Sweden on the project results will be organised, to facilitate public discussion on the findings."

Heiwa Co kommer att följa utvecklingen.

Som framgår av ovan har Vinnova även godkänt en studie som genomförs av XXXXXXXX, som i verkligheten är HAMBURG SHIP MODEL BASIN, HSVA, Bramfelder Strasse 164, D-22305 Hamburg (diariendr 2005-02901, datum 2006-03-01). Motivet är:

Hamburg Ship Model Basin i Hamburg har presenterat ett fokuserat förslag som ... innehåller de viktigaste delarna ingående i en rationell studie av sjunkförloppet. ... Projektet bedöms kunna ge forskningsresultat som kommer att kunna jämföras med de forskningsresultat som så småningom presenteras av den studie som genomförs av YYYYYYYY (Y = svarttusch av sekretessbedömaren, men som naturligtvis är SSPA Sweden AB). Studien kommer därmed kunna ge en bredare bild av händelseförloppet och samtidigt föreslå ytterligare åtgärder för framtida sjösäkerhetsåtgärder.

I brev till **HSVA**, D-22305 Hamburg, datum 2006-03-01, (diariendr 2005-02901) har sedan **Vinnova** bekräftat beslutet (datum okänt) att **HSVA** skall utföra ett begränsat forskningsprojektet för SEK 3 463 250:-. Vad som skall utföras och

hur det skall gå till och vilka nya uppgifter som skall betraktas är i detta fall inte kända och tydligen sekretessbelagda, men HSVA skall tydligen producera en sk short video animation of the sinking sequence. Heiwa Co har naturligtvis, meddelat HSVA att alla väsentliga, officiella uppgifter av Estoniakommissionen om händelseförloppet är förfalskade. Det vore intressant att veta hur denna uppgift påverkar HSVA:s forskningsuppdrag.

Sjunkförloppsstudierna skall lägesrapporteras 15 september 2006, 15 mars och 17 september 2007 och slutredovisas 17 september 2008. Heiwa Co kommer som sagt att följa utvecklingen.

Anders Björkman

Heiwa Co, European Agency for Safety at Sea

Beausoleil, Frankrike/Heliopolis, Egypten

(31 mars 2006)

M/S 'Estonia' - Visiret bärgades vid vraket! Ubåtskollision?

(April 2005)

'Alternativet är att lögnen som medel tyst accepteras, och att undersökningskommissioner i framtiden får finna sig i att alla och envar försöker att ljuga sig ur situationer. Om den ena har rätten att ljuga så har rimligen den andre samma rätt. Om en kommer undan efter att ha beslagits med lögn finns det ingen anledning för andra att i framtiden inte pröva samma metod. ...

I grunden handlar det om framtiden. Accepterar vi lögnen i dag har vi sanktionerat lögnen också i morgon. Då handlar det om ett systemskifte in i lögnens rike.'

Carl Bildt, statsminister 1991-1994

SvD 060221

Estonias sjunkförlopp diskuterades i **riksdagen den 17 mars 2005**. Flera motioner 2003/4 av fem olika partier krävde **ny utredning**. Inför riksdagsdebatten uppvaktade alla idag aktiva anhörig- och överlevandeorganisationer **Trafikutskottet den 7 februari 2005** med uppgifter som aldrig beaktats av haverikommissionen. **Enligt svensk lag, EU-regler och FN-resolutioner** är Sverige skyldigt att bedöma nya uppgifter i olycksutredningar. Trafikutskottet ignorerade uppgifterna och struntade i svensk lag och rekommenderade avslag på motionerna. I en artikel på DN-debatt 17 mars angav Lars Ångström jäv som bidragande orsak till utskottets beslut. Under riksdagsdebatten framfördes klara uppgifter om att det officiella sjunkförloppet är omöjligt om visiret hade trillat av. Visiret skulle i själva verket ha suttit kvar på vraket, sedan lossats från vraket under vatten och bärgats vid vraket.

Redan den 15 augusti 1996 granskade undertecknad det då officiellt angivna sjunkförloppet i en artikel på DN-debatt och kom till samma slutsats; hade Estonia vattenfylld via den öppna bogrampen i överbyggnaden - mer än två meter över vattenlinjen - hade Estonia slagit runt i sidled och flutit upp-och-ned efter två minuter och ingen hade överlevt! Eftersom detta inte skedde måste olycksförloppet 1994 ha varit annorlunda. Det föreslogs 1996 att skrovläckage under vattenlinjen borde utredas.

Haverikommissionen reagerade snabbt i ett TT-uttalande samma dag:

"Det finns inget stöd för (Björkmans) teori. (Björkman) har inte tillgång till vårt material eller riktiga data... (Björkman) har gått ovetenskapligt till väga. (Björkman) bortser från det material som går emot hans teori. (Kommissionen) har varken tid eller lust att hålla på att älta ointelligenta resonemang. Anders Björkman vill inte ta reson."

1994 var Björkman ansvarig för 12 ro-ro-passagerarfartyg liknande Estonia. Rederiet gjorde stabilitetsberäkningar på riktiga färjor som visade att alla kapsejsade - slog runt och flöt upp-och-ned - med 900-1 200 ton vatten lastade instängt i överbyggnaden (dvs vattnet kunde inte rinna ut). Estonia skulle ha gjort samma sak med 1 900 ton! Ingen färja sjönk med vatten lastat i överbyggnadens bildäcksutrymme. Skrovläckage som sjunkorsak har aldrig utretts! Haverikommissionen bara antog att skrovet var oskadat.

Debattartikeln ledde till kontakter med ett stort antal överlevande och anhöriga som fortsätter än idag. Alla dessa personer tror på skrovläckage som sjunkorsak. Vad som orsakade skrovläckaget är inte utrett.

DET OFFICIELLA SJUNKFÖRLOPPET utsattes naturligtvis för allvarlig kritik, när slutrapporten publicerades i december 1997. Det saknades helt enkelt bevis i form av verifierade fakta och korrekta beräkningar för förlopp och slutsatser med avslaget visir. Skrovet var inte fullständigt undersökt och inget annat alternativ än förlust av visiret som "orsak" hade undersökts, alltså varken skrovläckage som följd av kollision, attentat, utmattning, o s v. Flera kritiska böcker och rapporter publicerades 1998-2002 och delgavs regeringen och riksdagen, som debatterade frågan om ny eller

kompletterande utredning i december 2001, maj 2002 och maj 2003.

Oktober 2000 lät regeringen remissbehandla nya uppgifter publicerade i Björkmans böcker, tillgängliga på Internet och andras, bl.a. om det omöjliga sjunkförloppet baserat på kommissionens material och data. En majoritet av remissinstanserna rekommenderade att **de nya uppgifterna** skulle bedömas, men regeringen lyssnade enbart till Sjöfartsverket och Statens Haverikommission och meddelade att inget ändrade de tidigare slutsatserna. I april 2001 beslöt regeringen istället att Styrelsen för Psykologiskt Försvar, SPF, skulle göra en förstudie av hur det officiella sjunkförloppet kunde verifieras. Den 28 mars 2003 publicerade SPF sin studie av sjunkförloppet i form av en rapport skriven av viceamiral Frank Rosenius, SPF, och Staffan Sjöling, civilingenjör FMV, med beräkningar gjorda med ett NAPA stabilitetsprogram. Ingen officiell upphandling skedde eftersom uppdraget utfördes på rekordtiden 60 timmar.

DEN EGENDOMLIGA RAPPORTEN beskriver hur Estonia, med maximal lastförmåga 3 300 ton varav 2.500 ton redan utnyttjats, lastar upp till 10 000 ton extra vatten i överbyggnaden genom öppen bogramp utan att vare sig trimma, sjunka eller kapsejsa! Hur var nu detta möjligt? Varför slog inte Estonia runt i sidled och flöt upp-och-ned med 1 900 ton vatten? Jo, förutom genom helt uppfunna uppgifter om att mer än 10 000 ton vatten kunde lastas i överbyggnaden vilket är fysiskt omöjligt - *färlig trimmar på bogen och allt vatten rinner ut av sig själv* - hade Rosenius/Sjöling helt enkelt manipulerat stabilitetsprogrammet. **Studien antar att det är is (!) som lastas i överbyggnaden och som sedan surras fast!** Fartyget trimmar därför inte, pga isen är lastad/surrad i överbyggnaden och isen kan inte rinna ut. Det är ju inte riktigt klokt! Man hade även "gjort" däckshuset, ovanpå den vattenfyllda överbyggnaden, 100 procent vattentätt. Dessa nya förutsättningar har ingen som helst vetenskaplig bas! Estonia flöt nämligen aldrig på däckshuset.

Vidare antog man att det fanns öppna ventilationskanaler i fartygssidan, så att skrovet under den vattenfyllda överbyggnaden vattenfylldes vid >40° krängning. Men Estonia sjönk inte för det. Först när Rosenius/Sjöling lastar vatten i det vattentäta däckshuset sjunker Estonia snabbt som en sten - betydligt fortare än i Haverikommissionens egen redogörelse.

Vid riksdagsdebatten 17 mars 2005 uppgav Mona Sahlin:

"Den här förstudien visade inte att haveriutredningens sjunkförlopp var omöjligt utan att det hade kunnat vara möjligt".

Som förstudie av Estonias sjunkförlopp har emellertid ännu ingen oberoende expertis godkänt Rosenius/Sjölings opus med is lastad i överbyggnaden. Mona Sahlin har på direkt fråga inte kunnat ange en enda expert, fristående från kommissionen, som kan verifiera haveriutredningens sjunkförlopp.

VISIRPOSITIONEN ÄR OBEVISAD. Vid riksdagsdebatten mars 2005 uppgav Lars Ångström:

"Som en av förutsättningarna för sitt scenario påstår JAIC att Estonia tappade bogvisiret tre kvart före förlisningen. Haverikommissionen uppger i sin rapport att bogvisiret återfanns 1.6 kilometer ifrån vraket efter tre veckors letande. På den sonarbild som togs under sökningen efter Estonia syns ett föremål alldeles invid bogen av fartyget som i storlek och form tycks överensstämma med bogvisirets storlek och form. Vi vet också att den sonarteknik som användes var nog avancerad för att lokalisera ett badkar på 80 meters djup en kilometer bort. Påståendet att man letade idogt i tre veckor efter bogvisiret faller på sin egen orimlighet".

Mona Salin svarade:

"Jag vill kommentera en sak som Lars Ångström var inne på, nämligen bogvisiret. Han visade upp bilder på det här. Jag har svårt att se hur någon kan hävda annat än att det plockades upp där det faktiskt plockades upp och där det hittades av en finsk isbrytare".

NATURLIGTVIS BÄRGADES VISIRET VID VRAKET! Enligt uppgifter i Estoniasamlingen, www.estoniasamlingen.se, lokaliserades och filmades visiret först den 18 oktober 1994 av det finska bevakningsfartyget Tursas. Detta skedde enligt Haverikommissionen 'en sjömil väster om vraket'. I verkligheten lokaliserades det finska fartyget Suunta, med hjälp av sonar och ekolod, vraket efter Estonia redan den 30 september. Vraket rapporterades då i position N59°23'55", E21°42'10.20", vilket är mer än två sjömil öster om visiret. Kommissionen tog helt enkelt chansen att uppge en falsk position 'as reported' - markerad med en blå boj - en sjömil öster om den långt senare uppgivna verkliga vrakpositionen 'as found', vid N59°22'56", E21°41'01" - officiellt meddelad i januari 1995. Söndagen den 2 oktober 1994 hade resultatet av sökningen med sonar och ekolod kring vraket den 30 september redovisats av doktor Nuorteva, finska statens Hydrografiska byrå. Dagens Nyheter rapporterade 3 oktober:

"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".

I slutrapporten 1997 finns inga uppgifter om detta föremål!

När visiret bärgades den 19 november 1994 av den finska isbrytaren Nordica, fick närvarande media uppfattningen att visirpositionen var 'en sjömil väster om vraket' - den blå bojen som skymtade i öster. En sorgelöshög tid ägde sedan rum vid just denna blå boj. Emellertid, när Sjöfartsverket/Rockwaters officiella dykexpedition ankrade vid samma boj 2 december 1994 fanns där inget fartygsvrak! Det lokaliserades senare en sjömil västerut - och då naturligtvis vid positionen 'as found'.

Den 9 december rapporterade svenska kustartilleriet positionen av en röd boj vid N59°22'.58", E21°39'.21" ± 100 meter, cirka en sjömil väster om den korrekta vrakpositionen 'as found'.

HAVERIKOMMISSIONEN UPPGER POSITIONEN för den röda bojen som visirets. Om visiret någonsin befann sig där är inte bevisat. Någon röd boj noterades icke vid bärgningen och det finns inga uppgifter att en röd boj lades ut vid visiret. En besiktning av Tursas och Nordicas loggböcker torde visa att visiret faktiskt bärgades vid vrakpositionen 'as found' - varvid hela det officiella sjunkförloppet faller! Dåvarande kommunikationsminister Ines Uusmann frågade senare haverikommissionen varför den hade uppgivit en falsk vrakposition 'as reported' (blå boj) en sjömil öster om den riktiga positionen. Svar inkom att rapportören av den falska vrakpositionen, Kari Lehtola, chef för finska Haverikommissionen, hade konfererat med svenskarna Forssberg, chef för svenska Haverikommissionen och Franson, chefsjurist vid Sjöfartsverket, om saken. Uusmann gjorde sedan inget ytterligare åt detta!

EN MYSTISK GIR är ett av Haverikommissionens bevis för sitt sjunkförlopp. Estonia skulle ha girat 180° babord 1 000 meter väster om den position där visiret förlorades och ha tappat en massa 'fragment' på havsbotten. De filmades enligt kommissionen första veckan i oktober 1994. Fakta är att havsbotten aldrig undersöktes 1 000 meter väster om den röda bojen och inga 'fragment' har dokumenterats någonstans.

Allt detta sammantaget medför att visiret med all sannolikhet både påträffades och bärgades alldeles intill vraket. Haverikommissionen ljuger oss rätt upp i ansiktet.

EN NY SJUNKFÖRLOPPSSTUDIE annonserades vid riksdagsdebatten 17 mars av Mona Sahlin:

"Därför vill jag berätta för kammaren att regeringen i dag har beslutat att Verket för innovationssystem, Vinnova, ska beställa ett forskningsprojekt som avser en studie av sjunkförloppet vid M/S Estonias förlisning. Huvudsyftet med den studien ska vara att ta fram kunskap som kan bidra till att ytterligare förbättra sjösäkerheten för fartyg av den här typen. Vi har avsatt 8 miljoner kronor i första skedet till det här ändamålet. För att möjliggöra att internationell kunskap och erfarenhet tas till vara har regeringen också beslutat att det ska vara möjligt för internationella forskningsinstitut ... att ansöka om att få genomföra forskningsprojekt".

UPPGIFTERNA ÄR MISSVISANDE. I kontakt med Vinnova upper Claes Unge att projektbeskrivning, upphandling och beslut om den nya sjunkförloppsstudien kommer att skötas av Per Ekberg, Sjöfartsinspektionen!

Det finns naturligtvis inget seriöst forskningsinstitut i världen som kan verifiera haverikommissionens sjunkförlopp baserat på dess egna obevisade uppgifter om förlorat visir, öppen ramp, vatten lastat i överbyggnaden, 180° gir 1 000 meter väster om visiret och sedan 38 minuters vattenfyllnad - utan kapsejsning! - och slutlig sjunkning 1 560 meter öster om visiret. Alla forskningsinstitut kommer att komma fram till samma slutsats som jag och många andra själva gjorde 1994 - färjan kapsejsar och flyter upp-och-ned efter två minuter. Det behövs inte åtta miljoner 2005 - i första skedet - för att visa det. Använd istället pengarna och låt en oberoende expert bedöma de obeaktade uppgifterna enligt svensk lag, EU:s regler of FN:s konventioner.

VARFÖR PROTESTERAR INTE FOLKET och dess företrädare och speciellt allt sjöfolk mot alla dessa egendomliga uppgifter om Estonia? Olycksorsakens centrala omständigheter har förvrängts och undanhållits mellan 1994-2005. Falska studier presenterades ännu nio år efter olyckan! På grund av denna likgiltighet fortsätter svensk sjösäkerhet, läs demokrati, att kraftigt försämrats. Varför inte istället bedöma de obeaktade uppgifterna? Anledningen är att beslutsfattarna på Sjöfartsverket sedan 1994 är politiskt tillsatta utan kunskap om sjösäkerhet! Yrkesmännen i Sverige har tvingats bort eller till tystnad. De är inte likgiltiga men har med hot tvingats att tåga.

VISA GÄRNA ATT JAG HAR FEL! Uppgifterna här ovan kan betraktas som verifierbara fakta.

Anders Björkman

Heiwa Co, European Agency for Safety at Sea

Beausoleil, Frankrike

(4 april 2005)

Snabba livräddningsbåtar installerade 1995 efter rekommendation av Estoniakommissionen har visat sig vara livsfarliga och betraktas 2004 inte längre ens som livräddningsredskap! SEK 650 miljoner är bortkastade på idiotisk 'sjösäkerhet'! Ett dokumenterat resultat av svensk mörklägning av Estoniaolyckan!

Heiwa Co begär 14 december 2004 kompletterande utredning av nya fakta om Estonia

Enligt svensk lag om sjöolyckor skall nya fakta om tidigare olyckor alltid utredas. Följande begäran har därför inlämnats (via e-post):

----- Original Message -----

From: Anders.Bjorkman
To: registrar@defence.ministry.se

Cc: sofia.karlsson@defence.ministry.se
Sent: Tuesday, December 14, 2004 7:21 PM
Subject: Ärende SÖ 2004 3185 CIV

Re: **Ärende SÖ 2004 3185 CIV - Framställning om att Statens haverikommission hos regeringen skall hemställa om återupptagande av undersökningen av M/S Estonias förlisning (SHK referens A126/04) – handläggare Sofia Karlsson**

Till Sofia Karlsson - Försvarsdepartementet

Undertecknad har begärt att Statens haverikommission (SHK) hos regeringen hemställer att undersökningen rörande M/S Estonias förlisning återupptas eftersom frågor rörande fartygets vattentäta dörrar och dess ventilationskanaler i sidan, mm, enligt min uppfattning inte utretts och att mina uppgifter härom inte beaktats vid **regeringens beslut den 19 april 2001** (att inte göra en kompletterande utredning).

SHK verkar tyvärr fortfarande okunnig om gällande lag för internationell sjöhaveriutredning som Sverige (och Finland och Estland) antagit i FN. FN-resolution IMO A.849(20) och dess Lag för Undersökning av Sjöolyckor och Incidenter till Sjöss, paragraf 13, säger nämligen:

"Återöppnande av utredningar - När nytt bevis för en olycka presenteras skall det bli fullständigt bedömt och remitteras till andra, väsentligt intresserade Stater för lämplig behandling. När nytt bevis som väsentligt ändrar beslut av omständigheterna under vilket olyckan skedde, och som väsentligt ändrar slutsatserna i relation till orsaken eller några följdrekommandationer, skall Staterna omvärdera sina beslut".

SHK bör i princip inte hävda att skäl inte finns för ytterligare utredning, när bevis redan har presenterats som kräver sådan enligt gällande, svensk lag. Resolution IMO A.849(20) och dess föregångare finns naturligtvis intagen i svensk lag om olycksutredningar (1990:712). Enligt den lagstiftning som gäller för Statens Haverikommissions undersökningsverksamhet får en undersökning som avslutats - 18 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor - återupptas om det kommer fram nya omständigheter som kan antas ha betydelse för undersökningsresultatet.

SHK har 2004-12-07 emellertid beslutat att inte vidta någon annan åtgärd med anledning av framställningen än att överlämna en kopia av min skrift till Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) för kännedom.

Du ombedes nu att vidarebefordra min hemställan till den myndighet (regeringen och/eller Riksdag) som kan fatta rätt beslut, dvs besluta utreda de nya uppgifterna.

En sådan utredning är mycket enkel (och har gjorts flera gånger i England; Derbyshire, Gaul, etc) och kan ske enligt följande:-

Sverige ber helt enkelt en erfaren, opartisk sjöhaveriutredare vid engelska Marine Accident Investigation Board, MAIB, (engelska sjöhaveriutredningskommissionen) att bedöma mina uppgifter (som finns dokumenterade på svenska och engelska på <http://heiwaco.tripod.com>) och jämföra dessa med uppgifterna i Estoniaslutrapporten (även de tillgängliga på svenska och engelska).

MAIB har stor erfarenhet att dels naturligtvis göra utmärkta sjöhaveriutredningar, dels bedöma nya uppgifter som inkommer senare och sedan presentera en kompletteringsrapport enligt Resolution IMO A.849(20). Kostnaden är minimal och jag tror att MAIB vid förfrågan gör det kostnadsfritt. MAIB behöver inte ens bedöma alla mina uppgifter - jag kan precisera ett urval som enligt min mening räcker att visa att 'Estonia' helt enkelt sjönk, pga skrovläckage och öppna vattentäta dörrar, mm.

Heiwa Co har mer än 30 års erfarenhet av haveriutredningar och drift av färjor typ 'Estonia', tankfartyg, mm. Baserad på olycksstatistik från >200 oljetankkollisioner har Heiwa Co utvecklat och fått godkänd av IMO (och Sverige) 1997 en konstruktion som har bättre skydd i kollisioner och grundstötningar än IMO:s dubbelskrov - **Coulombi Egg**. Estoniaolyckan hade undvikits om Estonia hade haft korrekt vattentät indelning med färre vattentäta dörrar (och fungerande länsmpumpar, mm).

Med vänlig hälsning

Anders Björkman

President & CEO

Heiwa Co – European Agency for Safety at Sea

Ubåtskollision

Orsakades olyckan när Estonia kolliderade med en ubåt som flöt i ytläge vattnet?
Det skulle ha ägt rum precis när Estonia



doppade förskepp och visir ner i en stor våg och körde snett in i ubåtens torn och sedan i den aktra, vertikala, sex meter höga styrfena och resultatet blev en stor, skarp buckla i visiret (t.h.) fem, sex meter över vattenlinjen.



Många överlevande noterade två kraftig smällar några minuter innan slagsidan uppstod! Estonias bulb skulle sedan ha slagit sönder ubåtens propeller, då Estonias bulb blev intryckt, vilket ses på filmer av bulben. Estonia skulle även ha skrapat emot ubåten och rivit upp sin egen styrbordssida. Många överlevande noterade ett utdraget skrapljud efter den första smällen! Kollisionen orsakade ett stort skrovläckage hos Estonia. Det inströmmande vattnet orsakade stabilitetsförlust och plötslig slagsida. När mera vatten strömmade in, rätade Estonia upp sig temporärt, så att man kunde evakuera.



Estonias visir efter bärgning från vrakplatsen. Bucklan i visiret verkar orsakad av kontakt med ett vertikalt föremål - ett ubåtstorn eller akterfenan på en ubåt? Bucklan har definitivt ej orsakats när visiret trillade ner på färjans egna bulbstäv, som Kommissionen uppger!

Bucklan i Estonias visir borde undersökas igen! Estoniakommissionen anger att bucklan orsakades när Estonias blåmålade bulbstäv kolliderade med visiret, men som synes är skadan inte av den typen! Fel form, ingen blå färg! Visiret satt kvar när Estonia sjönk!

Falska bildbevis av icke existerande skador

T.h visas figur 11.4 ur Delrapporten publicerad i april 1995 med en suddig närbild av

'omfattande skador på (väder) däck'

från **film 2 oktober 1994** tagen på 65,2 meters djup kl. 13.52:56.

Notera att Kommissionen säger att skadorna på det grönmålade väderdäcket orsakats av **fästörön för visirets hydraulcylinder**. Var är de omfattande skadorna? Var är det 100 mm breda spåret genom däcksplåten, så att vi kan se kanterna? **Det är sannolikt att bilden ej visar ett upprivet däck och är ren vilseledning.** Enligt Heiwa Co:s uppfattning befann sig visiret fortfarande hängande på överbyggnaden när filmen togs och hade aldrig rivit upp däck.

T.h. visas figur 11.5 ur Delrapporten publicerad i april 1995 med en oklar närbild tagen den 2 oktober 1994 kl. 13.50:58 av

'öppningarna i frontskotten med jämnare konturer'

och som

'sträckte sig en bit ner längs



FIG 11.4 Skador på däckets orsakat av fästörön för visirets hydraulcylinder

Fig. 11.4 ur delrapporten



frontskottet'.

Notera att Kommissionen nu säger att skadorna på frontskottet orsakats av **hydraulcylindern**, dvs ej fästörönen. Var är frontskottet? Var är skadorna med de 'jämnare konturerna'? **Sannolikt visar bilden inte någon skada alls utan är ren vilseledning!**



Fig. 11.5 ur delrapporten

Dessa två suddiga bilder är de enda bevisen som presenterats av Kommissionen att visiret trillade av överbyggnaden.

Heiwa Co:s slutsats är, baserat på Kommissionens falska bilder och förvillande uppgifter i del- och slutrapporter, att visiret aldrig rev upp varken däck eller förskott i överbyggnaden. Därför är den officiella uppgiften att visiret föll av innan slagsidan uppstod en lögn. Naturligtvis sprängdes och drogs visiret loss under vatten efter olyckan!

Det är mycket enkelt att verifiera. Studera ROV-filmen (naturligtvis det finska MASTER originalet) av den 2 oktober 1994 mellan kl. 13.45 och 13.55 igen! Heiwa Co är övertygad att filmen ej visar ett skadat väderdäck och förskott på babords sida som Kommissionen uppger! De suddiga bilderna användes med syftet att förvilla allmänheten.

10 år sedan Estonia sjönk

Inför 10-årsdagen av M/S Estonias förlisning ägde ett seminarium rum:

Kunskapsläget, frågetecken och den framtida sjösäkerheten

Seminarium i Sveriges Riksdag, 1:a kammarsalen, måndagen 20 september 2004, kl. 13.00-16.30. Entré Riksplan.

För att hjälpa Estoniaanhöriga med processen i Paris har Heiwa Co 10 juli 2004 sammanställt en ny webbsida med några enkla Undersökningsresultat (Findings). Svenska regeringens bedömning av samma saker hittar ni på deras hemsida Estoniasamlingen. Det är bara att jämföra Heiwa Co:s bevisade fakta med svenska regeringens påhittade uppgifter.

Alla väsentliga, officiella uppgifter om Estoniaolyckan är falska!

Heiwa Co:s recension av SPF:s hemsida Estoniasamlingen kan läsas här! Journalister och reportrar får gratis tips vad de skall meddela här! Ingen journalist/reporter har hittills vågat använda uppgifterna. Ring Heiwa Co om ni inte fattar **00 33 6 61 72 54 24**.

Seminarieret blev tyvärr inte skriftligt dokumenterat! Enbart ljudband av anförandena finns - <http://estonia.kajen.com/ESTONIA-NYHETER.html>.

Heiwa Co är ett tekniskt utvecklingsbolag för sjösäkerhet med stor trovärdighet. Efter att ha analyserat >200 oljetankerolyckor 1988-1989 utvecklade **Heiwa Co en ny oljetankerkonstruktion** som FN:s sjöfartsorgan IMO 1997 godkänt som *enda* alternativ till dubbelskrov. **Heiwa Co** ha även lett arbetet att bygga om ett stort antal färjor. Därför är **Heiwa Co** intresserat av Estoniaolyckan 1994 (och Jan Heweliusz 1993 och Le Joola 2002). Alla nya uppgifter om Estoniaolyckan *efter* den officiella utredningens publicering utreds av **Heiwa Co**. Resultatet är böckerna Katastrofutredning och Estoniabluffen. Citera gärna dessa källor! **Alla väsentliga, officiella uppgifter om Estoniaolyckan 1994 är falska!** Det har rapporterats till ansvarigt departement och regeringen. Boken Katastrofutredning utkom under våren 2000 långt innan Mona Sahlin den 15 september 2000 yttrade följande lögn till anhöriga: **"Regeringen har ingen anledning att ifrågasätta den internationella haverikommissionens slutrapport. Ingenting nytt har framförts som skulle kunna ligga till grund för ett beslut om en förnyad haveriutredning".**

Mona Sahlin har naturligtvis helt fel! Ett manipulerat remissförfarande hösten 2000 - vintern 2001 ändrade inte saken. Slutrapporten 1997 om Estoniaolyckan 1994 är ren svindel och alla väsentliga uppgifter är rena fantasier, vilket har konfirmerats i riksdagsdebatter december 2001, maj 2002 och maj 2003. **Fyra riksdagsmän gjorde en KU-anmälan av Mona Sahlin och den svenska regeringen den 4 februari 2002 baserat på uppgifter publicerade i boken Katastrofutredning.**

Redan i augusti 2000 filmade tjeckiska dykare en stor, dittills orapporterad skada i Estonias överbyggnad vid sidan om förrampen. Analys av denna skada leder till slutsatsen att *visiret satt kvar i vraket efter olyckan*. Det sprängdes och drogs loss efter olyckan, mha svenska flottans fartyg och dykare!

Efter noga analys är i maj 2002 den nya slutsatsen att, för att kunna skylla hela Estoniaolyckan 1994 på visiret, var det nödvändigt att be svenska Försvarmakten - flottan - att hjälpa till att lossa det under vattnet i en hemlig operation strax efter olyckan. Läs Anders Björkman s bok utgiven 2003 om

ESTONIABLUFFEN

Den 28 mars 2003 publicerade Styrelsen för Psykologiskt Försvar en förstudie hur Estonia sjönk den 28 september 1994. Förstudiens bakgrund var att svenska regeringen 19 april 2001 gett SPF i uppdrag att ge ett exempel på hur Estonia sjönk. SPF hade sedan den 30 september 2002 bett Staffan Sjöling utföra förstudien med amiral Frank Rosenius.

Den nu publicerade förstudien grundas på tidigare falska uppgifter om Estonias stabilitet och flytförmåga med 0-12 000 ton vatten lastat på bildäck och är en ren fantasiprodukt eller rena svindleriet och bedrägeriet. Enligt JAIC, SPF och de senaste 'experterna' är det möjligt att Estonia flyter med 12.000 ton vatten på bildäck - JAIC hävdar tom att med 14 000 ton vatten i däckshuset flyter Estonia. Under tiden forsar vatten in i maskinrummet genom ventilationskanaler i sidan som ingen hört talas om tidigare och sänker färjan.

"Andra scenarios avseende hur vatten kan nå de undre däcken är naturligtvis möjliga. Om av oss nyttjat ritningsunderlag inte återspeglar fartygets aktuella status gäller naturligtvis inte heller slutsatserna"

Staffan Sjöling, Frank Rosenius - författare till SPF:s förstudie

Läs den förljugna Förstudien

och Björkmans kommentarer som avslöjar svindeln!

Förstudien diskuterades i riksdagen i maj 2003!

Läs även nedan artiklar

Hur Sverige mörklägger framtida kriser

28 bortfuskade millioner

Le Joola och Estonia

Lögner om Jan Heweliusz

Björkman om Rabes bok

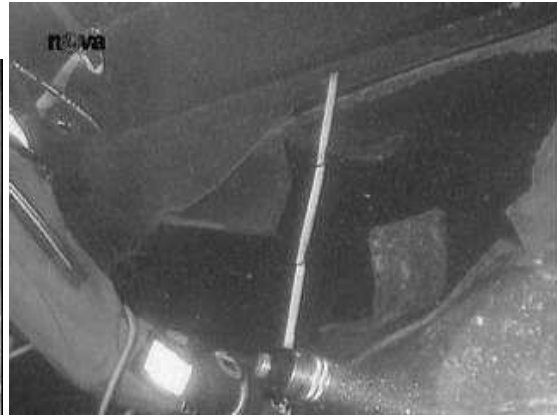
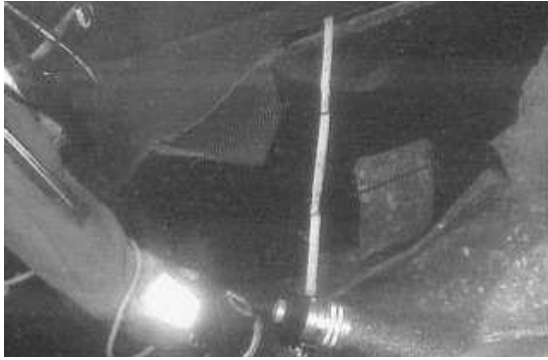
Det borde vara självklart att en ny Estoniautredning tillsätts att bedöma t.ex. ovan uppgifter, men tyvärr kommer det inte att ske inom de närmaste åren. Anledningen är att alltför många politiker och statstjänstemän angett felaktiga uppgifter för att förvilla allmänheten och att dessa måste skyddas.

Den officiella lögnen är viktigare än sjösäkerhet i Sverige.

Mona Sahlins upprepade besked den 19 april 2001 till svenska folket, att *inga* nya uppgifter som ändrar Kommissionens slutsatser har meddelats, är fel! Mona Sahlin har sedan upprepat samma besked i Riksdagen den 13 december 2001, vid förhör i Konstitutionsutskottet den 3 april 2002 och via Mats Berglind (s) som ljög i Riksdagen den 30 maj 2002. Mona Sahlin borde ompröva sitt beslut!

Heiwa Co anser, t.ex. att vanvård, slarv, besättningsfel, försäkringsbedrägeri, kollision och sabotage, pga militära transporter är troliga orsaker till sjunkningen. Alla orsaker måste utredas. En kommission skall inte sitta och ljuga ihop en olycksutredningsrapport under tre år och skylla olyckan på ett visir som aldrig föll av. Heiwa Co anser att det var svenska och finska flottorna som assisterade när nedan hål i överbyggnadens styrbords förskott sprängdes för att lossa visiret under vatten *efter* olyckan:





Bilderna är från tyska Spiegel TV och tjeckiska NIVA TV och visar den jättelika skada i överbyggnadens styrbords sida som tjeckiska dykare filmade i augusti 2000.

Kommissionen har dels meddelat att denna del av överbyggnaden är helt oskadad, dels redigerat alla officiella filmer att inte visa delen ifråga.

När svenska TV4 sände den tjeckiska filmen hösten 2000 var ovan bilder av den skadade Estonia bortredigerade! Att ovan skada är en sprängskada är lätt att konstatera: kanterna är fläkta utåt och materialet i mitten är försvunnet och analys av provbitar tagna vid skadan visar att materialet kortvarigt utsatts för höga temperaturer = sprängning.

00360218