

NICULESCU

călătoria unui
reporter

de investigații

în lumea

știrilor false și a

teoriilor conspirației

Stephen Davis

**Între adevăr
și mistificare**



STEPHEN DAVIS

ÎNTRE ADEVĂR ȘI MISTIFICARE

**Călătoria unui reporter de investigații
în lumea știrilor false și a teoriilor conspirației**

Traducere: Vasile Bontaș



NICULESCU

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

DAVIS, STEPHEN

**Între adevăr și mistificare : călătoria unui reporter de investigații
în lumea știrilor false și a teoriilor conspirației** / Stephen Davis ; trad.: Vasile Bontaș. -
București : Editura Niculescu, 2021
ISBN 978-606-38-0600-1

I. Bontaș, Vasile (trad.)

0

© 2019 Stephen Davis (text)
Exisle Publishing Ltd.

Titlu original: *TRUTHTELLER. An investigative reporter's journey through
the world of truth prevention, fake news and conspiracy theories*
by Stephen Davis

© Editura NICULESCU, 2021
Bd. Regiei 6D, 060204 – București, România
Telefon: 021 312 97 82; Fax: 021 312 97 83
E-mail: editura@niculescu.ro
Internet: www.niculescu.ro
Comenzi online: www.niculescu.ro
Comenzi e-mail: vanzari@niculescu.ro
Comenzi telefonice: 0724 505 385, 021 312 97 82

Redactor: Liliana Scarlat
Tehnoredactor: Lucian Curteanu
Adaptare copertă: Carmen Lucaci



ISBN 978-606-38-0600-1

Toate drepturile rezervate. Nicio parte a acestei cărți nu poate fi reprodusă sau transmisă sub nicio formă și prin niciun mijloc, electronic sau mecanic, inclusiv prin fotocopiere, înregistrare sau prin orice sistem de stocare și accesare a datelor, fără permisiunea Editurii NICULESCU.
Orice nerespectare a acestor prevederi conduce în mod automat la răspunderea penală față de legile naționale și internaționale privind proprietatea intelectuală.

Editura **NICULESCU** este partener și distribuitor oficial **OXFORD UNIVERSITY PRESS** în România.
E-mail: oxford@niculescu.ro; Internet: www.oxford-niculescu.ro

Cuprins

Introducere:

Un set de instrumente pentru minciuni și înșelăciune 9

- 1. Din setul de instrumente:**
Arta compromiterii reputației unei persoane 25
Strania călătoria a lui Richard Tomlinson
- 2. Din setul de instrumente: Trageți în mesageri** 55
Dacă o pădure este distrusă și nimeni nu este acolo să o vadă, cui îi pasă?
- 3. Din setul de instrumente: Teoriile noastre
conspiraționiste sunt mai bune decât ale voastre** 71
Misterul *Estoniei*: spioni, contrabandiști,
pachete secrete și Putin
- 4. Din setul de instrumente: Amână, amână, amână
până când toată lumea se va plictisi** 103
O mărturisire ignorată a criminalului
- 5. Din setul de instrumente:**
Creați-vă propria realitate 127
Scenarii finanțate de stat și alte diversțiuni

6. Din setul de instrumente: Plăsmuiește un adevăr alternativ	151
Scuturile umane – cum a fost mușamalizată o operațiune secretă	
7. Din setul de instrumente: Valoarea distanței	197
O salvare în Antarctica și moartea unui om de știință	
8. Din setul de instrumente: Secrete oficiale și alte mijloace de suprimare a informațiilor	221
Cum să eviți ca un guvern să oprească publicarea cărții tale	
9. Din setul de instrumente: În spatele ușilor închise	255
Să superi multă lume în cea mai prietenoasă țară de pe Pământ	
10. Din setul de instrumente: Finaluri fericite, înșelăciuni practicate de jurnaliști și de alți oameni buni	273
Înșelarea copiilor lumii	
11. Asaltul asupra adevărului: Și acum, încotro?	287
Mulțumiri	295
Note finale	299
Credite foto	303

- 3.** Din setul de instrumente:
Teoriile noastre conspiraționiste sunt mai
bune decât ale voastre

MISTERUL ESTONIEI: SPIONI, CONTRABANDIȘTI, PACHETE SECRETE ȘI PUTIN

ȘTIRI, 27 SEPTEMBRIE 1994

Musulmanii bosniaci cer ridicarea embargoului asupra livrărilor de arme

Paul Newman donează 200.000 de dolari ca ajutor pentru Rwanda

Prima zi de selecție a juriului în procesul lui O.J. Simpson

Feribotul *Estonia*, nava de pasageri lungă de 152 de metri, mândria unei națiuni desprinse recent din fosta Uniune Sovietică

Tallinn, Estonia, 27 septembrie 1994

Sunetul sirenei semnala plecarea din port a feribotului *Estonia* și cei mai mulți dintre pasageri se îndreptau în grup spre puntea exterioară, pentru a vedea cum se retrag parâmele de la cheu în timp ce nava ieșea din port cu pupa în față. Puntea era plină de oameni bine dispuși, fluturându-și brațele, manifestându-și entuziasmul prin aclamații, mulți dintre ei fiind suedezi, cu fețele îmbujorate, lăsând impresia că băuseră cam mult Aquavit, o băutură alcoolică tare, specifică țărilor scandinave.

Era ora 19:00, ora locală. Feribotul de lux, cu carena sa albă reflectând razele lunii și suprastructura sa impunătoare, puternic luminată, se îndrepta spre Golful Finlandei. Mai departe, nava avea de înfruntat temuta Mare Baltică și o traversare de 17 ore spre Stockholm. Printre pasageri se afla un om cu o misiune. Se numea Avo Piht – un estonian plin de sine, în vârstă de 39 de ani, absolvent al Școlii Maritime din Tallinn și fost membru al companiei de feriboturi Ordinul Red Banner. Petrecuse nouăsprezece ani pe mare și era fericit să se afle la bordul feribotului care purta chiar numele țării sale, chiar dacă, oficial se îmbarcase doar pentru plimbare. Piht era în drum spre Suedia pentru a susține un test. Dacă-l trecea, beneficia de dreptul de a naviga spre capitala Suediei fără a mai fi nevoie să apeleze la un pilot local.

La plecare, feribotul avea doi căpitani la bord: Piht și Arvo Andresson, căpitanul de pe puntea de comandă. Printre pasageri se aflau peste 500 de suedezi. Printre ei se numărau 60 de ofițeri ai departamentului de poliție din Stockholm care se întorceau de la o conferință, un grup de judecători și membri ai unui club din Norrköping pentru cetățeni în vârstă, care plă-tiseră, fiecare, câte 120 de dolari USD pentru o excursie de trei

zile la cumpărături și vizite turistice la Tallinn. Mai erau și 21 de evangheliști de la școala biblică pentecostală a bisericii Jönköping. Ceilalți pasageri proveneau din Estonia, Letonia, Lituania, Canada, Rusia, Nigeria, Finlanda, Norvegia, Marea Britanie și Belarus.

La scurt timp după plecarea *Estoniei*, căpitanul Andresson a făcut două anunțuri: vor ajunge în larg în aproximativ trei ore și, când vor ajunge acolo, vremea va fi rea. Fusese o zi rece, cu vânt puternic când plecaseră din Tallinn. În curând, vor apărea valuri de 6 metri și vânturi de 80 de kilometri pe oră. Mulți pasageri au părăsit salonul principal, retrăgându-se în cabine. Unii au traversat puntea exterioară, pentru a privi cerul nopții și marea. Dar nu pentru multă vreme. Luminile navei scoteau deja în evidență crestele albe ale valurilor, iar vântul pătrundea tăios prin hanorace și paltoane. Câțiva pasageri s-au oprit pentru a privi în jos în întunericul Balticii și s-au întrebat în treacăt cât de rece putea fi apa.

Marinarul Silvie Linde intra de serviciu de la miezul nopții până la 8 dimineața și a început, ca de obicei, cu un tur al punții mașinilor. Cea mai vulnerabilă parte a navei era tocmai acea zonă deschisă. Inginerii navali, care pledaseră împotriva proiectului feriboturilor de tip ro-ro*, considerau că puntea pentru automobile avea un viciu fundamental de proiectare care făcea ca aceste feriboturi să nu fie potrivite pentru transportul maritim. Orice scurgere sau spărtură a ușii de la prora navei ar permite apei mării să inunde puntea și să năvălească pe toată

* Roll-on/roll-off, nave specializate pentru transportul vehiculelor rutiere, trailerelor cu containere, vehiculelor pe șenile, autobuzelor etc. (*n. trad.*)

lungimea navei ceea ce ar duce la răsturnarea feribotului care s-ar scufunda apoi cu repeziciune.

Din 1987, când feribotul *Herald of Free Enterprise* s-a răsturnat la câteva momente după ce a părăsit portul belgian Zeebrugge*, s-au introdus măsuri de protecție prin instalarea unor camere video pentru ușile de la prora, astfel încât acestea să poată fi văzute din cabina de comandă, precum și prin aplicarea unor sisteme de raportare îmbunătățite, cum ar fi verificarea vizuală a integrității structurale, operațiune pe care marinarul Linde era pe cale să o facă. Dar proprietarii de feriboturi au respins compartimentarea cu pereți etanși a punților rezervate mașinilor, deoarece aceasta ar fi diminuat numărul de mașini la bord și, astfel, s-ar fi redus și veniturile. De asemenea, ar fi putut să apară și unele inconveniente pentru pasageri.

În timp ce marinarul Linde traversa puntea rezervată mașinilor, abia se ținea pe picioare din pricina mării agitate, cu toate că puntea nu era la fel de aglomerată ca de obicei – doar 77 de vehicule erau parcate într-un spațiu care putea prelua 400 – și nu existau pasageri, fiindcă aceștia nu aveau acces pe puntea mașinilor în timp ce nava se deplasa în ape deschise. Linde ajunsese repede la ușa de la prora navei și verifică cu atenție balamalele uriașe de metal care țineau ușa închisă, după care a confirmat că totul este în regulă. Stătea la doar un metru și ceva față de rampa care fusese coborâtă pentru a permite vehiculelor să pornească și să se oprească și, în timp ce se pregătea să plece, a auzit un zgomot puternic. Părea să vină dinspre tribord, de sub ușa de la prora. L-a informat imediat pe comandant prin radio și i s-a spus să rămână pe puntea

* În noaptea de 6 martie 1987, ucigând 193 de persoane (*n. trad.*)

mașinilor pentru a continua verificarea. Linde a examinat din nou întreaga zonă, folosindu-se de lanternă, dar nu s-au mai auzit alte sunete sau semne de avarie și, după câteva minute, și-a continuat rondul. Era 12:40 a.m.



Ca de obicei, cazinoul era cel mai popular loc de pe navă, iar pariorii se aliniau la coadă în fața chioșcului de informații pentru a face schimb de numerar contra jetoane pentru pariuri. Un om de afaceri era pe cale să primească o sumă mai mare de coroane suedeze când nava a început să se aplece către tribord. Însoțitorul de bord a reușit să se apuce de birou și să se reechilibreze, dar banii și jetoanele au căzut pe podea, împreună cu omul de afaceri care nu s-a rănit probabil pentru că alcoolul îi relaxase musculatura. În timp ce bărbatul era ajutat să se ridice, un ofițer a ordonat imediat închiderea chioșcului pe durata nopții.

În cabina de comandă, ofițerul secund al navei verifica monitoarele în timp ce echipajul se lupta să țină sub control rostogolirea către tribord a navei, *Estonia* înclinându-se pe măsură ce era lovită de o serie de valuri mari. A putut vedea apa inundând puntea mașinilor și a strigat către căpitan: „Avem o spărtură la prora, domnule, prora e străpunsă!” Căpitanul a ordonat pornirea pompelor și a redus viteza feribotului la 10 noduri. Apoi s-a folosit de difuzoarele navei pentru a transmite echipajului codul semnalului de alertă de urgență „Dl. Skylight! Repet, dl. Skylight!” A notat ora: 1:20 dimineața.

Marinarul Linde se afla pe puntea din față când a auzit alerta. Încercând să se întoarcă la poziția sa, a întâlnit pasageri care veneau în sens invers. Unii strigau că apa pătrunsese deja în cabinele de pe prima punte. Linde a anunțat prin radio către cabina de comandă: „Apa a pătruns pe puntea unu.” În timp ce vorbea, a simțit că *Estonia* începe din nou să se încline spre tribord. La ora 1:24, căpitanul a ordonat cabinei radio să transmită apelul de primejdie Mayday. Mesajul a fost preluat de un alt feribot, *Silja Europa*.

Estonia: „Mayday, Mayday!”

Silja Europa: „*Estonia*, ce se întâmplă? Puteți răspunde?”

Estonia: „Avem probleme cu unghiul de înclinare a navei în partea dreaptă. Cred că are 20-30 de grade.

Ai putea veni în ajutorul nostru?”

Silja Europa: „Poți să-ți dai poziția?”

Estonia: „Avem o întrerupere de curent. Nu o putem obține acum. Nu pot spune.”

Pe măsură ce nava se înclina în lateral, luminile de urgență s-au aprins timp de patru până la cinci minute. Apoi s-a lăsat un întuneric deplin. Când coșul navei a ajuns în apă, martorii au putut auzi cum se sparg ferestrele cabinei de comandă. Au mai auzit, de asemenea, un semnal prelungit de avertizare de uragan. Au văzut o rachetă de semnalizare pentru catastrofă maritimă. La acest unghi de înclinare, motorina a început să curgă peste navă, suprafețele devenind alunecoase și nesigure. Pe punțile inferioare, cei mai mulți dintre pasageri dormiseră în cabine și s-au trezit în timp ce bagajele se prăbușeau pe podele. În câteva dintre cabine, valizele se prăbușiseră și se proptiseră în uși, împiedicându-i pe pasageri să iasă.

Apa rece ca gheața a început să pătrundă pe sub uși. Cei mai mulți dintre pasagerii surprinși în cabine s-au înecat în timp ce feribotul se scufunda. Câțiva pasageri mai în vârstă, care încercau să ajungă la bărcile de salvare, au fost întâmpinați pe scări de valurile mării. Dându-și seama că totul era pierdut, unii au îngenuncheat și au început să se roage. Alții pur și simplu au stat pe loc și au plâns. Cei mai mulți dintre cei care au ajuns la bărcile de salvare de pe navă au constatat că nu mai era timp pentru a lansa vreuna. Pe măsură ce *Estonia* începea să alunece sub valuri, mulți au sărit în apă. Temperatura era sub zero grade Celsius. Timpul mediu de supraviețuire în apă era de aproximativ patru minute. Înotătorii mai puternici, în formă și mai hotărâți, au supraviețuit ceva mai mult. Au trecut cam șase minute până când trupurile lor au paralizat de frig, și-au pierdut cunoștința și s-au înecat.

La 1:27 a.m., *Silja Europa* a primit al doilea apel de primejdie Mayday din partea *Estoniei*, semn că situația se degrada vertiginos. *Silja Europa* a răspuns, cerând din nou poziția *Estoniei*. Dar totul a rămas scufundat în tăcere. Trei lucruri se întâmplaseră foarte repede, condamnând *Estonia*. Un torent de apă năvălise în camera de comunicații, scoțând din uz radioul și radarul. În mai puțin de două minute, feribotul se răsturnase spre tribord, scufundând cabina de comandă sub linia de plutire, iar volumul uriaș de apă care se revărsa prin puntea mașinilor a tras nava în jos. În acest timp, prin efectul lor cumulativ, valurile afectaseră grav rampa fortificată de 55 de tone care proteja prora navei*, lăsând deschis vizorul navei, feribotul devenind astfel o pradă ușoară în calea furiei dezlănțuite a mării.

* Unde ar fi trebuit să existe un perete etanș. (*n. trad.*)



Paul Barney era sigur că urma să moară înghițit de agitația neagră și rece a Mării Baltice. Nu mai simțea frigul. Încetase să mai tremure și era gata să renunțe. Moartea părea un loc călduros și confortabil și îl înconjura din toate părțile. Sute de cadavre pluteau în apă. *Estonia*, nava pe care dormise cu câteva ore mai devreme, dispăruse sub 75 de metri de apă. *Ce risipă incredibilă*, se revoltă geologul și arhitectul peisagist britanic. *Am doar 35 de ani. Nu am trăit suficient. Apoi s-a enervat: Vreau să trăiesc. Vreau să-mi continui viața.*

Barney, din Pangbourne, Berkshire, se întorcea dintr-o călătorie de studii. Dormise pe o bancă din cafeneaua Neptun, lângă pupa navei *Estonia*. În ultimul moment, se hotărâse să nu ia o cabină pe una dintre punțile inferioare. L-a trezit o bubuitură puternică. Mobilierul s-a pus în mișcare, pe măsură ce feribotul începea să se încline. Barney văzu că are o tăietură, care sângera, la mână, dar nu mai era timp să analizeze cum s-a întâmplat așa ceva. S-a trezit agățat de un cadru al ușii împreună cu un bărbat estonian, în timp ce feribotul se înclina spre apele înghețate ale Balticii.

Barney a putut vedea întunecimea absolută a mării de dedesubt, care arăta ca un canion săpat în apă, în timp ce feribotul se înclina într-o parte. Ambii bărbați au zărit o centură de salvare pe un perete etanș de compartimentare din apropiere. Barney se întreba dacă să se arunce după centură când estonianul sări primul. Moment în care l-a lovit un val și l-a luat cu el. Barney nu l-a mai văzut niciodată. Apoi s-au stins luminile. Deodată a apărut luna de după nori, iluminând conductele aflate pe tavanul punții de promenadă a feribotului. Tavanul

devenise acum un perete. „Așa că mi-am spus, e-n regulă, există doar un singur lucru de făcut, să mă cațăr pe conducte. Am urcat și, dintr-odată, am ajuns deasupra acestei nave enorme, pe cont propriu, în șosete, pe o furtună puternică cu valuri masive care se spărgeau peste navă”¹.

A găsit un mic grup de pasageri care încercau cu disperare să urce pe o plută de salvare la celălalt capăt al corpului navei. A coborât pe carenă, îngrozit că va cădea și se va scufunda într-o gaură neagră, ajungând la pluta de salvare chiar în momentul lansării acesteia. „Am sărit în ultimul moment când am lovit apa și imediat un val a răsturnat cu totul pluta de salvare. Dintr-odată, am ajuns cu capul în jos cu tot cu pluta de salvare în întunericul negru ca smoala. Și a trebuit să ies afară din capcană înotând. Am ieșit la suprafață, unde toată lumea din jur urla și țipa. Am strigat și eu după o vestă de salvare.”

Erau șaisprezece oameni pe pluta de salvare, privind cum se scufundă *Estonia*. Un alt pasager, pe care Barney l-a numit repede domnul Pozitiv pentru comentariile sale optimiste, arăta spre nava care se scufunda spunând: „Nu-i așa că-i frumos?” Totul era, într-adevăr, de o frumusețe stranie, se gândi Barney, *Estonia* coborând într-o ceață roșiatică, fumurie, pe măsură ce luna lumina scena. Ca faimoasele imagini ale *Titanicului* sau ca într-o scenă de film.

Următoarele cinci ore au constat într-o bătălie cruntă pentru supraviețuire. Barney și ceilalți aveau două opțiuni din care să aleagă. Puteau să stea jos sau să se ghemuiască în apa înghețată care se adunase pe pluta readusă cu fața în sus – era ca și cum ai sta într-un bazin cu apă puțin adâncă pentru copii – și să sufere de hipotermie sau se puteau ridica pentru a ieși din apă, înfruntând vântul înverșunat și, din nou, să fie victime ale

hipotermiei. Au putut vedea elicoptere de salvare deasupra lor și le-au făcut semne cu mâinile și au strigat, dar piloții nu i-au putut vedea. Se învâртеau în apa întunecată. La un moment dat, Barney fu măturat peste bord de un val, dar a reușit să apuce o bucată de frânghie de care s-a agățat cu putere pentru a se salva. În zori, doar șase dintre cele șaisprezece persoane de pe plută mai erau încă în viață. Domnul Pozitiv era mort. Barney a fost ultimul preluat de pe plută de un elicopter suedez de căutare și salvare, care i-a găsit în cele din urmă.

În zori, se mai vedeau încă, plutind pe mare, cadavre îmbrăcate în pijamale. Câteva veste de salvare erau aruncate de valuri înainte și înapoi. Dar din nava *Estonia* nu se mai vedea niciun semn, nicio pată de petrol, nicio rămășiță care să marcheze locul. Pe 28 septembrie, la răsăritul soarelui deasupra Mării Baltice, feribotul de 15.600 de tone dispăruse în întregime.

Când s-a făcut evaluarea finală, s-au înregistrat 852 de pasageri și membri ai echipajului care își pierduseră viața. În plus față de cei 501 suedezi, printre morți se numărau 285 de estonieni, 17 letoni, 10 finlandezi și 44 de persoane de alte naționalități: câte unul din Belarus, Canada, Franța, Olanda, Nigeria, Ucraina și Regatul Unit, doi din Maroc, trei din Lituania, cinci din Danemarca, șase din Norvegia, zece din Germania și unsprezece din Rusia.

Supraviețuitorii naufragiului erau în mare parte bărbați tineri, cu o constituție puternică. Șapte persoane în vârstă de peste 55 de ani au supraviețuit; nu au existat supraviețuitori sub vârsta de doisprezece ani. Aproximativ 650 de persoane se aflau încă în interiorul navei când aceasta s-a scufundat. Se presupunea că restul ar fi ajuns pe punțile exterioare, iar 160 dintre ei s-ar fi îmbarcat pe plute de salvare.

A fost anunțată o comisie de anchetă, iar guvernul suedez a dat asigurări că nava va fi ridicată din adâncurile mării și că se vor recupera cadavrele. Guvernele Suediei, Finlandei și Estoniei au făcut o promisiune publică, solemnă, comună, adresată cetățenilor lor și, mai ales, familiilor victimelor: vor fi folosite toate căile și mijloacele posibile și nicio piatră nu va fi lăsată neîntoarsă pentru a se depista cauza tragediei. Dar nu asta s-a întâmplat. În schimb, scufundarea *Estoniei* a devenit un exemplu de manual pentru modul în care se poate escamota adevărul, operațiune care a demarat chiar după dezastru și care continuă și în prezent. A implicat mai multe guverne, agenții de informații și o serie impresionantă de teorii ale conspirației.



Avo Piht, căpitan de navă comercială, a murit oficial la 28 septembrie 1994, când feribotul ro-ro *Estonia* pentru mașini și pasageri s-a scufundat în timpul unei furtuni din Marea Baltică. El a fost căpitanul care a coborât în adâncuri odată cu nava. Căpitanul Piht a fost inclus în lunga listă a persoanelor decedate din raportul oficial comandat de guvernele suedez și estonian, raport care fusese finalizat și publicat la numai patru ani după ce fusese înregistrat ca una dintre cele mai grave catastrofe maritime din Europa de după 1945. Verdictul a fost că defectele de proiectare și incompetența echipajului au reprezentat cauzele tragediei.

Dar documentele inițiale întocmite imediat după dezastru, interviurile cu supraviețuitori și jurnalele echipajelor de elicoptere care îi ridicaseră din apa înghețată, toate spun o altă poveste. Piht fusese inclus inițial printre supraviețuitori, iar

pentru a apărea pe listă trebuia să-ți dai numele complet, data nașterii și naționalitatea. O femeie germană în vârstă a spus că a văzut un bărbat pe care ulterior l-a identificat ca fiind Piht, într-o plută de salvare, după ce *Estonia* s-a scufundat. Jurnalul misiunii elicopterului, cu o Declarație atașată dată de membrul echipajului care răspundea de încărcătura transportată, consemna că 24 de persoane au fost preluate de pe acea plută de salvare și transportate pe insula finlandeză Utö. Douăzeci și patru de persoane au aterizat la Utö, conform spuselor echipajului, dar doar 23 de sosiri au fost înregistrate ulterior în constatările comisiei internaționale de anchetă.

Mai erau, de asemenea, și imagini statice preluate de la un operator suedez independent care înregistrase cu camera video imagini ale unor pasageri supraviețuitori tratați la o clinică din Turku, dintre care una înfățișa un bărbat mișcându-se rapid prin spatele mulțimii, persoană care semăna izbitor cu căpitanul Piht. După dezastru, o mulțime de oameni l-au căutat pe Piht; unii încă-l mai caută. Supraviețuitorii și familiile celor decedați nu au renunțat niciodată la încercarea de a-l găsi. Au existat zvonuri și teorii ale conspirației sălbatice precum și „apariții” întâmplătoare, dar fiecare dintre ele s-a dovedit a fi o alarmă falsă sau o plăsmuire a unor descreierați în căutare de publicitate.



În afara Scandinaviei, după difuzarea știrilor inițiale, informațiile despre scufundarea *Estoniei* au atras puțină atenție din partea publicului. Sunt dependent de știri, dar îmi mai aminteam vag materialele din presă pe tema naufragiului, când am

fost abordat de o sursă de informații – un ofițer MI6 care lucrase la biroul care se ocupa de Rusia – care mi-a sugerat să investighez ce anume s-a întâmplat cu *Estonia*. El m-a lăsat să înțeleg că scufundarea *Estoniei* nu a fost un accident și că Marea Britanie, Suedia și Țările Baltice au motive întemeiate să prefere ca adevărul să rămână îngropat. Se pare că Estonia a fost folosită ca țară de tranzit pentru a scoate tehnologie militară sensibilă din Rusia, folosindu-se feriboturile pentru transportul acestora spre Occident.

Când am început ancheta, am constatat limpede că erau multe lucruri pe care nu le știam. Feribotul *Estonia* se răsturnase și dispăruse sub apă în mai puțin de 45 de minute, un interval de timp extraordinar de scurt, mai rapid decât navele care fuseseră victimele unor coliziuni sau unor torpile. Se scufundase la o adâncime de 75 de metri, într-un punct situat la 32 de kilometri la sud de coasta Finlandei, la ora 1:48 a.m.



Un model al „Estoniei”

Era la fel de clar că promisiunile de organizare transparentă a anchetei fuseseră abandonate. Guvernul suedez nu și-a respectat angajamentul de a ridica epava și de a nu precupeți

niciun efort în identificarea cauzelor dezastrului. Liderii Suediei s-au răzgândit, refuzând să accepte rugămințile rudelor îndurerate de a scoate *Estonia* la suprafață, chiar dacă aceasta se află în ape puțin adânci și cu toate că inginerii maritimi fuseseră de părere că ar fi fost o recuperare relativ ușoară.

După ce au acceptat că există un temei moral și o bază legală pentru scoaterea navei la suprafață, astfel încât rudele să-și poată îngropa morții și să se poată stabili în mod clar cauza dezastrului, în realitate au procedat cu totul diferit, apreciind că soluția corectă din punct de vedere etic este să lase cele 650 de cadavre pe fundul mării. Promisiunea de a nu face niciun fel de economii în acțiunea de recuperare a feribotului s-a transformat, câteva luni mai târziu, într-un refuz pe motiv că operațiunea ar fi prea costisitoare. Prin urmare, s-a decis ca *Estonia* să fie îngropată într-o cochilie de ciment – așadar printr-o încercare fizică de suprimare a adevărului.

S-a contractat un consorțiu internațional, condus de firma de construcții suedeză NCC, pentru a acoperi epava feribotului cu trei straturi de material textil, nisip și un capac solid, prefabricat din beton. Motivul dat a fost acela că tâlharii și jefuitorii de cimitire vor fi ținuti la distanță. O astfel de metodă nu are nevoie de scafandri. Proiectul trebuia să dureze un an și întregul personal angajat în această operațiune macabră urma să primească o instruire specială. „Acoperirea cu beton va oferi o siguranță mai mult decât suficientă împotriva oricărei intruziuni. Structura de beton și piatră va duce cu gândul la un monument funerar”, a explicat guvernul. Rudele, care au format grupuri de lobby pentru a încerca să determine Stockholmul să aducă acasă trupurile celor dragi, au acuzat guvernul de

împietrire sufletească, de cruzime și de ignorare a dorințelor lor.

Încercarea de a sigila epava a eșuat și a fost ulterior abandonată. Bănuiala că ne aflăm în fața unei mușamalizări, la propriu și la figurat, a fost întărită prin semnarea *Acordului Estonia din 1995*, un tratat care încerca să împiedice orice explorare a epavei, chiar dacă aceasta se afla în apele internaționale. Acordul, pe care mulți experți în dreptul maritim îl consideră îndoielnic din punct de vedere juridic, a fost semnat de Suedia, Finlanda, Estonia, Letonia, Danemarca, Rusia și, în mod destul de ciudat, de Marea Britanie. O privire asupra unei hărți ne arată limpede cât de ciudat era acest lucru. Marea Britanie nu este o națiune baltică. Faptul că un britanic – John Manning – murise din cauza scufundării navei, iar un al doilea – Paul Barney – supraviețuise, nu avea nicio legătură evidentă cu Marea Baltică sau cu legislația în materie de dezastre. Alte țări non-baltice cu pasageri care muriseră pe feribot nu au devenit semnatare ale tratatului. Nu exista un precedent pentru ca Marea Britanie să semneze un astfel de tratat. Am formulat două cereri în temeiul Legii asupra Libertății Informațiilor către Ministerul de Externe din Londra, solicitând date și documente explicative asupra motivului pentru care Marea Britanie a semnat *Acordul Estonia*, dar nu am primit niciodată un răspuns.

Dezastrul nu primise atenția cuvenită în afara țărilor scandinave și baltice. Familiile victimelor și-au menținut campania de solicitare a răspunsurilor, dar aveau nevoie de ajutor. Acesta a venit dintr-o sursă neobișnuită – un american ușor excentric numit Gregg Bemis, care deținea unul dintre cele mai faimoase nave naufragiate din lume, *Lusitania*. În 1915, în timpul

Primului Război Mondial, nava britanică se îndrepta spre Liverpool după o traversare a Atlanticului și se afla aproape de coasta de sud-est a Irlandei când a fost lovită de o torpilă lansată de un submarin german. S-a scufundat în doar optsprezece minute. Dintre cei 1962 de pasageri și membri ai echipajului, 1198 au murit, majoritatea din cauza înecului și a hipotermiei.

Atacul a provocat indignare: 128 de americani și-au pierdut viața în urma dezastrului, ceea ce a contribuit la angajarea Statelor Unite în Primul Război Mondial. Epava stă și acum pe fundul apei, sprijinită de tribord, la o adâncime de aproximativ 90 de metri în largul coastei districtului Cork. Bemis fusese singurul proprietar al epavei din 1982, când a cumpărat-o cu un dolar USD.

Când l-am întâlnit pe Bemis, la Londra, acesta s-a arătat profund frustrat de lipsa aparentă de interes din partea mass-media din Vest față de dezastrul feribotului *Estonia* și de eforturile guvernului suedez de a preveni descoperirea adevărului. Împreună cu Jutta Rabe, un producător de televiziune german, și-a folosit resursele sale considerabile pentru a sponsoriza o operațiune de scufundare care a ajuns până la epavă. Expediția a continuat, în ciuda opoziției din partea guvernelor din Suedia, Estonia și Finlanda și în pofida măsurilor de hărțuire din partea marinei suedeze; hărțuire ilegală, evident, de vreme ce epava se afla în apele internaționale.

Suedezii au exercitat presiuni astfel încât expedițiile finanțate de Bemis să plece din Germania, care s-a arătat neutră față de incident, mai degrabă decât din porturile mai apropiate ale Suediei sau Finlandei. Prin asta, s-a redus timpul pe care echipa sa îl putea folosi la scufundări. Suedezii au trimis, de

asemenea, vase militare rapide pentru a da ture în jurul navei de cercetare, în timp ce ofițeri ai pazei de coastă s-au îmbarcat și au cerut lista cu membrii echipajului. În ciuda acestui fapt, șapte membri ai expediției au făcut scufundări până la epavă, au înregistrat imagini cu camere video subacvatice și au adus la suprafață fragmente din carena navei. La un moment dat au trecut pe lângă o tragedie când, pe o vreme furtunoasă, unul dintre scafandri a fost smuls de valuri de pe puntea navei *One Eagle*, dar a fost salvat în final.

Echipa *One Eagle* a găsit și filmat o spărtură în bordaj lângă prora feribotului și a adus cu ea bucăți de metal tăiate de lângă ușa de la prora. Testele efectuate asupra probelor metalice de laboratoare din Statele Unite și Germania au indicat semne de explozie pe carena feribotului. „Rezultatele arată modificări ale structurii metalului similare cu cele observate în urma unor explozii de mare viteză”, a concluzionat un raport. Răspunsul guvernului suedez a fost acela de a nu redeschide ancheta, ci de a face uz de unul dintre instrumentele favorite: trageți în mesageri! Prin urmare, au emis mandate de arestare. „Avem o lege care face din *Estonia* un cimitir inviolabil”, a declarat adjunctul ministrului comerțului, Mona Sahlin, care anterior îi scrisese lui Bemis cerându-i să anuleze expediția.

„Am decis arestarea, în lipsă, a lui Bemis și Rabe ca responsabili în comun pentru scufundare”, a declarat procurorul Ronnie Jacobsson pentru Reuters. „Aceasta înseamnă că, dacă oricare dintre aceștia pune piciorul în Suedia, vrem să vorbim cu ei, întrucât există suspiciunea că au încălcat legea care protejează situl mormântului *Estoniei*. Pentru moment nu este vorba de a solicita extrădarea lor”, a mai adăugat Jacobsson.

Departamentul de Stat al SUA l-a avertizat pe Bemis să-și „retragă” ancheta și, până în prezent, acesta se confruntă cu arestarea și o posibilă perioadă de detenție dacă va pune vreodată piciorul în Suedia. Totuși, grupurile reprezentându-i pe supraviețuitori și rudele victimelor s-au arătat mai interesați de ceea ce s-a găsit și de rezultatele testelor. După cum a spus Lennart Berglund, președintele Fundației Victimelor și Rudele acestora de pe nava *Estonia*, după expediția lui Bemis: „Mai sunt încă multe dovezi acolo, în adâncuri. Argumentul lor major era că, dacă până acum nu exista nimic nou, acum iată, există!” Statele Baltice au rămas însă ferme pe poziția că nu va exista o nouă anchetă.

Guvernul suedez și-a angajat propria echipă de scafandri de la Rockwater, o divizie britanică a grupului american Halliburton, condusă între 1995 și 2000 de Dick Cheney, ulterior vicepreședinte al SUA. De multă vreme se zvonea că Halliburton ar avea legături cu CIA. Această echipă a produs treisprezece casete video care arătau epava, au spus ei, din orice unghi. Lipsa însă unul din unghiuri și unii politicieni suedezi au susținut ulterior că videoclipurile au fost editate.

Autoritățile au continuat să insiste că nu a avut loc nicio explozie. Fusese înființată deja o comisie de anchetă. Aceasta concluzionase încă din 1997, după dispute amare între membrii săi, că încuietorile defecte de la ușile din prora ale *Estoniei* erau cauza dezastrului, alături de eșecul echipajului de a reacționa suficient de rapid la criză prin reducerea vitezei feribotului. Ușa de 50 de tone de la prora, bătută de valurile înalte ale mării, fusese smulsă pe măsură ce încuietorile cedaseră, lăsând apa să inunde puntea mașinilor, iar feribotul devenise instabil și s-a răsturnat, a concluzionat ancheta.

MĂRTURIA UNUI EXPERT

Dezastrele din epoca modernă precum *Estonia* și distrugerea turnurilor gemene din New York, la 11 septembrie 2001 sunt întotdeauna urmate de numirea unor comisii care preiau declarațiile experților și întocmesc apoi rapoarte. Uneori, aceste rapoarte și concluziile lor sunt contestate de alți experți, care par la fel de bine calificați. Reporterii dispun rareori de profunzimea cunoștințelor necesare pentru a contesta expertiza întocmită de ingineri, de oamenii de știință și de alte persoane care impresionează întotdeauna prin calificările lor răsunătoare. Cum ar trebui să trateze jurnaliștii și cititorii, ascultătorii și telespectatorii astfel de rapoarte atunci când apar dispute?

Din experiența mea, în asemenea cazuri majoritatea experților desfășoară experimente reale, adoptă și susțin cu sinceritate convingeri oneste, bazate pe o cantitate vastă de cunoștințe și experiență.

Este însă tot atât de adevărat că selecția și mărturiile experților pot fi folosite pentru a susține sau pentru a discredită o teorie. Guvernele și corporațiile pot sublinia cu ușurință informațiile care le confirmă discursul lor explicativ și pot minimaliza sau ignora detalii pe care nu le agreează.

De exemplu, într-un accident aviatic, producătorul avionului și fabricantul motoarelor vor dori ca ancheta să păstreze distanța față de orice întrebări legate de eventuale defecțiuni mecanice. Sindicatul piloților va spera să evite discuțiile referitoare la eroarea pilotului. Dacă reprezentați o companie aeriană națională – mândria țării

dumneavoastră – și avionul a fost prăbușit în mod deliberat, veți face tot ce puteți pentru a îndrepta degetul acuzator în altă direcție. Găsirea erorilor este urmată de lupta pentru compensații financiare. Cine achită nota de plată atunci când rudele îndurerate se adresează instanțelor?

Cea mai importantă regulă este însă următoarea: în fiecare dezastru major există lacune în dovezi, lucruri care nu pot fi explicate, inadvertențe și contradicții. Aceste lacune sunt deseori exploatare de teoreticienii conspirațiilor, pentru care absența probelor reprezintă o dovadă. Dar ele fac parte din însăși natura evenimentului în sine.

Dezastrele sunt investigate după ce evenimentele au avut loc. Experții nu puteau fi de față pentru a înregistra totul, în detaliu, când s-a prăbușit avionul, s-a scufundat nava sau s-a năruit clădirea. Pot exista martori oculari, dar mărturia acestora este rareori riguroasă. De fapt, mărturia martorilor oculari s-a dovedit a avea o valoare probatorie minimă. Când lupți pentru viața ta sau când vezi ceva cu adevărat oribil, creierul nu înregistrează cu obiectivitate semnalele primite din realitate.

De aici decalajele, neconcordanțele și imperfecțiunea de care suferă atât mărturiile experților, cât și declarațiile martorilor oculari. Nu putem ști totul despre aceste dezastruri și tragedii și nici nu vom ști vreodată.

Supraviețuitorilor de pe feribotul *Estonia* și rudelor victimelor li s-a promis transparență, dar ceea ce au obținut au fost doar straturi succesive ale unor secrete de nepătruns. Un comitet de anchetă al parlamentului estonian a rezumat îndoiele multora: „Niciuna dintre investigațiile efectuate până în