Interview of Ake sjoblom

Enclosure 15.201

Interview of Ake Sjöblom -
chief surveyor of the Swedish Maritime Administration,
Malmö on 28.9.94

Q.: What was exactly your job?

A.: Our job in Estonia and on "Estonia" is a UN project. It started in 1992 and the aim is to help Estonia to establish a Maritime Administration, to educate surveyors to carry out surveys and issue the certificates for Estonian vessels. The reason why we ended up on the passenger vessel "Estonia" was because this object was chosen by our Estonian host. We believe that they wanted to show a nice Estonian ship, a ship that they could be very proud of! It was indeed a very nice ship, well maintained. The general impression was very good.
We came here on Monday. Tuesday morning we had a theoretical session for about 4 hours, when we explained why do you look at certain things onboard, explained about certificates and what is the meaning of certificates - you certify to the international community that you have surveyed this vessel. We explained to them a lot of things, and so and so. This is the normal way when you have trainees. In the afternoon we came onboard of "Estonia" at 12h30 and we spent 5-6 hours. We left at 05h30 just before loading of the vessel. We split up in 2 groups, one group started down in engine room and walked up, the other group started up in wheelhouse and walked down.
Of course there were some findings. Maybe I should mention that we did not meet the Captain onboard. He was said to be ashore doing some pilot examination, we don't know what it is. So the man in charge onboard, the Chiefmate, was accompanying us all day together with the chief engineer. The 2 highest officers onboard were together with us all day.
We had an open, very nice atmosphere together with our trainees. There were 9 and, of course, there were some findings. All these findings were discussed altogether, understood and there shall be no misunderstanding, we have not inspected the vessel, it has been one on-the-job-training and what we saw onboard is, of course, ... we made notes, it is just working papers for this trainee program and the officers onboard, of course, they listened and we fully agreed that some of these findings needed immediate action, and they did, no problem.

Q.: Can you tell us something about these findings?

A.: Yes, there was a lot of discussion about fire integrity, of course, as it is on a big passenger vessel. We explained the main fire zones, why the vessel is divided into main fire zones, the separate ventilation in these main fire zones, it is of extreme importance that fire doors are in operation and so on, etc. We found some fire doors not in operation. This is extremely important for us and has to be rectified immediately. On an Estonian vessel in an Estonian port we are not authority. We cannot order anything but there was a mutual understanding to rectify. I think it was on 3 or 4 spots onboard, not more. It's a very big ship with thousands or at least hundreds of doors. There was..... It was not a large number and it was rectified immediately.

We found some other things. The documentation was not to our satisfaction. This cannot be settled immediately, it has to be done by someone and it will take some time. It was the safety plan, the master list. I can explain it if you wish, but it is a little bit complicated. It is the alarm list onboard, it is the alarm list onboard telling what everybody has to do in case of an emergency. It was not completed according to regulations. We did a trainee program, then of course we will discuss it. It was further that they could not show us a damage control plan, they could not show us a cargo securing manual. We don't say that it did not exist onboard, we did not meet the captain. It might exist, but the one in charge just could not show it to us.

Q.: Are these points important for the safety of the ship?

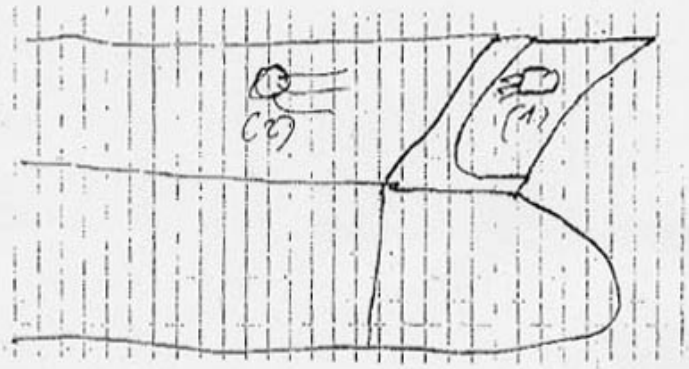
A.: No, no, they have no significance whatsoever with what happened. It is more a formal document problem. So, there were some bridge instructions missing. We asked for it. They did not know, and so and so. There might have been some language problems, but I don't think so, they spoke very good English.

Q.: May we come to the questions with the rubber?

A.: We are going down, slowly, nice and slowly. We found some ..... there was window in the galley, which was not possible to close tied, some device was missing. We went down and (turning round to his colleague) and you went up. You don't want to take some pictures from him? No, ok you will, of course, make some cuts here.
We went down to the cardeck. We experienced a lack of respect for loadline matters, and when we say this, and we discussed it with the Chiefmate, we said we don't understand how came that this hatch cover is open here? It has always to be closed and it has not been closed for the last 1 or 2 years, and so on. I think it was in 2 or 3 places. Of course they closed it immediately, but for us it was extremely important that they understood what we were talking about. If you run aground with your ship or sail against some rocks or something, then the water comes up from below, then it must be closed tight so that you don't get water all over the ship.
We found some cargo securing devices with defects. This is a device you use to secure lorries, cars, trucks, containers, anything. Normally you take this type of damaged device away so that you don't use them by accident because they will not work and we asked the Chiefmate if they used them? His answer was: If necessary. OK, this might mean that they have them as spareparts, as extras. We don't know. It is the captain's responsibility anyway not to use damaged cargo securing devices. It is absolutely forbidden, so.
Then we noticed this defect on the rubber packings of the bow door, the outer bow door.

Q.: Maybe you can show us on your little painting?

A.: Well, then I think we need to make a better sketch. (Makes drawing). You have the cardeck inside. These are cosmetic things.
(Shows drawing.)



You have a bowvisier as we say in Sweden. It is a bow door, it is more or less for cosmetics. It is normally not watertight, it is weathertight. There are rubber packings. Inside you have a watertight bow door. Here. What we found were some defects on port side and starboard side on the packings, not on the steel construction itself. Just on the packings some defects and there should be no defects, so we informed Chiefmate.
Now inside here (1) they got a TV camera with a monitor, inside wheelhouse and out here (2) they got another camera. So they can always observe any water leakage. This is the main point of the "Herald of Free Enterprise", the big accident. Thereafter it became mandatory and they had it, it worked.
A lot of locking devices on both these doors with indication up in the wheelhouse and this indication was in full operation when we were onboard. It was red light because it was, yes, it was open because they were taking garbage out, dirty linen, clean linen in, so this was before loading. Of course, we did not ask them to interrupt anything because this was on-the-job training. We observed so and so, and then we handed this information over to the Chiefmate.

Q.: When you had finished your job what was your impression of the safety of the ship?

A.: Our impression was that it was very well maintained, it was a nice ship, there were some deficiencies but in this case not of importance. So for us it is, of course, a big mystery. Something extraordinary must have happened.

.....

This minor thing with this rubber packing it will cause some minor leakage, e.g. a watertap: drip, drip, drip. Nothing more.

Telephone interview of Ake sjoblom by the stockholm police

Enclosure 15.202

Telefonförhör med överinspektör
Åke Sjöblom, sjöfartsverket, tfn
040-74 780.
Förhöret hållet den 31/10 1994 kl 13.30.
Förhörsledare krinsp Egon Bergqvist.

Förhöret hållet med anledning av Sjöbloms besök i Tallin vid tidpunkten för M/S Estonias förlisning.

H

Sjöblom uppgav att Sjöfartsverkets centralförvaltning ägnar sig åt export-affärer. Med bittspengar sålt ett utbildningspaket till den Estniska sjö-fartsadministrationen. Deras uppgift var att utbilda inspektörer i kontroller av utlandsflaggat tonage.
Deras Estniska värdar valde själva övningsobjekt och det första objekt de valde var M/S Estonia. Han tror att de valde Estonia eftersom de ville visa upp det bästa de hade. De hade ytterligare ett objekt. Ett lastfartyg som heter Viralond.
Det hela gick till på följande sätt. Innan de gick ombord på fartyget så hade de en teoretisk genomgång med 9 st blivande Estniska fartygs-inspektörer. När de gick ombord på Estonia så hade de valt ut vissa saker som de skulle titta på tillsammans med den 9 blivande inspektörerna samt ansvarigt fartygsbefäl. Kaptenen på Estonia var inte med vid tillfället utan hans plats togs av överstyrmannen.

Vid utbildningskontrollen så skrevs en arbetslista över de brister som anträffades samt att de diskuterade med ansvarigt befäl om de små brister som noterades.

På fråga så uppgav Sjöblom att de hittade vissa brister. Det gör de alltid när de inspekterar ett fartyg. De gjorde vissa påpekande på fribordssaker. Sjöblom uppgav att de var måttligt nöjda med vissa saker. De hade vissa påpekande ang. packningarna vid bogvisiret och porten.
De diskuterade detta med ansvarigt befäl och frågade om det gjorts några påpekande vid den kontrollen som Viritas hade haft ca en månad tidigare. Överstyrmannen visste inte om det varit några klagomål vid besiktningen som Viritas gjorde. Han kunde inte visa någon dokumentation från Viritas besiktning.

Arbetsmaterialet från utbildningsbesiktningen skall Sjöblom lämna till haverikommisionen på onsdag den 2/11 1994. Dessa anteckningar har inte lämnats till någon annan myndighet. Anledningen till att materialet inte lämnats ut är att det är lätt att misstolka materialet.

Det fanns inget i deras inspektion som gjorde att några varningsklockar ringde. Anmärkningarna mot packningen vid bogvisirt var inte större än ett påpekande att det läckte. Läckaget var inte stort. Det kan jämföras med droppet från en kökskran. Sjöblom uppger att de blev nyfikna men eftersom de var där i utbildningssyfte så hade de ingen möjlighet att kontrollera läckaget något närmare.

De diskuterade mycket ang. det inbyggda brandskyddet. Brandvarnings-systemet i köksregionen var saboterat. De diskuterade även lastsäkring som de inte var helt nöjda med.

Sjöblom vill i nuläget inte lämna ut materialet till polisen utan det skall lämnas till haverikommisionen. Anledningen till detta är att det inte var frågan om någon inspektion utan enbart en utbildning.

Det allmänna intrycket av M/S Estonia var att fartyget var mycket väl-skött.

Förhöret avslutat kl 13.50

Egon Bergqvist

Office translation from Swedish

Telephone interrogation with chief inspector Åke Sjöblom, the National Swedish Administration of Shipping and Navigation, telephone 040-74 780.
The interrogation was held on 31/10 1994 at 13.30 hrs.
Interrogating officer detective Mr Egon Bergqvist.

The interrogation is held in view of Mr Sjöblom's visit at Tallinn at the time of the disaster of M/S Estonia.

Mr Sjöblom informed that the central administration of the National Swedish Administration of Shipping and Navigation is doing export business. An education package has been sold to the Estonian Maritime Administration by means of assistance money. Their function is to educate inspectors in surveyance of foreign tonnage.

The Estonian hosts chose themselves the object of education and the first object they chose was M/S Estonia. He believes that they chose Estonia because they wanted to show the best vessel they had. They had another object. A cargo vessel named Viraland.

The course was as follows. Before they went on board the vessel, they had an exposition of theory with 9 prospective Estonian shipsurveyors and responsible officers. The Master of Estonia did not participate and in his place the chief mate was there.

At the education check, a working list was written in regard to the observed deficiencies and few noted deficiencies was discussed together with responsible officers.

Questioned, Mr Sjöblom stated that they found some deficiencies. They always do when they survey a vessel. They made certain remarks in regard to freeboard matters. Mr Sjöblom stated that they were moderately satisfied with certain matters. They had certain remarks in regard to the

packings at the bowvisor and bowport. They discussed these matters with responsible officers and asked if Veritas had made any remarks at its survey a month earlier. The chief mate did not know if there had been any complaints at the survey of Veritas. He had no documentation from the survey of Veritas to present.

On Wednesday 2/11 1994 Mr Sjöblom will hand over to the joint accident commission the working documentation from the education survey. Those notes have not been given to any other authority. The reason why the documentation have not been delivered is that it is easy to misinterpret the documentation. There were nothing in the survey that gave rise to any sign of warning. The remarks in regard to the packing at the bowvisor were not more significant than that it was a reminder of the leakage. The leakage was not considerable. It might be compared with the dripping from a kitchen crane. Mr Sjöblom says they became curious but as they were there in order to educate the prospective surveyors, they had no possibility to check the leakage more closely.

They discussed a lot in regard to the fire protection. The fire warning system of the kitchen was spoiled by sabotage. They discussed also the securing of the cargo, which did not fully satisfied them.

At this stage Mr Sjöblom does not want to release the documentation to the police authority because the documentation shall be handed over to the joint accident commission. The reason for this is that it was not a question of a survey but only education.

The general ~~impact~~ impression of M/S Estonia was that the vessel was very well managed.

The interrogation ended 13.50 hrs

Egon Bergqvist

Transcript of tape -recorded questioning of Ake sjoblom

Enclosure 15.203

Office Translation

Transcript of the Interview of Åke Sjöblom and Gunnar Zahlée by the Swedish Part of the Commission

Date: 02.11.94

Participants:	Olof Forssberg	(OF)
	Åke Sjöblom	(ÅS)
	Hans Rosengren	(HR)
	Olle Nord	(ON)
	Gunnar Zahlée	(GZ)
	Bengt Schager	(BS)
	Sten Andersson	(SA)

OF: From 12.00 to 01.00 hrs.?

ÅS: To dinner approximately 17:30. We met the chief officer, who was about to prepare himself for the loading. I shall commence from the beginning. We obtained instructions from our export department, which is selling our technical know-how in respect of survey expertise, and so on, not only to the Baltic States .... . We came over Monday noon, met at their administration and drew up a time schedule, but did not define the training object. That followed the next day.

On Tuesday (**Note: 27 September 1994**) we had theory in the morning, ca. from 09.00 to 12.00 hrs. and discussed the international conventions, etc. in connection to Port State Control as well as the practical procedure, with whom to talk what, etc. So after lunch we visited the "Estonia": The object had been selected by the Estonians and one of the trainees said that they wanted to show us the best that they had.

OF: It was not a "sharp" control ... ?

ÅS: We always selected certain parts from the SOLAS concept, something from the Load Line concept, MARPOL, STCW, all the relevant international conventions. Therefore it was not a normal inspection.

OF: No Port State Control?

ÅS: No, ... partly, at least. We had tried to contact the master, who however was not on board, but we met the chief officer, ... explained why we came, what we wanted and were received very open, sympathetic, pleasant atmosphere, the way we wanted things to go. We commenced up in the dayroom with a check of the documents, this is always the first thing to do. We went through all their certificates, we asked them to show us some manuals, the stability booklet - there they hesitated slightly already from the beginning. We were not shown the stability booklet which we wanted to see, however, we do not say that it was not on board, but the chief officer having the final responsibility also had no access to this material and obviously he did not know where he should actually search for it. What we were missing was also an approved stability manual. They were unable to read a damage control plan. Bridge instructions were not available on the bridge then. The vessel's characteristics in case of damage we also could not view. After this check of documents we separated and Gunnar took four of the nine together with the chief engineer and they started from below working their way up whilst I, myself, started together with the chief officer up at top and worked our way down.

After we had overcome the documentation check, with which we were not fully satisfied, however this was more in detail. We were missing the exemption certificate for their liferafts, this was SOLAS, Part B, Liferafts, and had they ever used them, it should have been placed somewhere where it could be found. The exemption is issued by the authority having certified the vessel. We were not surprised that not all of the requested documents were (not) on board, but the chief officer, the acting commanding officer, was unable to show any of them to us, without any explanation.

OF: Do you assume that the master had locked them up somewhere?

ÅS: This is not at all impossible. We are telling it now exactly the way we did experience it. We started then to walk downstairs while they gathered together a little bit on the bridge. Now I do not know all the findings by memory, but we had a dispute. Yes, this with the stability. We asked the chief officer, who carries out the stability calculation before sailing, and he said: "*The 2nd officer*." We never met the 2nd officer, I waited, but he must have been busy somewhere else. We also did not meet him later on. However, as mentioned before, we were somewhat concerned. On the other hand, it was not our intention to make a big thing out of it and thus we continued on our way.

On the bridge we had a dispute about the mimic panel ..... there it is written ..... why I do not mean that everything is wrong. It was not so that it did not function. Now we did not test any closings of ..... But aren't there maybe 500-600 people on board down there? This is completely impossible. Gunnar ..... carried out certain local tests down there.

As far as the mimic panel is concerned, it was actually so that the chief officer did not really know what was open and what was closed. There was green light and the chief officer was of the opinion that this meant that it was closed. And this is what it should be according to the new SOLAS rules, however, on this vessel it meant that they were open.

We also argued somewhat about the auto-route (**Note: auto-pilot**), this had also no course deviation alarm which it should have had according to the IMO Resolution A.342. There was also no reference to a separate compass, e.g. a magnetic compass. All this became only apparent when we discussed it with the chief officer, with our trainees, in order to make them understand what was going on. We looked at the monitor they had for the bow port. It was located inside in the chartroom, as it is on all vessels. I do not know whether they had more (**Note: In the engine control room there was another one**). There is actually never anybody looking at it. No one stands staring at a monitor upon departure. It is therefore that it is useful to have a monitor down in the ECR because

there they sit anyway all the time. .... We also checked the internal communication system. Subsequently on the way down we activated some fire alarms. We checked the fire-doors. They became blocked, they were actually looking ok in the galley but the built-in fire protection had been completely sabotaged, without it being apparent what had been done. Around the boiler room absolutely nothing was ok. We explained all this and made our notes. We continued our way down and met the others on the car deck. I went along with the chief officer and stirred up load line matters. There were also hatches open which had absolutely never been closed. They were closing them thereafter, however, without understanding why it had to be done because in case water would come up and the consequences. Then Gunnar came down and you may tell yourself what happened then.

We checked the equipment and I have to make it quite clear that the general impression from my side was that it was in an extremely well maintained condition. The systems that we tested all functioned perfectly. There was nothing to comment on.

HR: You said that you started upstairs and went down. Had you also been on the bridge?

ÅS: At the highest point?

HR: I am thinking of the EPIRBs.

ÅS: No, I understand exactly what you mean. It was so that we commenced somewhere with their training. Had it been a normal Port State Control it is not at all clear that we would have gone up to the top, because on the way up we generally saw a well maintained vessel, everything perfect looking, appearing ok, certificates are there and then you would not go any further.

?: Is this to be understood, one of those "Monic Clear Brownes?"

ÅS: No, without the vessel being completely a training object we were nevertheless looking somewhat more closely into matters than we normally do with the various SOLAS matters, etc. I think Gunnar should come in now.

ON: Did you look at the scuppers?

GZ: I did not look at particular scuppers, do you mean whether they were open or closed?

ON: How did they look, full of rubble, debris or?

GZ: No, no, this was actually not so.

ON: No, aha.

GZ: But the car deck was very clean and ?
(*very unclear part*)
I closed one watertight manually, but the whole time it was indicated to be open on the bridge. ....?

GZ: We then went into the passenger compartments below the car deck and closed/opened some of the watertight doors which functioned perfectly well including signals and flashlights, etc. Then we went around on the car deck and had a look at the fire main, section valves and fire stations, which were all ok. We went out and had a look at the ramp. Then we saw that there was damage to the packing, big damage, there where it settles down quite heavily, it was about half a meter each side, as it is called in way of the corners of the mouth. Further forward we could not look because of the open ramp. And there was clearly also mechanical wear. If I shall explain this now here one has to image that one is standing there and chopping it off by means of an axe to the effect that it is flat but not completely gone. However, it can never have been tight the way it looked. Similar on both sides. Then I said to the chief engineer: "*This has to be rectified.*" "*Yes*", he said, "*We have ordered them when we go into the shipyard.*" Thus it was clearly planned. Thereafter, we followed the others upstairs and joined them on the way again to the car deck, where we saw this hatch. When we went down to the bow thruster room there was a hatch at both sides, which were closed and ?

HR: Were they closed when you left?

GZ: Yes, when we left. I do not know whether they had been open before. Yes, then they started already to drive in trailers when we were standing down there and there I saw several of these span lashings of good

standard. And there I saw somebody standing and pulled, hooking over from ...? Then he took it and was hanging it over again at this rail ? He had, instead of lashing it to the side. And this one? Defective span lashings and lashing arrangements were noted as well.

ÅS: I took this up with the chief officer, however, we did not look at all of them, otherwise it was just what we said ? And I asked him: "*You will, of course, never use them? They should go ashore.*" He replied: "*If necessary*", which means in principle that they were keeping them as spares.

We know, of course, that on all the ferries trading with the Eastern countries a lot of equipment is stolen, truck drivers take them, etc. We know, however, also that this type of equipment must not be used, but has to be destroyed if no more intact. We stopped searching for more, but made our notes and then had our general discussion with our trainees about the importance of having only intact equipment on board and by that it was excluded that defective equipment was used in error ..... .

When we were on our way again the clock might have been about 04.00 hrs. (GZ: 04.30 hrs.). We went up to the mess room where we sat together for some twenty minutes and listened to the trainees who had made their own notes and had been busy, and we finally wrote this list. This we formulated together with our trainees and then we had a big recapitulation with the chief officer and chief. Then there were 3, 4 others, mates. I don't know who they were in detail.

GZ: ..... he had only a small stripe.

ÅS: Yes, yes, I really don't know who that was. We thus left the verbal part and collected the written notes ..... We discussed the matter of the bow visor with the chief officer and also the damaged equipment, although small.

Gunnar explained the damage for me and some form of mechanical damage which could indicate that something did not fit properly. It was also known to us that BV had been on board about 1 month before and

we thus asked the chief officer whether BV had made some recommendations in respect of such equipment. He had absolutely no idea. We dropped the subject thereafter. We saw no reason to continue the work with them. We raised questions and discussed everything with our trainees, that it was really something that recommendations had been written on board and that the chief officer had absolutely no idea about it, and that was the commanding officer. We then concluded that nothing would be found.

? : Was it?

ÅS: The visor, yes. As we had discussed before. We were practically dissatisfied with it, as we did say to the chief officer. We had the impression that there was a lack of respect for load line matters. We had an argument with him and he was very open and he took note (accepted) of all this. It is, of course, with the result known, I mean in hindsight it is very easy to think a particular way. But you have to bear in mind that the vessel was extremely well maintained. The general impression when we were on board was unbelievably good. Before the background of what has happened, it is of course natural that also Gunnar and I connect certain things together. But it is a fact exactly as we have formulated exactly: "*We have seen a lack of respect for load line matters*," and with this we were particularly very dissatisfied. We left the vessel thereafter, the mood was pretty open-hearted, it was, in general, a very pleasant afternoon.

Note: Here the tape was apparently stopped, whilst the discussion was resumed.

GZ: You asked whether there was ramp and visor. I looked at the ramp just visually and I could not see any damage. This goes automatically, the eyes look round and round.

ÅS: ..... because we had, of course, discussed this, Gunnar and myself, very often, not less because we have felt the necessity to talk to each other only between us. We found nothing which should have sounded better, whether it had really been irritating, something which was wrong

somewhere, but as much as we would like to, we cannot say that it was this way.

There were also no indications that a ..?... should occur. The damage ..?... to the packings of the visor are of absolutely no importance, more maybe the dropping leakage, it is in principle just weathertightness that one is focussing on and there is always inside the ...?..., on all vessels, there is nothing abnormal with this. But, of course, we have in hindsight no foundation for that. This was also the lack of respect for load line matters, not just those but moreover a lack of understanding. We have discussed quite a lot with the chief officer. But this could have been quite individually for the other mates, whom we never met. We cannot allege that there was a weakness in competency on board in comparison with the other commands we have met elsewhere. Thus there was absolutely nothing ..... .

BS: In what way did the lack of understanding become obvious?

ÅS: It actually began with the MIMIC panel. One would assume that the chief officer of a vessel with direct responsibility for ..... (tape apparently switched off.)

This is just equipment which is incorporated into the Damage Control Plan, this must close directly. And this closes from above to below in case of emergency. This is just normal minimum knowledge that they know whether they are open or closed, that's what I wanted to say. Thereafter it is extremely unlucky with all these mimic panels, nevertheless up to SOLAS 90 not forbidden to have green light when they are open. However, those after SOLAS 90 will be controlled much sharper. Green is always ok., a closed door is ok. It has taken a little time before the present rules were agreed upon. I would like to point out that 90% of all the installed ones are installed exactly the same way as on "Estonia". But there it is, of course, known. If there is uncertainty one has to ..... and small pieces of rags are fitted to ..... When we point out this lack of respect we mean this hatch on the freeboard deck which was open, at least one of them then closed this hatch by using force, whilst

we were standing there and were discussing and I believe that this hatch was closed the last time. "Shall always be closed at sea", it is required. Gunnar had a case when via a sounding pipe water came straight up after a bottom damage. We formulated in each case, so was at least assured that we had drawn attention to it and left it with the commanding officer. We had the impression that the endeavours on board in this respect remained limited.

BS: This means safety culture or what?

ÅS: Oh, yes. Now you also find, after "Scandinavian Star" that everybody is extremely aware that the inspections we had made after this casualty as we had found, had not been particularly encouraging. There is hardly a vessel without lots of remarks we had to make, of which a number did not get permission to sail. For us these are indications that the responsible commands have in the wake of "Scandinavian Star" concentrated more on fire prevention and had disregarded load line matters to certain extends. In spite of all this with "Herald of Free Enterprise", "Scandinavian Star" lies somewhere in between. As mentioned, we have performed 26 freeboard inspections and we were practically quite shocked. It was completely out of order. Cracks, damaged locking devices, missing securings and all this after "Estonia". Not on one of the vessels the crew had been active to look after these things.

There is, however, the daily command responsibility around the year they must take care of their equipment.

BS: Are you talking in general, no particular nationalities, no Swedish .... ?

ÅS: It doesn't matter. This Bengt-Erik had, of course, also noted. It is for this reason that we are now developing a new concept and realise that we are possibly unable to keep the water off the car deck and therefore forcing by the new concept that a the vessel shall survive under all circumstances. The look round we have had on the available tonnage was quite dark, I must say.

GZ: Unfortunately that is so.

Q: ??

ÅS: No, we did not look at that.

SA: Do you make a complete round of the car deck?

ÅS: We just looked at the forepart.

SA: It is possible that the hatch remained open thereafter.

ÅS: Yes, we do not know whether it is true if you say that she went down that extremely fast then she must have been water filled. Normally she would settle on one side, there is always air .....?? ....., which are closed? Yes, but this cannot come in that extremely fast, not into the whole vessel.

ON: How do you get into the visor of this vessel? Are there doors from deck or?

ÅS: I have no idea.
(discussion, not recorded.)

HR: We have asked the master of "Vironia" what in his view did happen. He said that the visor fell off, came in contact with the stabiliser and tore a hole into the vessel's hull.

GZ: Should it have gone that extremely fast, there must have come masses of water onto the freeboard deck.

ON: ..... below 14 kn that was the last what "Mariella" was plotting, these are 7m/sec.
(Discussion, not recorded).

BS: Those here which you found in the corners of the mouth? Which are the most probable causes for this?

GZ: I believe that they did seal (difficult to understand) So they did ..... very many.

ÅS: The working paper you see there, notifications, a number of codes, the review we had the day after, when we should indicate the various SOLAS rules, MARPOL, the different codes are coded deviations and so are the actions.

OF: I am still not completely clear, has it been a full PSC?

ÅS: No, not.

OF: So it was not. Consequently it was Estline who carried out the PSC?

ÅS: No, no ..... to carry out PSC of the own vessel in the own port. We are not permitted to do that in an Estonian port. It was pure education.

OF: It has the form of quite a good check or just a good check, so to say?

ÅS: Yes, as far as the parts are concerned we had a look at. And there we looked extremely exact, drastically only in respect of the valid fire protection in way of the galley area.

OF: Do you know the departure time of "Estonia"?

ÅS: 19.00 hrs. they told us, Estonian time.

OF: Yes, but did she really sail at 19.00 hrs.?

ÅS: No idea.

OF: Have you both been twice to Estonia?

ÅS: Gunnar had been there once before.

OF: Don't you have comments about the crew, the master, between us how did it function? Do you know anything about this? The question which always comes up, Russian culture and a very authoritarian system, the master more or less a godfather, etc. Do you know anything about this? Can you comment this?

GZ: Actually not, at least I cannot.

ÅS: No, also not me. When Gunnar and myself, have been there we went practically with "Estonia" and back again (I was together with Johan Baath the first time) and then we were up, we just came to Stockholm and J. Baath thought not ..... there was no idea to talk to any mate then, but never anything that ..... .

OF: As to the missing documents, did you ever get any explanation where they were?

ÅS: Yes, we dropped it. We just wanted to demonstrate to our trainees, which they must ask for. There are important documents, there are less important documents and there are completely uninteresting documents on board.

GZ: We spent between 2-3 hours just on documentation check and that we consider unnormal.

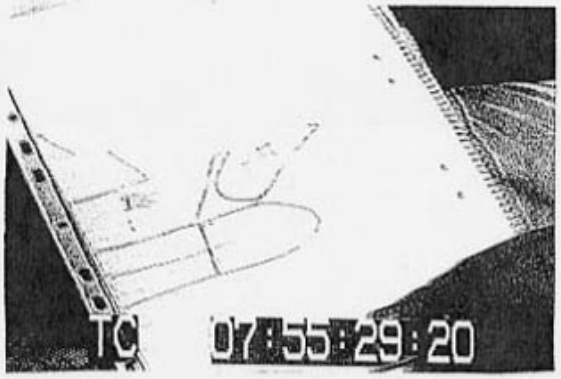
ÅS: Normally you don't sit in such a round which was just for their education purpose.

OF: But this means also that if it had been a normal PSC, you would have put more pressure on them to submit the really important documents, is that so?

ÅS: No, that I do believe. As they looked they had presumably real problems with the certificates.

BS: The chief officer, how was his attitude when he was unable to submit these documents?

ÅS: Yes, he was stressed. We demanded possibly too much. It was not just these parts. We also demanded their rig book, oil log book, safety planning, this was a lot. He jumped around like some ..... . It was not so easy. What disturbed him most, I believe, was that we had detailed remarks on the BV certificates, this appeared to him to be very irritating. He thought that it was extremely embarrassing that they did not have an exemption certificate for the liferafts.



Statement Arne valgma

Enclosure 15.204

1 (3)

M/S E S T O N I A

Protokoll över förhör nr 63 med estniska medborgaren Valga Aarne född 1938.

Förhörspersonen var chef för Fartygskontrollenheten (Vattenvägsverket vilket motsvarar Sjöfartsverket i Sverige. TOLKEN KOMMENTERAR: TROR JAG).

Adress: Ehitajatetee 25-14, Tallinn.

Förhöret är hållet torsdagen den 29 september 1994 med början klockan 13.20 på Utredningsbyrån i Tallinn.

Förhörsledare är V. Karmi.

Förhöret är tolkat från estniskt, handskrivet koncept av tolken Maie Vinter.

Anmälan nr: 0201 K 84 051-94

BERÄTTELSE

"I enhet med vår befattning befann sig en inspektörsgrupp från Sjöfartsverket den 27 september 1994 ombord på passagerarfärjan Estonia. Tillsammans var vi tio personer bland vilkas uppgift var att bland annat kontrollera passagerarfärjornas lämplighet motsvarande internationella krav.

Jag ledde hela den gruppens arbete och övervakning. Den kontrollturen som tog fyra timmar och i vilken också deltog styrman Herma Juhan och fartygets "äldre mekaniker" Lembit Leiger" sammanställdes ett dokument som jag om gruppledare skrev under. Dokumentet är sammanställt på engelska motsvarande sjölagarna och vid dess sammanställan har använts koder motsvarande internationella överenskommelser.

forts, förhör med ***Valga Aarne****. M/S Estonia. Anmälan: 0201 K 84 051-94.*

I vårt dokument fanns följande moment återgivna:

1.) Notering 1284. "Bowdoor". Under 99 avser att på framluckans gummitätningar fanns repor på upp till 30 centimeter med ett djup av två till tre millimeter som kunde ha uppkommit av mekanisk kontakt. Då det inte var en utmärkande skada så gjordes en anmärkning motsvarande innehållet och det betecknas av nummer 99 som betyder att det senare skall åtgärdas.

2.) Notering 0920. "Safeti Plan" som avser fartygets alarmplan som var på fartygets brygga var endast på engelska. Krävdes också på estniska. Nummer 99 betyder att det senare skall åtgärdas.

3.) Notering 2010. "Master List" som avser manskapets åligganden vid speciella situationer som fanns på bryggan. Fanns endast på engelska. Nummer 99 betyder att det ska åtgärdas senare.

4.) Notering 2030. "Damace Control Plan 99". Avser att felåtgärdningsinstruktionen på bryggan fanns endast på engelska. Nummer 99 avser att det skall åtgärdas senare.

5.) Notering 2045. "Carol Operation Manual 99". Avser att befästningsanordningar för lasten inte var tillräckliga. Handboken fanns på bryggan. Nummer 9 betyder att det skall åtgärdas.

6.) Notering 1260. "Windows In Cakkey Not Possible To Close". Avser att ett ventilfönster på däck 7 saknade låsmutter (vingmutter) som omgående åtgärdades av den "äldre mekanikern". Den var belägen i kabyssen.

7.) Notering 1250. "Covers On Bulkhead Deck To Be Closed 17". Avser att två luckor på bildäcks aktre sida skulle stängas, som också gjordes i vår närvaro.

forts, förhör med ***Valga Aarne.*** *M/S Estonia. Anmälan: 0201 K 84 051-94.*

8.) Notering 1199. "Corgo Securing Devices 99". Avser fästningsanordningar på bildäck (närmare bestämt två till tre stycken) behövde bytas ut. Skall åtgärdas senare.

Jag kan intyga att de av mig sammanställda och underskrivna dokumentet motsvarar verkligheten och att inga andra brister upptäcktes. Jag kan inte hävda att det inte kunde vara något mer, men att med tio man och på fyra timmar kontrollera ett sådant stort fartyg är inte möjligt. Dessutom var detta en icke planerad kontroll. Förtydligar att vingmutterns utbyte inte skedde i min närvaro. Dock lovade man mig att man skulle sätta den omgående på plats.

Jag bifogar en kopia till förhöret av det av mig sammanställda dokumentet som jag också undertecknat".

FÖRHÖRET TOLKAT AV MAIE VINTER.

Utskrift den 21 dec -94 efter indiktering
på band
Marie-L Wolffram

Office Translation

Statement

Arne Valgma - Head of Ship Inspection Division of the Estonian National Maritime Board
taken by the Criminal police Tallinn on 28th September, 1994

"In accordance with their job a group of Sjöfartsverket inspectors was onboard the passenger ferry "Estonia" on the 27th September, 1994 with orders, a/o, to check the passenger ferry's suitability to conform with international regulations. Altogether we were 10 persons. I was in charge of work and supervision of the whole group. After the control tour, which took 4 hours and in which also Chief Mate Juhan Herma and Chief Engineer Lembit Leiger participated, a document was compiled which I as group leader signed. The document was drawn up in English in conformity with maritime law and when compiling it the codes used were in conformity with international conventions. In our document the following instant observations can be found:

1. Note 1284 'Bow door' : Under 99 reference is made to the rubber seals of the bow door which were found ripped/scored up to 30 cm, with a depth of 2-3 mm, which could have been caused by mechanical contact. As this was not considered to be a remarkable damage, a notation was made and attached to the code 99, which means that repairs can be carried out subsequently.

2. Note 0920 'Safety Plan' : which refers to vessel's alarm plan which was on the vessel's bridge, but not in English. Required is also in Estonian. No. 99 means that it might be remedied subsequently.

3. Note 2010 should read 'Master List': which refers to crew assignments for special situations, which was on the bridge, but not in English. No. 99 means that it might be remedied subsequently.

4. Note 2030 'Damage Control Plan 99' : Refers to failure solving instructions, which were on the bridge but not in English. No. 99 means that it might be remedied subsequently.

5. Note 2045 : 'Control Operation Manual 99'
   Note: Should be "Cargo" Operation Manual
   Refers to securing devices for cargo which were not sufficient. The manual was on the bridge. No. 9 means that it might be rectified subsequently.

6. Note 1260 : 'Windows in Galley not possible to close.' Refers to a window on Deck 7 with a damaged wing screw which was immediately rectified by the 'Chief engineer'. This was located in the galley.

7. Note 1250 : 'Covers on bulkhead deck to be closed.' 17. This refers to 2 hatches on the cardeck aft part which should be closed, which was also done in our presence.

8. Note 1199 : 'Cargo securing devices' 99, refers to securing devices on 'cardeck' (about 2-3) which were no more to be used. Could be done subsequently.

I can confirm that the document compiled and signed by myself does conform with the reality and that no other defects were found. I cannot allege that there have not been more, because it is not possible to check such a large vessel with 10 people in 4 hours. Nevertheless, it was not a planned control. I would like to point out that the renewal of the wing screw did not take place in my presence, but I was assured that it was done immediately.
I am submitting a copy of the document compiled and signed by myself."

Bureau veritas report

Enclosure 16.1.205

BUREAU VERITAS

MARINE BRANCH

Annex No B to Report No STK/94/3 A Page No 1 Total Pages 1

Register Number 35,P, 387 Name of Ship "ESTONIA"

Cert. concerned PROV | HULL X | MACH | AUT | MB | AB | RMC1 | (one square only to be ticked off)

Visa No endorsed 9 or survey of C.S. ☐ or D.S. ☐ items (continuation to AdE 2528)

Survey carried out from 10/01/94 to 14/01/94

REPORT OF SURVEY

Two pcs stabiliser units type VM 200 fitted onboard in predesigned areas on tanktop # 80 H - 80 P as per Certificate of Control No 077 GLG 93 and drawing No 11119448 respectively, reviewed by Bureau Veritas on 6.12.93.

The following satisfactory tests and examinations were carried out:

- Examination of plate works and stiffenings.
- Examination of welding, welding consumables, welding procedures and welding conditions including preheating of platings and protection during welding.
- Visual examination of all weldings including tightness test.
- Non-destructive examination of hull plate weldings to 25% including 4 pcs crossjoints each side.
- Idle running test in drydock.
- Examination of steel structures following completion and service running.

BUREAU VERITAS EXPERT de DOT EBORD PARIS 1828 REGISTRE INTERNATIONAL

The latest published Rules of the Bureau Veritas Marine Branch and the General Conditions therein applicable.
La dernière édition des Règlements de la Branche Marine du Bureau Veritas ainsi que les Conditions Générales qui y figurent sont applicables.

Mod. Ad E 1301 Such form never to be sent alone. Always attached to form 2527 or 2528.

BUREAU VERITAS Marine Branch

SURVEY STATEMENT FOR CLASSIFICATION SURVEYS

Register Number: 35 P 387
Name of Ship: "ESTONIA"
Flag of Ship: ESTONIAN — Code: EST
Owner: ESTLINE A/S c/o NORDSTROM & THULIN
Connecting District: GÖTEBORG — Code: GTB
Start of Survey: 10/01/94
End of Survey: 14/01/94
Place of Survey: NÄDENDAL — Code: STK
Surveyor's name and signature: A. WURSTMY

Cert	PROV	HULL X	MACH	AUT	MB	AB	RMCI	
Surveys carried out	OSH	DOK						

Is new cert issued? NO — Yes / No — Expiry date of validity: 15/07/95
Validity cert. after extension: Day / Month / Year
DOK or T/S date of survey: 14/01/94
Visa No. endorsed: 9 — Date of Visa: 14/01/94
Cancelled recommendations: Visa 1/2/3 — Visa 1/2/3 — Visa 1/2/3

TEXT OF VISA

Surveys: PERIODICAL BOTTOM SURVEY IN DRYDOCK AND OCCASIONAL SURVEY OF INSTALLMENT OF STABILIZER UNITS CARRIED OUT.

Recommendations:
1 Subject: — Limit date: / /
2 Subject: — Limit date: / /
3 Subject: — Limit date: / /

Former Visa No.: 8 — Date: 13/08/93 — Place: STOCKHOLM

Cert	PROV	HULL	MACH	AUT	MB	AB	RMCI	
Surveys carried out								

Is new cert issued? — Yes / No — Expiry date of validity: / /
Validity cert. after extension: / /
DOK or T/S date of survey: / /
Visa No. endorsed: — Date of Visa: / /
Cancelled recommendations: Visa 1/2/3 — Visa 1/2/3 — Visa 1/2/3

TEXT OF VISA

Surveys:

Recommendations:
1 Subject: — Limit date: / /
2 Subject: — Limit date: / /
3 Subject: — Limit date: / /

Former Visa No.: — Date: / / — Place:

Cert	PROV	HULL	MACH	AUT	MB	AB	RMCI	
Surveys carried out								

Is new cert issued? — Yes / No — Expiry date of validity: / /
Validity cert. after extension: / /
DOK or T/S date of survey: / /
Visa No. endorsed: — Date of Visa: / /
Cancelled recommendations: Visa 1/2/3 — Visa 1/2/3 — Visa 1/2/3

TEXT OF VISA

Surveys:

Recommendations:
1 Subject: — Limit date: / /
2 Subject: — Limit date: / /
3 Subject: — Limit date: / /

Former Visa No.: — Date: / / — Place:

The latest published Rules of the Bureau Veritas Marine Branch and the General Conditions herein are applicable.
La dernière édition des Règlements de la Branche Marine du Bureau Veritas ainsi que les Conditions Générales qui y figurent sont applicables.

Copies sent to: Conn. Dist. Y — Owners Y — Answer Y for Yes, N for No

Report No.: STK/94/3 A — Invoice No.: 20311/GD — Date: /

List of attached reports: STK/94/3 B - Ad F 1301, STK/94/3 C - Ad F 1302, STK/94/3 D - Ad F 1302a, STK/94/3 E - Ad F 2527, STK/94/3 F - Ad F 3423.

Stamp and Signature of Chief district

BUREAU VERITAS EXPERT DE DOUBLAGE PARIS

Bureau Veritas
MARINE BRANCH

B 10.5
BOTTOM
SURVEY REPORT

Annex No. D to Report No. SIK/94/3 A Page No. 1 Total Pages 1

Register No. 3,5,P,3,8,7 Name of Ship "ESTONIA"

Cert. concerned PROV HULL X Visa No. endorsed 9

Survey carried out from 10/01/94 to 14/01/94

TYPE OF SURVEY PERIODICAL ☒ OCCASIONAL ☐
IN DRY CONDITION ☒ IN-WATER ☐

ITEM No. (1)	SURVEY CARRIED OUT	CONDITION (3) WR	SR	NA
	WITHIN SCOPE OF PERIODICAL BOTTOM SURVEY (2)			
1	Examination of bow, keel, bottom, turn of bilge, bilge keel attachment, sides and stern	X		
2	Examination of sea chests and strainers	X		
3	Examination of propeller, visible part of tailshafts, shaft brackets	X		
4	Propeller shaft clearances No poker-gauges fitted			X
	Item (shaft, top, bottom) / Previous measure / New measure: - / - / -			
	or annex enclosed YES ☐ NO ☒			
5	Examination of rudder. Clearances measured	X		
	Location of measurement / Upon Survey / After repair: pintle SB / 0,9 / - ; -"- P / 0,9 / -			
	or annex enclosed YES ☐ NO ☒			
	rudder has been lifted YES ☐ NO ☒			
6	In-water survey. Diver report to be attached			X
	Video cassette attached YES ☐ NO ☐			
	ITEMS WHICH MAY BE SURVEYED ONLY ONCE IN 5 YEARS			
7	Sea valves below waterline opened and examined			X
8	Sea valves above waterline opened and examined			X
9	Chain cables and anchors lowered and ranged, visually examined			X
10	Links measurement carried out (mm) - Complete results to be attached			X
	Ø original ..... mm Ø - Minimum allowed ..... mm			
	Ø minimum recorded Port ..... mm Starboard ..... mm			
11	Chain locker internally examined			X
	OTHER INFORMATION, EXAMINATION			
12	Plate thickness measurements below waterline (annex to be attached)			X
13	Bottom cleaned and coated ....partly..... YES ☒ NO ☐			
14	Anodes renewed YES ☐ NO ☒			
15	Maintenance and repair works (remarks to be noted overleaf)	X	X	
	or annex enclosed YES ☐ NO ☐			

(1) Reference number for remarks entered overleaf
(2) Delete where non appropriate.
(3) WR : without remark, i.e. at the surveyor's satisfaction - SR : see remark (work, repair, inventory, made) ; enter remarks overleaf with item n - NA : not applicable.

Ed. E 1302 a

This form never to be sent alone. Always attached to form 2527

...ched Rules of the Bureau Veritas Marine Br... and the General Conditions therein are applicable.

Stk/94/3a

BUREAU VERITAS Marine Bra

Enclosure 16.1.206

RVEY STATEMENT FOR ASSIFICATION SURVEYS

35 P 387 (Register Number)	"ESTONIA" (Name of Ship)	ESTONIAN (Flag of Ship)	EST (Code)
	ESTLINE A/S (Owner)	"GÖTEBORG" (Connecting District)	GTB (Code)
23/08/94 (Start of Survey)	25/08/94 (End of Survey)	STOCKHOLM (Place of Survey)	STK (Port Code)
		A. WIRSPAM (Surveyor's name and signature)	

Cert: PROV | HULL X | MACH | AUT | MB | AB | RMC1 — Is new cert issued? NO — Expiry date of valid cert: 15/07/95

Surveys carried out: ASH COT — Validity cert after extension: / / — DOK or T/S date of survey: / /

Visa No. endorsed: 11 — Date of Visa: 25/08/94 — Cancelled recommendations:

TEXT OF VISA — Surveys: ANNUAL SURVEY HULL AND CONFIRMATION OF TERM SURVEY CARRIED OUT.

Recommendations: 1 Subject — Limit date: / / ; 2 Subject — Limit date: / / ; 3 Subject — Limit date: / /

Former Visa No.: 10 — Date: 11/05/94 — Place: STOCKHOLM

Cert: PROV | HULL | MACH X | AUT | MB | AB | RMC1 — Is new cert issued? NO — Expiry date of valid cert: 15/07/95

Surveys carried out: ASH — Validity cert after extension: / / — DOK or T/S date of survey: / /

Visa No. endorsed: 11 — Date of Visa: 25/08/94 — Cancelled recommendations:

TEXT OF VISA — Surveys: ANNUAL SURVEY OF THE MACHINERY INSTALLATION CARRIED OUT.

Recommendations: 1 Subject — Limit date: / / ; 2 Subject — Limit date: / / ; 3 Subject — Limit date: / /

Former Visa No.: 10 — Date: 11/05/94 — Place: STOCKHOLM

Cert: PROV | HULL | MACH | AUT | MB | AB X | RMC1 — Is new cert issued? NO — Expiry date of valid cert: 15/07/95

Surveys carried out: ASB — Validity cert after extension: / / — DOK or T/S date of survey: / /

Visa No. endorsed: 5 — Date of Visa: 25/08/94 — Cancelled recommendations:

TEXT OF VISA — Surveys: ANNUAL SURVEY OF FLUID AND EXHAUST GAS HEATERS CARRIED OUT.

Recommendations: 1 Subject — Limit date: / / ; 2 Subject — Limit date: / / ; 3 Subject — Limit date: / /

Former Visa No.: 4 — Date: 16/11/93 — Place: STOCKHOLM

Copies sent to: Conn. Dist. Y — Owners Y — Answer Y for Yes, N for No

Report No.: STK/94/77A — Invoice No.: 20092/STK — Date: 16/9

List of attached reports: STK/94/77B - AdE 2527, STK/94/77C - AdE
STK/94/77D - AdE 2529, STK/94/77E - AdE 1329 + Annex A+B
STK/94/77F - Ad E 1304, STK/94/77G - AdE 1307.

Stamp and Signature of Chief district

BUREAU VERITAS — PARIS — 1828

The latest published Rules of the Bureau Veritas for Marine Branch and the General Conditions therein are applicable.
La dernière édition des Règlements de la Branche Marine du Bureau Veritas ainsi que les Conditions Générales qui y figurent sont applicables.

BUREAU VERITAS Marine Branch

AUTOMATION SURVEY REPORT

Annex N° G to Report N° STK 94/77 A Page N° 1 Total Pages 4

Register N° 3,5,P,3,8,7 Name Of Ship "ESTONIA"

Cert. concerned PROV AUT X Visa N° endorsed

Survey carried out from 23/08 94 to 25/08/94

TYPE OF SURVEY SPECIAL SURVEY ☐ ANNUAL SURVEY ☒ (4) OCCASIONAL ☐

ITEM N° (1) — SURVEY CARRIED OUT — CONDITION (3)

AUTOMATION NOTATION : AUT — SPECIFY PROPULSION SYSTEM :

Item	Survey carried out	WR	SR	NA
	EXAMINATION OF RECORDS			
1	Alarm records	X		
2	Fault / repairs records	X		
3	Test programme and log entries	X		
	PROTECTION AGAINST FIRE			
4	Condition of insulation and cladding of hot surfaces	X		
5	Condition of double skin fuel pipes on main and auxiliary engines	X		
6	Shielding of oil pipe flanges	X		
7	Oil leakage detection systems and alarms : main engines	X		
8	auxiliary engines	X		
9	Test of fire detection system including extensions and repeaters	X		
10	Test of fire detection alarm system, internal fault alarm, etc	X		
11	FOR SPECIAL SURVEY: full running test or recertification by maker's representative of fire detection system			X
12	Test of alarms for fire in boilers uptakes / main engine scavenge spaces	X		
13	Remote start of fire pump from wheelhouse and indication of pressure in main	X		
14	Test of oil mist detector for diesel engines	X		
	PROTECTION AGAINST FLOODING			
15	Test of bilge / flooding alarms (state which)	X		
16	Test of automatic bilge pumps if fitted	X		
	ELECTRICITY PRODUCTION			
17	Auto-start standby generator	X		
18	Auto-connection busbars / paralleling			X
19	Auto-connection of battery on loss of power			X
20	Auto-start and connection emergency generator			X
21	Auto-disconnection of non-essential services (preferential trips)	X		
	AUXILIARY DIESEL ENGINES			
22	Alarms : lubricating oil low pressure / cooling water high temperature	X		
23	Shut downs : lubricating oil pressure / cooling water high temperature	X		
24	Overspeed shut down			X
	AUXILIARY TURBINES			
25	Alarms : lubricating oil low pressure / low vacuum / bearing high temperature			X
26	Shut downs : lubricating oil low pressure / low vacuum			X
27	Overspeed shut down			X

(1) Reference number for remarks entered overleaf
(2) Delete where non appropriate
(3) WR : without remark, i.e. at the surveyor's satisfaction - SR : see remark (work, repair, inventory, made) ; enter remarks overleaf with item number
NA : not applicable
(4) Annual survey includes items 1 to 16 (as applicable) plus random checking of remaining alarms and systems

The latest published Rules of the Bureau Veritas — Marine Branch
La dernière édition des Règlements de la Bureau Veritas Marine du Bureau Veritas — Conditions Générales sur le verso

CHECKLIST FOR PUMP/MACHINERY STARTING CONTROLS

ITEM	N° / Position	DRIVE : E = EL MOTOR ME = ATTACH ME AE = ATTACH AUX GB = ATTACH GB	REMOTE STARTING			AUTO START			AUTO RESTART AFTER BLACK-OUT		
			WR	SR	NA	WR	SR	NA	WR	SR	NA
MAIN ENGINE Lubricating oil pumps											
Camshaft lubricating oil pumps											
Rocker lubricating oil pumps											
Piston cooling pumps											
Jacket cooling pumps											
Fuel valve cooling pumps											
Fuel booster pumps											
Sea water circulating pumps											
Turbocharger lub oil pumps											
REDUCTION GEARBOX Lubricating oil pumps											
CP PROPELLER Servo oil pumps											
AUXILIARY ENGINES Seawater circulating pumps											
Fuel booster pumps											
AUXILIARY TURBINES Lubricating oil pumps											
Sea water circulating pumps											
MISCELLANEOUS Starting air compressors											
Boiler/Thermal oil circulating pumps											
Steering gear hydraulic pumps											

p 3/4

	BOILERS AND HEAT TRANSFER UNITS			
	Burner light up sequence	X	...	...
	Alarms : high water / low water / low pressure / high temperature	X	...	...
	Shut downs : low water / flame failure / low air pressure	...	...	X
	Control systems : feed water / circulation / pressure temperature	...	...	X
	MONITORING AND ALARM SYSTEMS			
1	Operation of alarm panels / lamptests / low volt alarms	X	...	...
1	Checking of alarm extensions in wheelhouse, cabins, etc	X	...	...
1	Checking of calibration of sensors, transducers and instruments	X	...	...
	(For SPECIAL SURVEY give details in "remarks" section)			
	MEANS OF COMMUNICATION			
5	Test of telephones	X	...	...
6	Test of telegraph (local and remote)	X	...	...
7	Test of engineers call system	X	...	...
	MAIN ENGINE ALARMS			
8	High temperature exhaust gas / steam inlet	...	...	...
9	High temperature bearings	...	...	...
0	Lubricating oil low pressure / high temp / low level / low flow cylinder oil	X	...	...
1	Cooling water low pressure / high temp / low temp / low level	X	...	...
2	Fuel oil low pressure / high temp / low temp / low level	...	...	...
3	Camshaft lubricating oil low pressure	...	...	...
4	Piston cooling low pressure	...	...	...
5	Control air low pressure	...	...	...
6	Starting air low pressure	...	...	...
7	Others, specify:	...	...	...
	MAIN REDUCTION GEARS			
48	Lubricating oil low pressure / high temperature	X	...	...
49	Lubricating oil low pressure shut-down	...	...	X
	MAIN ENGINE : PROPULSION CONTROL SYSTEMS			
50	Operation of local / emergency control	X	...	...
51	Operation of remote control	X	...	...
52	Operation of wheelhouse controls	X	...	...
53	Operation of change-over between control stations	X	...	...
54	Emergency stop tested	...	...	X
55	Shut downs - low lubricating oil pressure	X	...	...
56	Auto-start of pumps, etc.. (see page opposite)	X	...	...
	MISCELLANEOUS ALARMS & CONTROLS			
57	Air compressors	...	...	...
58	Separators and purifiers	...	...	...
59	Stern tube lubricating oil pressure / temperature / level	...	...	...
60	Intermediate shaft bearings high temperature	...	...	...
61	Steering gear alarms	...	...	...
62	Variable pitch propeller alarms	...	...	...
63	Miscellaneous level alarms	...	...	...
64	Others, specify:	...	...	...
	TRIALS			
65	Quay / sea trials	...	...	...
66	Black-out test and sequential start of essential auxiliaries	...	...	...

(Remarks and details of survey on back page)
For SPECIAL SURVEY give details of calibrations, checks and maintenance carried out

Note : Additional items, alarms, control functions, etc. : to be added where applicable.
Alarms, etc : listed but either not applicable or not tested at this survey to be deleted.

p 2/4

BUREAU VERITAS

Marine Branch

SURVEY STATEMENT FOR CLASSIFICATION SURVEYS

Register Number: 35 P 387

Name of Ship: "ESTONIA"

Flag of Ship: ESTONIAN — Code: EST

Owner: ESTLINE A/S

Connecting District: GÖTEBORG — Code: GTB

Start of Survey: 23/08/94

End of Survey: 25/08/94

Place of Survey: STOCKHOLM — District Code: STK

Surveyor's name and signature: A. WIRSTAM

Cert: PROV | HULL | MACH | AUT X | MB | AB | RMCI

Is new cert. issued? Yes / No: YD

Expiry date of valid cert: 15/07/95

Surv: ASA | DAM

Validity cert. after extension: Day / Month / Year

DOK or T/S date of survey: Day / Month / Year

Visa No. endorsed: 6

Date of Visa: 25/08/94

Cancelled recommendations: Visa / 1/2/3 — Visa / 1/2/3 — Visa / 1/2/3

TEXT OF VISA

Surveys: ANNUAL SURVEY CARRIED OUT.

Recommendations:

1 Subject: — Limit date: / /

2 Subject: — Limit date: / /

3 Subject: — Limit date: / /

Former Visa No.: 5 Date: 13/08/93 Place: STOCKHOLM.

Cert: PROV | HULL | MACH | AUT | MB | AB | RMCI

Is new cert. issued? Yes / No:

Expiry date of valid cert: Day / Month / Year

Surv: DAM

Validity cert. after extension: Day / Month / Year

DOK or T/S date of survey: Day / Month / Year

Visa No. endorsed:

Date of Visa: Day / Month / Year

Cancelled recommendations: Visa / 1/2/3 — Visa / 1/2/3 — Visa / 1/2/3

TEXT OF VISA

Surveys:

Recommendations:

1 Subject: — Limit date: / /

2 Subject: — Limit date: / /

3 Subject: — Limit date: / /

Former Visa No.: Date: / / Place:

Cert: PROV | HULL | MACH | AUT | MB | AB | RMCI

Is new cert. issued? Yes / No:

Expiry date of valid cert: Day / Month / Year

Surv: DAM

Validity cert. after extension: Day / Month / Year

DOK or T/S date of survey: Day / Month / Year

Visa No. endorsed:

Date of Visa: Day / Month / Year

Cancelled recommendations: Visa / 1/2/3 — Visa / 1/2/3 — Visa / 1/2/3

TEXT OF VISA

Surveys:

Recommendations:

1 Subject: — Limit date: / /

2 Subject: — Limit date: / /

3 Subject: — Limit date: / /

Former Visa No.: Date: / / Place:

The latest published Rules of the Bureau Marine Branch and the General Conditions therein are applicable.
La dernière édition des Règlements de la Société du Bureau Veritas ainsi que les Conditions Générales qui y figurent sont applicables.

Copies sent to:
Conn. Dist. Y
Owners Y
Answer Y for Yes N for No

Report No.: STK/94/77 B Invoice No.: 20023/CERT Date: 16/9/

List of attached reports:

Stamp and Signature of Chief district

BUREAU VERITAS — EXPERT DE DOCUMENTS — PARIS 1628

Bureau Veritas

REPORT N° STK/94/77E

DATE : 25 08 94 (Day Month Year)

ANNUAL ☒ AND INTERMEDIATE ☐ SURVEYS REPORT

CLASSIFICATION	STATUTORY
☐	☒ ANNEX A – LOAD LINE
☒	☒ ANNEX B – HULL AND MACHINERY OF ALL SHIPS (CONSTRUCTION)
☐	☒ ANNEX C – PREVENTION OF OIL POLLUTION
☐	☐ ANNEX D – LIQUEFIED GASES IN BULK
☐	☐ ANNEX E – DANGEROUS CHEMICALS IN BULK-PREVENTION OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Corresponding Annexes are attached herewith

Register No: 315P318 7	Name of ship: "ESTONIA"	Flag: Estonian	Gross tonnage: 21794
Owner: ESTLINE A/S		Connecting district: Göteborg	
Date of survey (Day Month Year): 25 08 94	Place of survey: Stockholm	Name of the Surveyor: A. Wirstam	

MANDATORY COMMON PART TO BE FILLED FOR ALL TYPES OF SURVEYS

Validity of all certificates and examination of all record books and manuals.
Validity of all safety certificates issued in conformity with Regulation 12 Chapter I of SOLAS 1974 Convention, Regulation 14 Chapter I of 1978 SOLAS Protocol, Regulation 5 Chapter I Annex I of MARPOL 73/78, Regulation 11 Annex II of MARPOL 73/78, and 1966 LOAD LINE Convention.

STATUTORY CERTIFICATES	VALIDITY	Situation before commencement of present survey
SOLAS		
1. Construction		
2. Equipment Passenger	26/01/95	-
3. Radiotelegraphy/phony		
MARPOL		
4. Oil Pollution Prevention	15/07/94	Annual 13/08/94
5. Noxious Liquid Substances		
IBC CODE		
6. Fitness Chemical		
7. " Gas		
FREEBOARD		
8. Load-Line	11/09/94	Interim
CLASSIFICATION CERTIFICATES	**VALIDITY**	**Situation before commencement of present survey**
9. Hull	15/07/95	DSH 11/05/94
10. With annex : IG		
11. OIL POL ENG		
12. OIL POL CARG		
13. GAS CARRIER		
14. CHEM POL		
15. Machinery	15/07/95	DSH 11/05/94
16. Boilers	15/07/95	ASB 16/11/93
17. AUT	15/07/95	ASA [illegible]
18. RMC.		
19. Others		

This form has been completed by a Surveyor of BUREAU VERITAS who has been satisfied with the verification of the equipment described in this report.

Surveyor's name and signature: A. Wirstam

District Head Office and signature

BUREAU VERITAS PARIS 1828 INTERNATIONAL REGISTER OF SHIPPING

BV Mod. Ad. E 1329 e

1/4

ENDORSEMENT OF THE STATUTORY CERTIFICATES AND ANNEXES TO THE HULL CLASSIFICATION CERTIFICATE

ANNEX A – LOAD-LINE INTERIM CERTIFICATE

The International Load-Line certificate has been endorsed for :

☐ PERIODICAL INSPECTION

Place : Date : (Day Month Year)

ANNEX B – HULL AND MACHINERY OF ALL SHIPS (CONSTRUCTION)

The Cargo Ship Safety Construction certificate has been endorsed for :

☐ MANDATORY ANNUAL SURVEY ☐ INTERMEDIATE SURVEY

Place : Date :

Annex to Hull certificate : Inert gas installation has been endorsed for :

☐ ANNUAL SURVEY ☐ INTERMEDIATE SURVEY

Place : Date :

ANNEX C – PREVENTION OF OIL POLLUTION

The International Oil Pollution Prevention certificate has been endorsed for :

☒ MANDATORY ANNUAL SURVEY ☐ INTERMEDIATE SURVEY

Place : Stockholm Date : 2,5,0,8,9,4

Annexes to Hull certificate : Installation for Pollution Prevention (OIL-POL ENG/OIL POL CARG) have been endorsed for

☐ ANNUAL SURVEY ☐ INTERMEDIATE SURVEY

Place : Date :

ANNEX D – LIQUEFIED GASES IN BULK

The certificate of fitness for the carriage of liquefied gases in bulk has been endorsed for :

☐ MANDATORY ANNUAL SURVEY ☐ INTERMEDIATE SURVEY

Place : Date :

Annex to Hull certificate : Cargo installation of liquefied gas carriers has been endorsed for :

☐ ANNUAL SURVEY ☐ INTERMEDIATE SURVEY

Place : Date :

ANNEX E – DANGEROUS CHEMICALS IN BULK – PREVENTION OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

The International Pollution Prevention certificate for the carriage of noxious liquid substances in bulk has been endorsed for :

☐ MANDATORY ANNUAL SURVEY ☐ INTERMEDIATE SURVEY

Place : Date :

The certificate of fitness for the carriage of dangerous chemicals in bulk, (BCH ☐ IBC ☐ Code) has been endorsed for :

☐ MANDATORY ANNUAL SURVEY ☐ INTERMEDIATE SURVEY

Place : Date :

Annex to Hull certificate : Cargo installation of chemical carriers/noxious liquid substances has been endorsed for :

☐ ANNUAL SURVEY ☐ INTERMEDIATE SURVEY

Place : Date :

VISA	NAME OF THE SURVEYOR	DATE
Visa statutory survey department		
Visa classification survey department		

BUREAU VERITAS

MARINE BRANCH

SURVEY STATEMENT FOR STATUTORY AND OTHER SURVEYS

35 P 387 — Register no.	"ESTONIA" — Name of Ship	ESTONIAN — Flag	EST — Code
	ESTLINE A/S — Owner	GÖTEBORG — Connecting District	GTB — Code
25/08/94 — Date of Survey	STOCKHOLM — Place of Survey	STK — District code	A. WIRSTAM — Name of Surveyor / Signature

Survey for change of the name ☐ Survey for change of flag ☐ Former flag ____ Code ____

STATUTORY CERTIFICATE CONCERNED	INITIAL OR PERIODICAL SURVEY: SURVEY	New cert. issued: Condition	Interim	Expiry Date (Day / Month / Year)	ANNUAL OR INTERMEDIATE SURVEY: Annual	Intermediate	Expiry Date of cert. endorsed	OCCASIONAL SURVEY
LOAD LINES	LLPS	C	I	/ /	LLPI X		11/09/94	OLLP
CONSTRUCTION	COPS	C	I	/ /	COMA	COIS	/ /	OCOC
EQUIPMENT	EQPS	C	I	/ /	EQMA	EQIS	/ /	OEQC
RADIOGRAPHY	RGPS	C	I	/ /			/ /	ORGP
RADIOPHONY	RPPS	C	I	/ /			/ /	ORPP
PASSENGERS	PAPS	C	I	/ /			/ /	OPAS

STATUTORY OR CLASS NOTATION CONCERNED	INITIAL OR PERIODICAL SURVEY: SURVEY	New cert. issued: Condition	Interim	Expiry date (Day / Month / Year)			ANNUAL OR INTERMEDIATE SURVEY: Annual	Intermediate	Expiry Date of cert. endorsed
FITNESS LIQUEFIED GASES	GAS	C	I	/ /			ASG	ISG	/ /
ANNEX TO HULL CERTIFICATE FOR GAS INSTALLATION	GAS	ANNEX ISSUED ?			YES	NO	ASG	ISG	/ /
FITNESS CHEMICALS	CHPS	C	I	/ /			CHMA	CHIS	/ /
ANNEX TO HULL CERTIFICATE	CHPS	ANNEX ISSUED ?			YES	NO	CHMA	CHIS	/ /
NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES	NLPS	C	I	/ /			NLMA	NLIS	/ /
ANNEX TO HULL CERTIFICATE FOR NLS-POL	NLPS	ANNEX ISSUED ?			YES	NO	NLMA	NLIS	/ /
INERT GAS	IGPS	ANNEX ISSUED ?			YES	NO	IGAS	IGIS	/ /
MARPOL	POPS	C	I	/ /			POMA X	POIS	15/07/95
ANNEX TO HULL CERTIFICATE FOR OIL POL ENG	POPS	ANNEX ISSUED ?			YES	NO	POMA	POIS	/ /
ANNEX TO HULL CERTIFICATE FOR OIL POL CARG	POPS	ANNEX ISSUED ?			YES	NO	POMA	POIS	/ /

CARGO GEAR				
	QUADRIENNAL THOROUGH EXAMINATION OF MASTS/BOOMS	MAQS	ANNUAL INSPECTION OF MASTS/BOOMS	MAAS
	ANNUAL THOROUGH EXAMINATION OF CRANES	CRAS		

The latest published Rules of the Bureau Veritas ...arine Branch and the General Conditions therein are ap... La dernière édition des Règlements de la ...che Marine du Bureau Veritas ainsi que les Conditions Générales qui y figurent sont applicables.

...ecommendations endorsed (Type of certificate - Summary of recom.) ____

...opies sent to : ...nn. Dist. Y ...wners Y ...nswer Y for Yes N for No

Report No. : STK/94777D Invoice No. : 25003/GTB Date : 16/...

List of attached reports : ____

BUREAU VERITAS PARIS 1828 REGISTRE INTERNATIONAL DE CLASSIFICATION DE NAVIRES

Stamp and Signature of District Head

NAME OF THE SHIP : "ESTONIA"
REGISTER N° 35 P 387

REPORT N° STK/94/77E
DATE : 25 08 94 (Day Month Year)

ANNEX A – LOAD-LINE

PERIODICAL INSPECTION

	WR	SR	NA*
1. Superstructure and bulkheads	X		
2. Doors – Sills – Closing Arrangements	X		
Cargo and other Hatchways			
3. Coamings – Stays – Covers – Portable Beams			X
4. Carriers or Sockets – Cleats – Battens and Wedges			X
5. Tarpaulins – Security of Hatchway Covers			X
			X
Machinery Space Openings			
6. Steel casing – Access Openings – Doors – Sills – Coamings	X		
Openings			
7. Manholes – Flush – Scuttles – Companionways	X		
8. Ventilators – Coamings – Closing Arrangements	X		
9. Air Pipes – Closing Arrangements	X		
10. Cargo Ports	X		
Scuppers – Inlets and Discharges			
11. Closing Arrangements	X		
12. Side Scuttles	X		
13. Dead Lights	X		
14. Freeing Ports – Rails – Bars – Shutters			X
Protection of the Crew			
15. Guard Rails – Bulkwarks – Life Lines	X		
Special conditions of Assignment for Type "A" Ships			
16. Machinery casings			X
17. Gangway and Access – Hatchways – Freeing Arrangements			X
Load Line marks			
18. Lines	X		
19. Letters BV engraved – Other letters engraved	X		
20. Timber marks			X
21. Timber fitting			X
22. Hose testing			X
The above items have been found in a satisfactory condition and no alterations have been made to the hull or superstructures or fitting which would affect the calculation of determining the position of the load line or the conditions of assignment	X		

* WR : without remark i.e. at the surveyor's satisfaction
SR : see remark (work, repair, inventory, made)
NA : not applicable

ITEMS N°	REMARKS – REPAIRS
	No endorsement carried out on Load Line Certificate as this one still is an Interim Certificate.

NAME OF THE SHIP : "ESTONIA" REPORT N° STK/94/77E

REGISTER N° 35 P 387 DATE : 25 08 94 (Day Month Year)

Classification	IMO	ANNEX B – PART 1 – ALL SHIPS – HULL AND MACHINERY (CONSTRUCTION)	WR	SR	NA*
		B-1-1 – MANDATORY ANNUAL SURVEY			
		HULL, MACHINERY AND EQUIPMENT OF CARGO SHIPS.			
	↕	1. Have the prescribed periodical surveys for the automatic/remote control systems such as the main propulsion automation system been duly conducted ?	X		
	↕	2. Have the prescribed periodical surveys for the inert gas system in tankers been duly conducted ?			X
	↕	3. Are the log book entries being made, as required by Regulation 19-2 (f) Chapter V, of the 1978 SOLAS Protocol ?	X		
		HULL			
↕	↕	4. General examination of the hull and its closing appliances as far as can be seen	X		
↕	↕	5. Examination of anchoring and mooring equipment as far as practicable	X		
↕	↕	6. Examination and testing (locally and remotely) of all watertight doors in watertight bulkheads, as far as practicable	X		
↕	↕	7. Examination of watertight bulkhead penetrations as far as practicable	X		
↕	↕	8. Confirmation as far as practicable that no significant changes have been made to the arrangement of structural fire protection	X		
↕	↕	9. Confirmation of the operation of manual and/or automatic fire doors where fitted	X		
		MACHINERY AND ELECTRICAL PLANT			
↕	↕	10. Carrying out a general examination of machinery and boiler spaces with particular attention to the propulsion system, auxiliary machinery and the fire and explosion hazards ; confirmation that emergency escape routes are not blocked	X		
↕	↕	11. Examination and testing in operation of all main and auxiliary steering arrangements, including their associated equipment and control system	X		
↕	↕	12. Testing of all the means of communication between the navigation bridge and the machinery control positions, as well as the bridge and the alternative steering position, if fitted	X		
↕	↕	13. Examination, as far as practicable, of the bilge pumping systems and bilge wells including operation of pumps, remote reachrods and level alarms, where fitted	X		
↕	↕	14. External examination of boilers, pressure vessels and their appurtenances including safety devices, foundations controls, relieving gear, high pressure and steam escape piping, insulation and gauges	X		
↕	↕	15. General examination visually and in operation, as feasible, of the electrical machinery, the emergency sources of electrical power, the switch-gear and other electrical equipment	X		
↕	↕	16. Confirmation as far as practicable of the operation of all emergency sources of power and, if they are automatic, also in the automatic mode	X		
		FIRE-FIGHTING EQUIPMENT			
↕		17. Confirmation that fire control plans are properly posted	X	X	
↕		18. Examination as far as possible and testing as feasible of the fire and/or smoke detection system(s)	X		
↕		19. Examination of the fire main system and confirmation that each fire pump including the emergency fire pump can be operated separately so that the two required powerful jets of water can be produced simultaneously from different hydrants	X		
↕		20. Confirmation that fire hoses, nozzles, applicators and spanners are in good working conditions and situated at their respective containers	X		
↕		21. Examination of fixed fire-fighting system controls, piping, instructions and marking, checking for evidence of proper maintenance and surveying including date of last system test.	X		
		B-1-2 – INTERMEDIATE SURVEYS OF SHIPS OTHER THAN TANKERS			
↕		22. Survey refered to in BV Rules (Regulation 2.44) Satisfactorily carried out (see enclosed survey report on Ad E 1301)			X

* WR : without remark i.e. at the surveyor's satisfaction
SR : see remark (work, repair, inventory, model
NA : not applicable

NAME OF THE SHIP : "ESTONIA" REPORT N° STK/94/77E

REGISTER N° 35 P 387 DATE : 25 08 94 (Day Month Year)

Classification | Marpol 1

ANNEX C – PART 1 – ALL SHIPS – PREVENTION OF OIL POLLUTION

C-1-1 – MANDATORY ANNUAL SURVEY

	WR	SR	NA*
OIL DISCHARGE FROM MACHINERY BILGES OILY WATER SEPARATING OR FILTERING SYSTEM			
1. External examination	X		
2. Test under running condition	X		
3. Observation of a back flush (if applicable)			X
4. Test of audible/visual alarms	X		
5. Are there sufficient replaceable elements (filters and/or coalescers) of the proper size and model provided on board ?	X		
OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM (1) / OIL FILTERING SYSTEM TO 15 PPM (1)			
6. External examination	X		
7. Test under running condition	X		
8. Operation of indicators and recorders installed in the monitor	X		
9. Test of the 15 ppm alarm for the oil filtering system	X		
10. Test of other audible/visual alarms	X		
11. Operation of automatic (1) manual (1) means provided to stop the discharge of effluent	X		
12. Are there sufficient supply of consumables for the recorder provided on board	X		
SLUDGE TANK			
13. External examination of sludge tank and discharge arrangements	X		
14. Is the standard discharge connection provided on board ?	X		
SEPARATION BETWEEN FUEL OIL AND WATER BALLAST SYSTEM			
15. Checking of the physical separation	X		
16. Are there appropriate notices posted ?	X		

C-1-2 – INTERMEDIATE SURVEY NA

(all the relevant items required for the mandatory annual survey have to be examined as well following additional items)

	WR	SR	NA*
OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACES			
17. Internal examination of oily-water separating equipment and filtering system			
18. Examination of associated pumps and piping for wear and corrosion			
19. Internal examination of oil, water, steam and drain valves			
20. Examination of absence of sludge blockage of the oil return line to the oily residues sludge tank			
21. Observation of the oil content meter for absence of obvious defects			
22. Checking of the calibration of the oil content meter			

(1) Delete as appropriate

* WR : without remark, i.e. at the surveyor's satisfaction
SR : see remark (work, repair, inventory, made)
NA : not applicable

ITEMS N°	REMARKS – REPAIRS
17.	The implementation of new SOLAS regulations No 17 and 41-2.1 now in progress.

LOADING CONDITION

LONGITUDINAL STRENGTH

(*)20. ☐ Loading booklet, reference:
Loading manual, reference :
Approved by :
Language :
Date : Day Month Year language :

21. ☐ Loading instrument, type :
Approved by :
☐ Operation manual
Date : Day Month Year language :

STABILITY

22. ☒ Intact stability file, reference : Pending approval by BV Paris
Approved by :
Regulations referred to :
Date : Day Month Year language :

23. ☐ Grain loading file, reference :
Approved by :
Regulations referred to :
Date : Day Month Year language :

REPORT OF SURVEY FOR FREEBOARD

Established by : BV Oldenburg/Paris Date : 27.07.81 Day Month Year language : English

(*) Thick the box where appropriate.

PREVENTION OF OIL POLLUTION

		YES (2)	NO (2)
24. Have appropriate entries been made on the Oil Record Book ? (as required in Regulation 20 of Annex I of MARPOL 73/78)		☒	☐
25. Is the instruction manual for the oily water separating equipment or filtering system for control of effluent from machinery spaces available on board ?		☒	☐
26. Is the instruction manual for oil discharge monitoring and control system of effluent from cargo spaces available on board ? (1)	NA	☐	☐
27. Have the records of various oil discharge monitoring and control systems been signed ?		☒	☐
28. Is the operation and equipment manual for the COW System available on board (1) ?	NA	☐	☐
29. Is the DCBT operations manual available on board (1) ?	NA	☐	☐

(1) for oil tanker only

DANGEROUS CHEMICALS IN BULK - PREVENTION OF POLLUTION BY NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

	NA		
30. Have appropriate entries been made in the cargo Record Book ?		☐	☐
31. Is the procedures and arrangements manual available ?		☐	☐
32. Have the records of recording devices (category B cargo residues) been examined ?		☐	☐

33. Have any alterations affecting the relevant ship equipment been made since the last survey ?	☐	☒
If yes, have the modifications been approved by Bureau Veritas ?	☐	☐

(2) Cross the appropriate space.

Bureau Veritas
MARINE BRANCH

BOILER
SURVEY REPORT (*)

Annex No. F to Report No. STK/94/77F Page No. 1 Total pages 2

Register No. 3,5,P,3,8,7 Name of Ship "ESTONIA"

Cert. concerned PROV | MB | AB X | MACH Visa No. endorsed 5

Survey carried out from 23/08/94 to 25/08/94

TYPE OF SURVEY COMPLETE ☐ (internal + external) ANNUAL ☒ (external only) OCCASIONAL ☐

TYPE AND LOCATION OF BOILER thermal fluid heaters and exhaust gas heaters
(Main, Aux., Oil fired, Exhaust gas, N.1, N.2, ...)

ITEM No. (1)	SURVEY CARRIED OUT	CONDITION (3) WR	SR	NA
	WITHIN SCOPE OF ANNUAL and/or COMPLETE SURVEY (2)			
1	Examination of log book	X		
2	External examination of boiler	X		
3	External examination of fittings, valves, water, steam and fuel systems, gauge glass mountings	X		
4	Checking remote control of safety devices (valves, mountings)	X		
5	Examination of burners in operation, checking of burner safety devices	X		
6	Boiler examined under steam at working pressure 7 (bars)	X		
	WITHIN SCOPE OF COMPLETE SURVEY (in addition to items 1 to 6 above)			
7	Internal examination of boiler, condition of :			
	- combustion chambers, furnaces, refractories			
	- tubes, casing, bottom and front walls			
	- superheater, economizer, air heater			
8	Hydraulic test of boiler carried out YES ☐ NO ☐ Test pressure ..... (bars)			
9	Thickness measurement of tubes and plates YES ☐ NO ☐ (if deemed necessary)			
10	Pumps of forced circulation boilers opened up and examined			
11	Internal and external examination of accessories and mountings, valves, indicators, safety valves			
12	Examination of fuel supply pipes between pumps and burners			
13	Examination of securing arrangement of boiler feet, rolling and ramming stays			
14	Safety valves adjusted and lifted. Set pressure ..... (bars)			
	OTHER INFORMATION, EXAMINATION			
15	Maintenance and repair works (see remark overleaf) or annex attached YES ☐ NO ☐			X
16	For thermal fluid boiler, analysis of thermal fluid (to be checked yearly) Annex attached YES ☐ NO ☒	X		

(*) One form to be used for each different boiler submitted to such survey.
(1) Reference number for remarks entered overleaf.
(2) Delete where non appropriate. Fill in blank spaces as required.
(3) WR : without remark, i.e. at the surveyor's satisfaction - SR : see remark (work, repair, inventory, made) ; enter remarks overleaf with item n - NA : not applicable.

BV Mod. Ad. E. 1304 a

The latest published Rules of the Bureau Veritas Marine Br and the General Conditions therein are applicable.

BUREAU VERITAS

MARINE BRANCH

SURVEY STATEMENT FOR SURVEY OF C.S. OR D.S. ITEMS

Register Number: 35 P 387	Name of ship: "ESTONIA"	Flag of ship: ESTONIAN	Code: EST
Owner: ESTLINE A/S		Connecting District: GÖTEBORG	Code: GTB
Endorsed date on list: Day 24 Month 08 Year 94	Place of survey: STOCKHOLM	Dist. Code: STK	Name of surveyor / Signature: A. WIRSTAM

HULL | GAS | CHEM | MACH X | AUT | RMC1

CONTINUOUS SURVEY LIST CONCERNED TO BE TICKED OFF (ONE SQUARE ONLY)

ITEMS SURVEYED — Number of items surv.: 2 — Total coefficient: 20

Item No	A/B	Coef	Board
30		10	
43		10	

Was the list renewed?: NO — modified?: NO — T number (facultative): 100 19485

Survey carried out from / / to / /

Observations about surveys (repairs, replacements, tests, measurements...)

ITEM 30: RECONDITIONED PISTON AND CYL. HEAD, NEW RINGS AND LINER FITTED.

The latest published Rules of the Bureau Veritas Marine Branch and the General Conditions thereinapplicable
La dernière édition des Règlements du Bureau Veritas ainsi que les Conditions Générales qui y figurent sont applicables

Report No.: STK/94/77C — Invoice No.: 20098/GTB — Date: 16/9

List of attached reports:

Stamp and Signature of Chief district

BUREAU VERITAS PARIS 1828

Survey report for issue of pssc

BUREAU VERITAS

Enclosure 16.1.207

SURVEY REPORT FOR ISSUE RENEWAL (1) FOR

PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

Under the provisions of the International Convention for Safety of Life at Sea 1974.

CARGO VESSELS OF 500 GRT AND OVER

BV Number Ship's name	Distinctive number or letters	Port of Registry and flag	Gross Tonnage	Keel laid on	Length (2)	Type of Ship
"ESTONIA"	E S T E	TALLINN	15598	1979	157,02	FPS

Name and Address of Owners or Managers : Estline A/S, Estonian Shipping Co Ltd, c/o Nordström & Thulin AB, Shipowning Dept, Box 1215, S-111 82 STOCKHOLM/Swede

Survey made at : Stockholm on the 27.01.1994 at the request of : Owners

Has an "interim" ~~"Conditional issue"~~ certificate (1) been delivered ? Yes date of delivery : 27.01.94
date of validity : 27.06.94

Does the vessel call regularly your port ? Yes

1 - GENERAL INFORMATION :

Preceding certificate delivered by : Bureau Veritas
Date of expiry : 28.01.94
Survey made at : Stockholm on the : 27.01.1994 at the request of Owners

Number of passengers carried (Reg . 2 (e), Chapter I) : 2000
Total number of persons carried : 2188
Is the ship engaged on international voyages (Reg. 2 (d), Chapter I) ? No
Is the ship engaged on short international voyages (Reg. 2 (a), Chapter III) ? Yes
Does the vessel proceed more than 20 miles from the nearest land, in the course of her voyage ? (Reg. 1 (c), Chapter II) ? Yes
Type of machinery : Internal Combustion Engines

Power : 17600 kW

Existing vessel (keel laid before 25th May 1980), specify the Method (I/II/III) adopted for fire protection : SOLAS 74

(1) Delete as appropriate.

(2) Length of the ship (between perpendiculars of the deepest subdivision loadline (Reg. 2 (b), Chapter II)

ADMINISTRATION	REGISTRATION	DISTRICT	Surveyor's name & signature	District Head name and signat
Visa statutory Surveys section	REPORT N° STK/ Date /94/3 C Invoice N° Date	BV STK Date 31/01/94	BUREAU VERITAS	BUREAU VERITAS OLSSON

FORM Ad. E 1326

2 - SURVEY OF HULL AND MACHINERY

2.1. Has an inspection of the structure been carried out, including a surve of the hull in dry-dock ? Yes 1-94

Has the equipment (Windlass, chains, anchors...) been inspected ? Yes
Condition : Satisfactory.

2.2. Has an inspection of the machinery been carried out ? Yes

Have the boilers and other pressure vessels with their auxiliaries been inspected ? Yes
Condition : Satisfactory

3 - STABILITY Chapter II - 1, Reg. 7-19-20)

Is the master supplied with the necessary documents concerning stability (See in annex I the list of these documents). Yes
(Approved by the Finnish Auth. pending B.V. approval)

4 - SUBDIVISION Chapter II - 1, Part. B)

4.1. Subdivision loadlines (Reg. 11)

Indicate hereafter the free-board corresponding to the subdivision loadlines assigned and marked on the ship's side at amidships :

C.1 2062 mm
Cx2
Cx3

4.2. Watertight integrity

4.2.1. Watertight Bulkheads. Watertight doors (Reg. 13)
Condition : Satisfactory

Test carried out : Yes

4.2.2. Opening in shell plating below the Margin Line (Reg. 14)
Condition : Satisfactory.

4.2.3. Watertight integrity above the Margin Line (Reg. 17)
Condition : Satisfactory

4.3. Bilge pumping arrangements (Reg. 18)

4.3.1. Pumps :

Number of pumps	Duties		Separate output	Location	Method of driving
	Main	Auxiliary			
81	X		300 m/h	ME Room	El
82	X		300 m/h	Aux Room	El
83I	X		110 m/h	Stern tube	El
83II	X		110 m/h	Aux Room	El
84 (Mono)	X		30 m/h	KaMeWa	El
80	X		110 m/h	KaMeWa	El (emergency

4.3.2. Bilge main diameter : Ø 125 mm

4.3.3. Observations about pumps trials, condition of bilge pumping pipes, distributions boxes, cocks and valves, spindles :
Everything inspected and tested to satisfaction.

4.4. Damage control plans (Reg. 20)

Are plans showing, watertight compartments, openings means of closure and arrangements for the correction of list due to floading, permanently exhibited ? Yes

Are booklets containing above information available to ship's officers . Yes

- MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS (Chapter II-1 Part C)

5.1. Main source of electrical power (Reg. 24)

Specify the location and the characteristics of the source of power :
Aux. Engine room, 4 IC diesel generating sets total 4400 kW

5.2. Emergency sources of electrical power (Reg. 25)

Specify the location and the characteristics of the emergency source of power and the temporary source of power :
- Deck No 8 Emergency diesel engine 320 kW
- Batteries

5.3. List of services supplied by the emergency source of electrical power :

Emergency bilge pump, fire pump, sprinkler pumps, steering gear, air compressor, lights and illumination, communication etc. All SOLAS requirements complied with.

Has a black-out test been carried out ? Yes

5.4. Precautions against shock etc. (Reg. 27)

Has the electrical installation been inspected ? Yes

Has a megger test been carried out ? Yes, through main switchboard

Observations : None

5.5. Means of going astern (Reg. 28)

Power for going astern : CP propellers

5.6. Steering gears (Reg. 29 and 30)

Specify the characteristics of the main and auxiliary steering gears :
Electro hydraulic with two separate circuits

General observations on the condition of the steering gear, trials works carried out etc... Emergency steering tested in steering gear room including communication bridge/steering gear room.

5.7. Communication between bridge and engine room (Reg. 32)

Specify existing means. Telegraph, normal telephone, emergency telephone, loadspeaker system and VHF.

6 - FIRE PROTECTION ; DETECTION ; EXTINCTION Chapter II-2)

6.1. Subdivision (Reg. 18 - 19 - 20 - 23 - 24)

6.1.1. Condition of main vertical bulkheads, bulkheads within main principal zones, doors and openings : Satisfactory.

Draught stops missing in some places. Recommendation issued in a special note.

6.2.2. Working test of doors, dampers (manual and automatic) : Yes

Satisfactory tests carried out.

6.2. Means of escape (Reg. 21, 22)

Condition of stairways, ladders, corridors : Satisfactory.

6.3. Ventilation systems (Reg. 25)

6.3.1. Working test of fan's remote control : All systems tested including remote stops. Satisfactory.

6.3.2. Condition and working test of ventilation ducts dampers : Satisfac

6.4. Protection of accommodation and services spaces (Reg. 29)

6.4.1. Automatic sprinkler and fire alarm and fire detection system.

Condition of the installations (pumps, pipings, stop valves, test v pressure gauge, sprinkler heads) : N.A.

Tests : automatic starting test of the system with main and emerge source of power, visual and audible alarm signals, location indica units :

Spare sprinkler heads : N.A.

A. - 5 -

6.4.2. Automatic fire alarm and fire detection system

Type : SALVICO, heat detectors.

Conditions of the installations : detectors, electrical circuits, indicating units : Satisfactory.

Working test of the installation on main and emergency supply : Satisfactory.

Spare detectors : Yes.

6.5. Protection of special category spaces (Reg. 30)

6.5.1. Fixed fire extinguishing system

Type : Drenching.

Working test : Carried out.

6.5.2.1. Patrols

Are patrol systems maintained in such spaces ? Yes.

6.5.2.2. Automatic fire detection system

Type : SALVICO, smoke detectors.

Working test : Satisfactory.

6.5.2.3. Manual fire alarms

Are manual alarms provided as necessary and close to each exit Ye

6.5.3. Fire extinguishing equipment

Number of hydrants :

Water fog applicators (minimum 3) :

Portable froth applicator (minimum 1) :

Number of portable extinguishers :

In accordance with approved safety plar Number of equipment confirmed.

6.5.4. Ventilation system

Working test : Yes

Alarm (if loss or reduction of ventilating capacity) : No

Indication provided on car deck fore and aft.

6.6. Protection of cargo spaces other than special category spaces intended for the carriage of motor vehicles with fuel in their tanks (Reg. 31)

N.A.

./...

A. - 5 -

6.4.2. Automatic fire alarm and fire detection system

Type : SALVICO, heat detectors.

Conditions of the installations : detectors, electrical circuits, indicating units : Satisfactory.

Working test of the installation on main and emergency supply : Satisfactory.

Spare detectors : Yes.

6.5. Protection of special category spaces (Reg. 30)

6.5.1. Fixed fire extinguishing system

Type : Drenching.

Working test : Carried out.

6.5.2.1. Patrols

Are patrol systems maintained in such spaces ? Yes.

6.5.2.2. Automatic fire detection system

Type : SALVICO, smoke detectors.

Working test : Satisfactory.

6.5.2.3. Manual fire alarms

Are manual alarms provided as necessary and close to each exit Ye

6.5.3. Fire extinguishing equipment

Number of hydrants :

Water fog applicators (minimum 3) :

Portable froth applicator (minimum 1) :

Number of portable extinguishers :

In accordance with approved safety plar Number of equipment confirmed.

6.5.4. Ventilation system

Working test : Yes

Alarm (if loss or reduction of ventilating capacity) : No

Indication provided on car deck fore and aft.

6.6. Protection of cargo spaces other than special category spaces intended for the carriage of motor vehicles with fuel in their tanks (Reg. 31)

N.A.

./...

6.6.1. Fire detection and fire detection systems

Type : N.A.

Working test :

6.6.2. Fixed extinguishing system

Type : N.A.

Working test

6.7. Maintenance of fire patrols/alarms (Reg. 32 (a))

Is there an efficient patrol system ? Yes

Are manual alarms fitted throughout the accommodation and services spaces ?

Is there an approved fire alarm or fire detecting system in cargo spaces ? N

Is there a special alarm system to summon the crew ? Yes

Is there a public address system ? Yes

6.8. Fire extinguishing equipment (Reg. 5, 32)

6.8.1. Fire pumps

Number	Duties		Separate output in t/h	Discharge Head	Location	Method of drivi
	Main	Auxiliary				
1	X		92	90 m	Aux. Room	El
1	X		92	90 m	MainEngRoom	El
1		X	92	90 m	KaMeWa Room	El (e

Is there a remote control of fire pumps ? Yes (Emergency)Location : Bridg

Are relief valves provided in connection with all fire pumps ? No
Centrifugal pumps
Can each pump produce at least the two jets of water required by Regulatior
Yes
Is the arrangement such as to ensure that a fire in any one compartment wi
not put all the fire pumps out of action ? Yes

Examination of the fire pumps which are not normally surveyed during class
fication surveys : N.A.

6.8.2. Fire main

Is the fire main maintained under pressure ? No

Inside diameter : Ø 260 m/m Maximum pressure in service : 9 bar

Condition : Satisfactory

A.- 7 -

6.8.3. International shore connection

Location : Deck 7 Port and SB, Car deck.Port and SB.

Facilities available enabling the connection to be used on eithe side of the ship : Yes

6.8.4. Hydrants, Hoses and Nozzles

6.8.4.1. Machinery spaces

	Engine Room	Boiler Room	Tunnel	Type of Coupling
Hydrants Number and Dia.	According to approved safety plan.			
Hoses No. Dia. Lenght and Material	According to approved safety plan.			Type of Nozzle

6.8.4.2. Other spaces

	Location	Number	Diameter	Type of Coupling		
Hydrants	According to approved safety plan.					
Hoses with nozzle for each	According to approved safety plan.			Lenght	Material	Nozzle

Conditions of hydrants, hoses and nozzles :
Everything checked and found satisfactory.

6.8.5. Water fog applicators in machinery spaces of category A.

Number : 4

Condition : Satisfactory.

A. - 8 -

6.8.6. Portable fire extinguishers in accommodation, service spaces and control stations

Location	N^ber	Type	Capacity	Date of last recharge or weight checking	Last date of test
Control stations					
Services spaces galleys, stores Accommodation spaces stairways, corridors public spaces lavatories cabins	According to approved safety plan.				

6.8.7. Fire extinguishers in Machinery spaces and boilers room

Location	N^ber	Type	Capacity	Date of last recharge or weight checking	Date c last :
Main engine room Boiler room Auxiliaries	According to approved safety plan.				
Great capacity extinguishers					

Is the number of extinguisher in compliance with the requirement of Reg. 32 (g) (iii) and 32 (h) (iii) ? Yes

A. - 9 -

6.8.8. Portable froth applicator (Reg. 7-d)

Number : 2

Type : Medium expansion foam

.Test of froth : 1-93

6.8.9. Fixed fire fighting arrangements in cargo spaces N.A.

6.8.9.1. CO2 installation : general condition (piping, valves, bottles)

Location of controls :

Number and capacity of bottles :

Date of last weighing of CO2 bottles :

Date of last test :

6.8.9.2. High expansion froth fire extinguishing system

Examination of the installation :

Quantity of froth-forming liquid :

Condition of froth forming liquid :

6.8.10 Fixed fire extinguishing installation in boiler room and machinery spaces.

6.8.10.1. CO2 system (Reg. 8)

Spaces protected : Store-room, separator-room, ME- and Aux. Engine room, boiler and funnel room.

General condition of installation (piping, valves, bottles) :

Satisfactory.

Number and capacity of bottles : 68 pcs - 45 kgs each.

Date of last weighting of CO2 bottles : 04/93

Date of last test : 04/93

6.8.10.2. Fixed froth system (Reg. 9/10)

Spaces protected :

General condition of installation (piping, valves, nozzles) :

Location of controls :

Quantity of froth forming liquid :

Test of froth forming liquid sample :

Condition of pumping system :

6.8.10.3. Fixed pressure water spraying system (Reg. 11)

Space protected : N.A.

General condition of installation (piping, nozzles ...):

Location of controls :

Condition of pumping :

Capacity :

6.8.11. Firing spaces

Sand in box with scoop (or additional extinguisher) : Yes

6.8.12. Fireman's outfits and Personal Equipment (Reg. 14)

No	Location of each outfit	No.	Location of each outfit
10	Deck 8, Deck 7, Deck 3 Deck 2 and M E control room	as per safety plan	

6.8.12.1. Each Fireman's outfit consist of :

Personal equipment : Yes

[illegible] protect the skin from heat radiation from a fire and flame burns and scalding by [illegible]	X
Suitable boots of rubber or other electrically non-conducting material	X
A rigid helmet providing effective protection against impact	X

Additional features : Yes

An approved electric safety lamp (hand lantern) with a minimum burning period of 3 hours
An axe
An approved breathing apparatus with lifeline

6.8.12.2. Number of additional sets of personal equipment : 4

6.8.12.3. Self-contained breathing apparatus :

No	Make	Functioning period (minutes)	Free air storage capacity (litres)	Spare cylinders	Approved by
14	AGA Divator Dräger	> 30 min	1800 lit	Sufficient	F.M.A.

Smoke helmet or smoke mask with air pump and hose

No	Make	Approved by
	N.A.	

6.9. Special arrangements in Machinery spaces (Reg. 34)

Opening and closure of skulights and ventilator dampers : Satisfactory

Control of ventilating fans : Satisfactory

Control of oil fuel transfer pumps, oil fuel unit pumps : Satisfactory

6.10. Fire Control plans (Reg. 4)

Are fire control plan permanently exhibited ? Yes

In what language ? English/Swedish/Estonian

Translation in English or French language ? Yes

7 - LIFE SAVING APPLIANCES ETC. (Chapter III)

7.1. Lifeboats, liferafts and buoyant apparatus (Reg. 4 to 10, 15, 16, 27 and 33).

7.1.1. Condition - Maintenance - Works carried out -

Lifeboats examined to satisfaction including equipment.

Validity dates of pyrotechnics and extinguishers examined to satisfaction.

Liferafts serviced on a rotating schedule.

A - 12 -

7.1.2. Caracteristics of lifeboats

N° and type of Lifeboat (1)	Location	Measurements			Cubic capacity m^3	Number of persons	Air cases		Approval Agency
		Length	Breadth	Depth			Date of last proof	Capa-city m^3	
1 Rescue boat open M	SB side	7,48	2,54	.99	9,503	20	-	3,783	FMA
3 Open M	deck No8	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
5 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
7 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
9 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
2 Open M M	PS side	8,50	2,90	1,20	20,10	64	-	5,08	FMA
4 Open M	deck No8	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
6 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
8 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
10 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA

(1) Specify if oar, motor, mechanically propelled or emergency lifeboats. FMA = Finnish Maritime Administration.

A - 12 -

7.1.2. Caracteristics of lifeboats

N° and type of Lifeboat (1)	Location	Measurements			Cubic capacity m^3	Number of persons	Air cases		Approval Agency
		Length	Breadth	Depth			Date of last proof	Capa-city m^3	
1 Rescue boat open M	SB side	7,48	2,54	.99	9,503	20	-	3,783	FMA
3 Open M	deck No8	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
5 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
7 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
9 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
2 Open M M	PS side	8,50	2,90	1,20	20,10	64	-	5,08	FMA
4 Open M	deck No8	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
6 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
8 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA
10 Open M	"	9,18	3,41	1,48	25,79	76	-	4,20	FMA

(1) Specify if oar, motor, mechanically propelled or emergency lifeboats. FMA = Finnish Maritime Administration.

A. - 13.

7.1.3. Equipment of lifeboats (Reg. 11, 13, 14)

	BOAT NUMBER									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Number of persons the boat is certified to carry	20	64	76	76	76	76	76	76	76	76
Indicate boats motor (M) or mech, propelled (MP)	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Searchlight	Yes	Yes	-	-	-	-	-	-	-	-
Radiotelegraph installation (Chap. IV, Reg.13)	Yes	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Number of rowing thwarts	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4
Rowing oar. 2 to each rowing thwart (Half for M and MP boats, four minimum)	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Rowing oars. 2 spare (not required for M and MP boats)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Steering oar. 1 with white painted blade	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Crutches or equivalent (2 for each rowing thwart plus 50 % spares)	2	3	6	6	6	6	6	6	6	6
Plugs (2 for each plug hole with chain attachment) or	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Automatic valves in lieu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rudder (attached) with tiller	Y	Y	1	1	1	1	1	1	1	1
Lifeline becketed around outside of boat				Y E	S					
Bilge keel or rails (p and s)				Y E	S					
Grablines gunwale to gunwale (2 minimum)				Y E	S					
Bilge pump manually operated (1)				Y E	S					
Locker for small items of equipment				Y E	S					
Painters, 1 secured to stem, 1 secured forward with strop and toggle				Y E	S					
Light buoyant heaving lines (2)				Y E	S					
Boat hook (2 for M and MP boats)				Y E	S					
Mast with galvd, wire stays and orange sails (Not required for M and MP boats)				N	O					
Cover, highly visible for protecting occupants				Y E	S					
Food ration per person of approved type in airtight receptacle stower in watertight containers			Exemption granted.							
Fresh water 3 litres or 6 pints per person in watertight receptacles			1/2 liter per person							
Parachute signals, red (4)				Y E	S					

A - 14 -

	BOAT NUMBER								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Buoyant smoke signals, orange (2)	IN ORDER								
Baler with lanyard (1)									
Buckets with lanyards (2)									
Hatchets with lanyards, (2) one at each end of boat									
Lamp with sufficient oil for 12 hours (1)									
Matches in watertight container (2)									
Compass in binnacle, efficiently lummised or illuminated.									
Sea anchor (1)									
Storm oil, 4 1/2 litres (1 gallon)									
Storm oil container for attaching to sea anchor									
Dipper, rustproof with lanyard (1)									
Graduated drinking vessel, rustproof (1)									
First-aid outfit, approved type in water-tight case (1)									
Electric torch waterproof, suitable for Morse Code signalling (1) with spare set batteries and spare bulb in watertight container									
Daylight signalling mirror (1)									
Jack-Knife with fin opener (1) attached to boat with lanyard									
Whistle or equivalent sound signal (1)									
Fishing tackle (1 set)									
Life-saving signals illustrated table (1)									
Short ladder or other means for climbing into boat from water									
Skates to facilitate launching against adverse list (Reg. 16 g)	IN ORDER								

IN ORDER

	BOAT NUMBER 1	2	3	4	5	6	7	8	9
Bowsing tackles to hold boat against ship side (Reg. 36 h)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Motor lifeboats engine type	Saab Diesels								
B.H.P. of engine kW	50	22	16,2						
Speed adhead in smooth water fully louded, knots	Prior Approved								
Fuel capacity sufficient for 24 ths running, ltrs/galls ltrs	186	156	131						
Fire extinguisher, portable, suitable for oil fires	YES								
Marking of boats : Dimensions and number of persons it is permitted to carry permanently marked thereoil	YES								
Name and port or registry of the ship to which lifeboat belongs painted on each side of the bow.	YES								

Thermal protective aids: sufficient

Radar reflector : All boats

A - 16 -

7.1.4. Caracteristics of liferafts

Number & Type of liferafts	Location	Characteristics					Number of persons	Date of last survey	Maker	Approval Agency
		Weight	Deck Area	Air Cases Vol.	Approved launching device	Automatic release system				
12 KF	Deck 7 Fwd + Aft SB Fwd + Aft Port	-	-	-	4 cranes	Yes	25 persons each	Rotating schedule	VIKING	F.M.A.
53 K	Deck 7 Fwd and aft SB and Port	-	-	-	Throw overboard	Yes	25 each	Rotating schedule	VIKING	F.M.A.
Buoyant apparatus 6	Deck 9	-	-	-	No	Yes	20 each			

It must be verified that the marking of lifeboats, liferafts and buoyant apparatus are in compliance with the Regulation 20 and with the indications of the safety certificate.

A, - 17

7.2. Davits and launching arrangements (Reg. 29)

Number of sets of davits and type	Location	Type and diameters of falls	Load per davit		Means of lowering boat (winches...)	Arrangements to facilitate boat launching against adverse list.
			Service load	Test load		
Davit Company type NT		Steel wires				
NO 1	SB side deck 8	14 mm	20,5 kN	45,1 kN	Gravity	Skates
NO 2	P side deck 8	16 mm	38,15 kN	83,93 kN	Gravity	Skates
NO 3 - NO 10	SB/P side deck 8	16 mm	44,5 kN	97,9 kN	Gravity	Skates

These service load and test load should be normally marked on each davit.

7.3. Embarkation into lifeboats and liferafts (Reg. 19)

Is there a ladder of sufficient length at each set of davits ? Yes

Are there sufficient ladders to facilitate embarkation into the liferafts Yes

Means for illiminating the decks, the lifeboats, liferafts and launching d Yes

Arrangements for warning that the ship is about to be abandoned : Yes

Are these means supplied by the emergency source of power ? Yes

Means for preventing any discharge of water into the liferafts or lifeboa

No overboard discharges in lowering areas .

7.4. Lifebuoys and lifejackets (Reg. 21 - 22 and 34)

	Number	Material	Location	Maker	Approval Agency	Fitted with lifeline	Fitted wit self activ ting smoke
Lifejackets (with whistle)	2298	Styro-phorene	Embarcation deck	Approved by		NA	NA
Additional life-jackets for chil-dren	200	-"-	-"-	F.M.A.		NA	NA
Lifebuoys without self igniting lights	11	-"-	Equally distrib.	F.M.A.		8	-
Lifebuoys with self-igniting lights	9	-"-	Over the ship	F.M.A.		3	2

7.5. Line-throwing appliance and distress signals (Reg. 23 and 24)

Line-throwing appliance maker : Comet

Approval agency : F.M.A.

Number of rockets and line (4 minimum) : 4

Validity or manufacture date (1) : 11-92

Number of parachute signals (12 minimum) : 12

Validity or manufacture date (1) : 11-93

Additional distress signals (Rockets, Hand fires ...) :

12 handflares man 11-93
10 smoke man 08-93

(1) Delete as appropriate

./..

8 - PRACTICE MUSTER AND DRILLS

(Chapter II-1, Reg. 21, 22 and Chapter III, Reg. 18, 25, 26, 31, 32)

8.1. Periodical operation and inspection of WT doors etc. (Reg. 21, 22)

Are drills for the operating of watertight doors, sidescuttles etc. weekly carried out as provided ? Yes

Are these drills recorded in the log book ? Yes

8.2. Muster list, boat and fire drills (Reg. 25-26)

Is there a muster list well kept and posted where necessary ? Yes

Are boat and fire drills carried out weekly as prescribed ? Yes

Are the muster and safety drills recorded in the log book ? Yes

Is there a book of safety drills ? N.A.

Date of the last drill of lowering or swinging out the boats : Jan 17-25/93

Indicate the lifeboats which have been lowered during the survey :

All 10 lifeboats

Is the crew conversant with launching, inflation and use of liferafts specially those for which launching device are required ? Yes

Indicate the liferafts which have been lowered during the survey :

SB Liferaft crane tested with 2,2 tons

Are the crew numbers familiar with arrangements of the ships, there duties and the use of any equipment to master satisfaction ? Yes

9 - RADIOTELEGRAPH INSTALLATION (Chapter IV)

Date of survey of the ship's installation : 21.01.94

Date of survey of the portable apparatus for survival craft : 21.01.94

Date of survey of the radio apparatus in lifeboat : 21.01.94

Complete and attach survey report forms Ad E 3423 to cover above items : Yes

./...

10 - SAFETY OF NAVIGATION (Chapter V)

10.1 Signaling lamp (Reg. 11)

Maker : IBAK

Is it able to be supplied by emergency source of power ? Yes

10.2 Shipborne Navigational equipment (Reg. 12)

10.2.1. Radar ATLAS 8600 ARPA and ATLAS 9600 TM/ARPA

Maker and type : RAYTHEON TRUE MOTION

Plotting facilities at bridge : Yes

10.2.2. Direction finder

Maker and type : DEBFG 7410

10.2.3. Gyro compass

Maker and type : SPERRY MK 37

10.2.4. Echo sounding device

Maker and type : SIMRAD EN

10.2.5. Equipment for homing on the radiotelephone distress frequency

Maker and type : Yes

10.3 Pilots ladder and Mechanical Pilot Hoists (Reg. 17)

10.3.1. Pilot ladder

Is the ladder complying with regulation ?

Condition : Yes

Provision for adequate oversight lighting at night : Yes

Is a bulkwark ladder provided ? N.A.

10.3.2. Mechanical Pilot Hoist

Is it provided ? N.A. Maker :

Approval Authority : Source of power :

10.4 Use of Automatic Pilot (Reg. 19)

Are clear instructions provided at the control consol on change-over procedure from automatic to manual stearing gear and vice-versa ? Yes

10.5 Stearing gear (Reg. 19-2)

Are simple operating instructions with a block diagram showing the change-over procedures for remote steering gear control systems and steering gear power units permanently displayed on the navigating bridge and in the steering gear compartment ?

Yes

./...

10.6 Nautical Publications (Reg. 20)

Is the vessel provided with adequate and up-to-date charts, sailing directions lists of lights, notices to mariners, tide tables and all other nautical publications necessary for the intended voyage to the master satisfaction ? Yes

10.7 International Code of Signals (Reg. 21)

Is a copy of current edition provided ? Yes

11 - REVISED COLLISIONS REGULATION (1972)

11.1 Navigation lights

Lights	Electric	Oil	Duplex type	Miles range	Maker
Fore masthead	X		No	6	Aqua Signal 70
Main masthead (*)	X		No	6	-"-
Port side	X		No	3	-"-
Starboard side	X		No	3	-"-
Stern	X		No	3	-"-
Towing	-		-	-	-
Anchor (Fore)	X		No	3	Aqua Signal 70
Anchor (Aft) (*)	X		No	3	-"-
Not Under Command	X		No	3	-"-

(*) Not required on ships less than 50 m overall lenght.

Is there a means of verifying the working of the electrical navigation lights placed on the bridge ? Yes

Are the navigation lights be likely supplied by an emergency service ? Yes

Are sidelights fitted with inboard screens painted matt black ?
Yes as far as could be found.

./...

11.2 Signaling apparatus

Is the ship provided with at least three black shapes each of 2 feet in diameter ? One black diamond shape ?

Forecastle Bell ? Ø 380 mm Gong or equivalent ? Yes

Whistle or siren ? Yes

A complete set of flag ? Yes

12 - EVENTUAL OBSERVATIONS OF THE SURVEYOR ON THE WHOLE OF THE EQUIPMENT

(Non compliance with Regulation, Recommendations, repairs carried out, equipment renewed).

1. Some ten fire-doors adjusted as they did not lock properly.
2. Some ten indicators for closed fire doors on bridge panel adjusted.
3. Two sliding fire doors repaired - No 636 and No 64 B.
4. 14 pcs nozzles to drencher system clogged - now adjusted.
5. Emergency telephone in steering gear room provided with telephone dictionary.
6. Equipments and documentations as per Ade 3328 Supplement No 2 in order.

/

REPORT ON SURVEY OF RADIO INSTALLATIONS
BASED ON THE RECORD OF RADIO INSTALLATION No.*

* If there is no record (Ad E 3322) already available on board, the characteristics of the different apparatus must be indicated in this form which will remain on board the vessel after survey; if there is one record available, its reference must be indicated.

Name of Ship ESTONIA	BV Register 35 P 387	Licence No. VL-0340	Year 1993
Type of ship : Passenger ship [X]	Cargo ship [ ]	Other ship [ ]	
Gross Tonnage 15598	Call Signal ESTE	Selective call No.	
Flag ESTONIAN	Port of Registry TALLINN		
Name & full adress of Owner	E-LINE Ltd SADAMA sta. 29 Tallinn EE0102 ESTONIA		
Existing safety radio certificate issued at 14 june 1993	Valid until (date) 28.01.94		
Has an interim certificate been issued YES	Validity 27.06.94		
Has a conditionnal certificate been issued NO	Validity —		
Name of the attending Radio Surveyor LEIF KARLSSON	Qualification Radio Surveyor		
Name of the Radio Company SW 04 Transtema			
Recommendations exceptionnally accepted			

TRANSMITTERS

No.		Type	Classes of emission	Frequency range kHz	Power supply Mains Voltage	Power supply Accumulator No.	Drain Ampere	Working condition ?
1	Main transmitter	ST 1686A	A1A, H2A R3E, J3E	y, z, t, u, x	220V			good
2	Reserve transmitter	ST 86B	A1A H2A A3E	t, x 2182 kHz		24V		good
3	Lifeboat transmitter	IMR SOLAS	A2A A3E	x, u, t				good
4	Satellite com. EPIRB Cospas-Sarsat	Kannad 406 P		121,5/243-137 MHz 406-406,1				no good
5	MF telephony							
6	MF telephony	TRP 8260	J3E	t, u	220V			good
7	HF transmitter		H3E R3E	(1,6 - 30 MHz)				
8	HF transmitter							
9	VHF transceiver	STR 50	F3E	v	220V	24V	0,5 A 5,5 A	good
10	VHF transceiver	Sailor RT 146	F3E	v	220V	24V	- " -	good
11	VHF/UHF transceivers (portable)							
12	Do the transmitter frequency tolerances comply with the applicable ITU regulations ? yes							

Head Office	Registration	District	Surveyor's Name & signature	Owner's Name & signature
	STK/94/3 F	BV STK	A. WIRSTEN	LEIF KARLSSON

AUTHORIZED BY LEIF KARLSSON Radio surveyor TELESTYRELSEN, SWEDEN

BUREAU VERITAS PARIS 1828 EXPERT

Ad. E 3423 1/4

No.		Type	Classes of emission	Frequency range kHz	Power supply: Mains Voltage	Power supply: Accumulator No.	Drain Ampere	Working condition ?
13	Main receiver	SR 54	A1, F1B, A3A, A3J	4, 6, 8, 12, 16	220 V	24 V		good
14	Reserve receiver	RR-1	A1, A2	"	220 V	24 V		good
15	Watch receiver 2182 kHz	RC-300 E	A3	2182 kHz	220 V	24 V		good
16	Additional receiver							
17	Additional receiver							
18	Lifeboat receiver							
19								
20								

OTHER APPARATUS

No.		Type	Working condition ?				
21	Direction Finder	RDF-7410	good	Date of last calibration check ?	09. 06. 1993		
22	Navtex	NX-500	good	Where located ?	Wheelhouse		
23	Auto alarm	AA 734	good	Is the audible warning system working normally ?	yes		
24	Auto key	ITT	good	Apparatus being keyed [X] Main transm. [X] Reserve transm. [ ] Auto alarm			
25	Telephone Alarm Signal Generator Signal.	ITT TRM 8250 S	good	Where located ?	Is location marked accord. to regulations ?	Date expiring date of batteries ?	New batteries ordered ?
26	Portable radio equipment No.1	Nivipp SV 5002	Low power Not so good.	Wheelhouse			
27	Portable radio equipment No.2	"	good	"			
28	Portable radio equipment No.3	"	less good	"			
29	VHF Free-float						
30	VHF emergency radio beacon						
31	VHF emergency radio beacon						
32	VHF emergency transceiver						
33	Decca Navigator			Where is the aerial located ?			
34	Loran			Where is the aerial located ?			
35	Satellite navigation	RS 5820 GPS	good	Where is the aerial located ?	upper deck		
36	Omega			Where is the aerial located ?			
37	Radar No.1	Atlas Pico	good	Where is the aerial located ?	bow	Automatic Radar Plotting Aid	X
38	Radar No.2	Atlas Pico	good	Where is the aerial located ?	mast	Automatic Radar Plotting Aid	X
39	Teletype equipment						
40	Facsimile equipment						
41	Sel-call equipment						
42	Automatic charger	CPS 24 V 8 L	good				
43	Charger covered lifeboat						

OTHER APPARATUS (continued)

No.		Type	Working condition ?	
44	Radar	Raytheon	less good	
45	"	"	"	
46				

ACCUMULATORS

No.	Used for	Type	Voltage	Capacity present batteries*	Minimum capacity needed*	Age	Specific gravity**	Total load Ampere
47	Reserve installation	Ni.Cd L354	24V	120 Ah		1980	1,18	25 A
48	Covered lifeboats	—						
49	Max. charging current	Radio station / lifeboat 10 A		Has the battery room sufficent ventilation ?		yes		

* Capacity at 20 hours discharge ** If batteries are of nickel cadmium type, please note cell voltages immediately after charging

AERIALS

No.	Transmitter	Type	Height in m*	Receiver	Form	Height above deck
50	Main aerial	AS95T	40m	AR80T	whip	2 m
51	Reserve aerial	30L	30m	AR40T	"	2 m
52	Lifeboat aerial	whip telescope				
53	Artificial aerial	DL400				

* The height in metres above the deepest load waterline

1974 SOLAS Convention / 1978 SOLAS Protocol / 1981 and 1983 SOLAS Amendments.

Reg. 9	(d)	Type of two-way voice system to the wheel-house ? separate telephone	
	(f)	Does the clock meet the requirements prescribed ?	yes
	(g)	Does the emergency light meet the requirements prescribed ?	yes
	(h)	Is an electric inspection lamp, or a flashlight at hand ?	yes
	(i)	Are prescribed spaces, tools, testing equipment etc. at hand ?	yes
Reg. 10	(a)(IV)	Shape of main aerial ?	mast
		Is a reserve aerial fitted ? if not, is there a complete spare aerial at hand ?	yes
		Are spare aerial wire and insulators available ?	yes
		Is the main aerial protected against breakage ?	yes
	(c)(i)	Is it possible to connect and tune the main and reserve transmitter quickly to the main and reserve antenna ?	yes
	(c)(ii)	Is it possible to connect the main and reserve receiver quickly to any antenna with which they are required ?	yes
	(g)	Height of main aerial above the deepest load water line	40 m
		Main transmitter's aerial current at 500 kHz A2 or A2H ?	16 amp.
		Reserve transmitter's aerial current at 500 kHz A2 or A2H ?	4,5 amp.
	(h)(III)	Does the watch receiver meet the requirements prescribed ?	yes
	(IV)(1)	Does the radiotelephone alarm generator operate satisfactorily ?	yes
	(IV)(2)	Does the radio arrangement comply with this regulation ?	yes
	(l)(m)(n)	Does the reserve source of energy meet these requirements ?	yes
		What is the maximum charging current at the time of inspection ?	10 A
	(q)	How is the radio interference according to the operator ?	normal
	(s)	Is the artificial antenna for testing the reserve transmitter in order ?	yes

3/4

1974 SOLAS Convention / 1978 SOLAS Protocol / 1981 and 1983 SOLAS Amendments.

Reg. 12		Does the radio equipment for homing comply with this regulation ?	yes
Reg. 14	14 - 1	Do the emergency beacons comply with this regulation ?	yes
	14 - 2	Have the emergency beacons been inspected and tested ?	yes
	14 - 3	Does the two-way radiotelephone apparatus for survival craft comply with this regulation ?	yes
Reg. 15	(b)	Is there an efficient communication between the radiotelephone station and the bridge ?	yes
	(c)	Does the clock meet the requirement prescribed ?	yes
	(d)	Does the emergency light meet the requirements prescribed ?	yes
	(f)	Is a card of instructions for distress procedure displayed ?	yes
Reg. 16	(d)	Does the radiotelephone alarm generator operate satisfactorily ?	yes
		Is the artificial antenna for testing in order ?	yes
	(g)	Does the watch receiver meet the requirements prescribed ?	yes
	(i) (j) (k)	Does the source of energy meet the requirements prescribed ?	yes
		What is the maximum charging current at the time of the inspection ?	10A
Reg. 17	(a) (b)	Does the VHF radiotelephone installation comply with these regulations (ref. also SOLAS 4-1)?	yes
		Is it possible to take immediately control of VHF channels from the navigational bridge ?	yes
Reg. 19		Does the radio log meet the requirements prescribed ?	yes

ADDITIONAL QUESTIONS

Which equipment is connected to the reserve batteries ? No : VHF N: 920664, 339837

Is the radio equipment in accordance with the licence. ? yes

Is there a first aid instruction ? yes

Are all prescribed documents at hand ? (Ref. RR art. 26) yes

Is a list or other registration of spare part available ? yes

How many hours watch per day by operator when ship is at sea ? (Ref. SOLAS 1974, chapter IV, reg. 6 or 7) 8

Name of operator SOOALUSTO

Class and date of operator's certificate I class, 19 feb. 1996

Does the operator hold any other position on board ? NO

Which ?

Name of other operators (Ref. SOLAS chapter IV, reg. 7 (g))

Has the ship an exemption certificate from parts of mandatory radioequipment / duties ? NO

Are all relevant requirements stated in the exemption certificate inspected and tested ? yes

Remarks :

If replies like "bad", "less good" etc. is given under "Working condition", further information should be specified here.

Repair or Maintenance works possibly carried out (state which) :

(4) - EPIRB KANNAD 406F 273 305094 Not working at all.
- EPIRB KANNAD 406F 273 305093 Gives wrong signal.

During service time, we have placed other EPIRB onboard. OK

(26) Chargeable batteries in bad condition. Low power. OK

Ad. E 3423

Pssc

Statement truck driver Per-arne persson

Enclosure 17.2.216

FÖRHÖR

Insp Thore Thorsén 1994-10-05

Polishuset Hjo

Persson Per-Arne	570222-6076
Snabolet. Grevbäck, 544 91 HJO 0503-300 96	
Chaufför	
Iakttagelser i samband med M/S Estonias förlisning 1994-09-28.	

	Målsägande		Misstänkt		Vittne	x	annan

Förhöret upprättat enligt angiven numrering av frågeställningar.

Persson uppger att han företagit minst ett femtiotal resor med M/S Estonia, dels under föregående år och dels i år. Han körde först som anställd vid Handelshuset i Skövde och därefter som egen åkeriägare, även dessa resor gjordes åt Handelshuset i Skövde.
Den nu aktuella resan skedde med lastbil MOW 996, en VOLVO F 12 med tillkopplat släp NAU 069.
Persson hade lämnat sin lastbil på A-däck enligt markering på skiss. Dragbil och släp var lastade med plywood.

1. Persson bodde i hytt nr 4222 eller 4223, han hade överbädd, i hytten bodde ytterligare en svensk man som han träffat på tidigare resor, mannen är chaufför eller egen åkare från Sverige. Persson vet inget mer om mannen ifråga. Persson har ingen aning om vem eller vilka som bodde i hytterna närmast honom. Mannen som bodde i samma hytt som Persson var med Persson ur hytten efter olyckan men de kom ganska snart ifrån varandra (redan i hyttkorridoren).

2. Reskamrater = chaufförer från HAndelshuset i Skövde. Krille - bör vara identisk med Krister Lindvall. Persson vet endast Krille. Persson såg Krille sist i baren vid dansgolvet på E-däck. Krille satt kvar där när Persson lämnade baren, kan inte ange någon tidpunkt (Persson äger ingen klocka), Krille hade svarta jeans och cowboyboots. I övrigt kan han inte ange något om Krilles klädsel. En annan chaufför är Gunnar, kallad "Lappen", såg honom sist på samma plats som Krille. "Lappen var iklädd en röd skiorta, blåjeans med bred uppvikt kant nedtill och träskor. Ytterligare en chaufför var med med det var första resan han gjorde och Persson känner inte denne till namnet. Denne hade problem med tandlossning, han hade tre

framtänder ihoplimmade, det såg ut som en enda stor tand, vid sidan om "denna tand" hade han rätt stora gluggar. Han hade svårt att äta eftersom de hoplimmade tänderna vek sig när han skulle äta. Perssson tror att denne hade jeans på sig och träskor, detta är han dock inte säker på. Denne lämnade sällskapet innan Persson lämnade baren och Persson tror att han haft tid att klä av sig och lägga sig innan olyckan hände.
Persson känner ytterligare en chaufför som var med på färjan, han kallas Kalle koppling, denne kör för Närkefrakt i Örebro, "Kalle koppling" satt med i baren på plats som ovan nämnts. "Kalle koppling" delade hytt med "Lappen" dessa båda lämnade baren tillsammans med Persson. "Kalle Koppling" var muskulös och hade en kraftig hals,"det såg ut som han inte hade någon hals", han var bredaxlad, kort överkropp och långa ben, han hade även en speciell gom, övertänderna satt väldigt långt in i munnen på honom och snett.

3. Persson befann sig i hytten när det inte kändes som vanligt, det skakade så märkligt. Han låg och småpratade med "killen inunder". De sade bland annat:"Det här går aldrig vägen," eftersom bilarna inte var surrade. Lastbilarna var inte surrade på något sätt, de stod bara utan någon förankring. Plötsligt krängde båten till och hyttkamraten sade: "Den djäveln seglar oss i sank". Detta var det sista som sade i hytten, båda lämnade hytten, Persson tog på sig byxor och T-shirt, medan hyttkamraten lämnade hytten endast iförd troligen vita kalsonger. De skildes åt så snart de kom utanför hyttdörren.
Persson tog sig via trapporna tre däck upp och kom ut på däck där han fick tag i en flytväst. Av någon anledning var flytvästarna hopsurrade tre st. Flytvästarna var rejält hopsurrade och det tog lång tid att få isär dem. Han lyckades dock få isär dem och krängde på sig en, varefter han funderade en tag vad det egentligen var som hände. Han såg sig omkring efter livbåtar, de fanns rakt över honom. Han klättrade upp i en livbåt men konstaterade snart att det erfordrades verktyg för att få loss den. Livbåten var fastsatt med bygel med genomgående bult, bulten saknade vingmutter eller något liknande som skulle möjliggjort att få loss den med handkraft. Han förstod att det var omöjligt att använda sig av livbåten, vid tillfället började strömmen att försvinna och han trodde att det måste till ström för att få i en livbåt, varför han lämnade livbåten.Persson var i en livbåt på babords sida, båten hade nu kraftig slagsida. Styrbords sidas livbåtar befann sig under vatten.

5. Någon information om vad som hänt har inte getts ur högtalare eller på annat sätt. Persson har sett en besättningsman som tagit ett kraftigt tag i räcke och därefter "knuffade" folk i riktning mot en utgång. Detta är det enda agerande han sett från någon av besättningen.

7. Persson beskriver händelseförloppet som väldigt fort, dunsar och smällar, båten fick stark slagsida snabbt. Han hörde en riktig ordentlig smäll, han trodde att båten skulle gå i tusen bitar, han kan inte säga i vilket sammanhang motorerna slutade att gå.

9. Persson har sett vatten i hyttkorridorerna på styrbords sida när han är på väg upp , vattnet hade strömmat in p.g.a. den starka slagsidan.

10. Båtens beslysning upphörde inte att fungera förrän strax innan båten ligger helt på sidan. Båten signalerade då med starkton och kommandobryggan kommer under vatten. Båten ligger en stund på sidan varefter han sjunker. Några övriga ljud som kan vara av betydelse kan han inte erinra sig. Det var ett väldigt dån när all luften pressades ur när båten sjönk.Persson hade spolats överbord när båten sjönk, fartyget hade nästan slagit helt runt innan det sjönk.

15. Efter att ha sett några slåss om en livflotte spolas han överbord och kommer upp i närheten av flera tomma livflottar, tog han sig upp på en uppochnervänd flotte, han var ensam på denna flotte.Han insåg snart att han inte kunde stanna på denna flotte utan hasade sig av och in under den. Därinne var han skyddad mot den starka vinden. Rätt som det var kastades flotten ivåg och hamnade på rätt köl, han satt alltså nu rätt i flotten. Han var ensam i flotten, det bara öste in vatten, det var som att sitta i ett badkar, flotten blev vattenfylld, han blev helt översköljd, han reste därför på sig för att inte sitta i vattnet. Flotten slog därefter runt igen och han befann sig åter under flotten. Han har hållit på så ett antal gånger, varefter han plockas upp av finska kustbevakningen kl var då omkring sex. Han fick kvarstanna på denna båt hela dagen till kl 2400 påföljande natt. Anledningen till att han kvarstannade var att det var omöjligt att hämta upp honom med helikopter. Det gjordes två försök att hämta upp honom med helikopter. Han fördes därefter till Hangö med båt dit han kom kl 2400. Därifrån med ambulans till ett militärsjukhus någonstans. Därifrån med helikopter till Åbo -Universitetssjukhuset. Stannade där en dag varefter han med Herkules transporterats till Sätenäs f.v.b. till Kärnsjukhuset i Skövde.

20-21. Någon säkerhetsinformation har inte skett på fartyget, eftersom Persson reser så ofta har han förvissat sig om nödutgångar och räddningsutrustning. Detta har han dock gjort helt på egen hand, det är aldrig någon som har visat honom något.

23. Persson har haft flytväst på tills han blev räddad av kustbevakningen.

24. Något organiserat räddningsarbete har inte förekommit, han har den uppfattningen att besättningen inte har den utbildning som krävs för att möta en händelse som denna. Han tror att utvecklingen har gått för fort för öststaterna, de har inte kompetensen. Han är helt övertygad om att räddningsarbetet blivit annorlunda om det varit svensk besättning.

26. Persson har sett barn ombord, han minns en pojke i åttaårsåldern som badade bastu tillsammans med honom, därefter blev klockan mycket och barnen har väl lagt sig. Såg inga spädbarn.

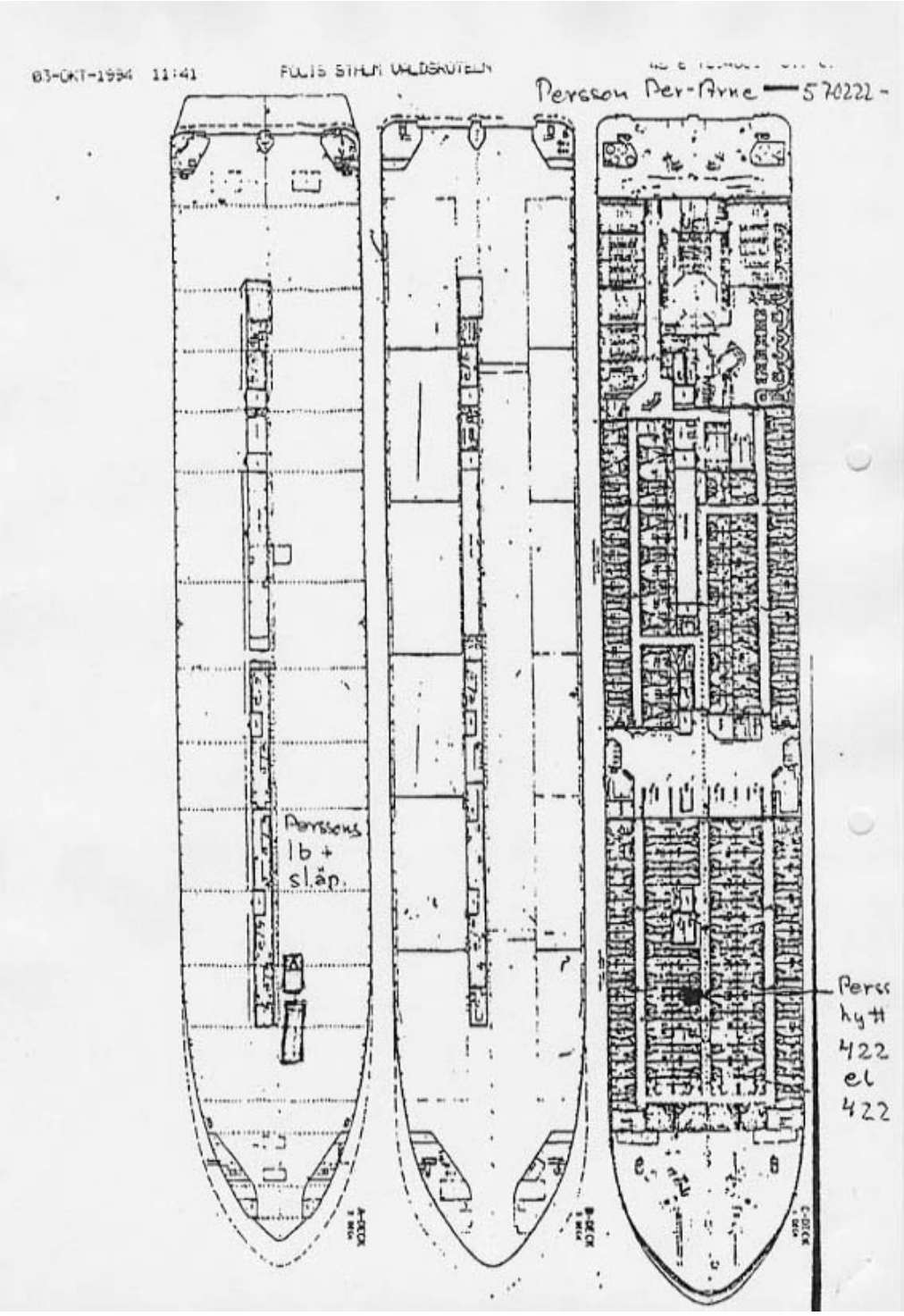
27. Persson har inte märkt några avvikande rutiner just denna resa. Han "hojtade" till personalen när han körde ombord "Skall ni inte surra bilarna", detta var dock omöjligt p.g.a. att bilarna stod så tätt.

28. Persson har inte varit på bildäck efter han lämnade bilen, han vet alltså inget om låsningar mm.

29. Persson har inte gjort några iakttagelser ang visiret eller stävporten.

30 Persson har inte hört några explosioner eller liknande.

31. Persson har svårt att ange tidsförloppet han tror att det gick c:a en timma från det han förstod att allt inte var som det skulle tills fartyget sjunkit.



Statement trainee mate Einar Kukk in turku

Enclosure 17.2.217

Office Translation

Statement of Trainee officer Einar Kukk taken by
the Criminal police Turku on 29.9.94 at 12.30 hours.

I was on 28th September 1994 the first time on "Estonia" in service and should obtain an additional training in respect of the activities of a mate on this vessel. The mate's education was already finalised in 1982 and I served since then on several Swedish and Estonian vessels as mate. I was supposed to become employed on m/v "Diana II" and received on "Estonia" my additional training.
I started my additional training onboard the "Estonia" on 27.09.94 at 16.20 hours, at time of starting the loading operations of the trucks. I myself was on the cardeck until 18.45 hours, I do remember that at that time all big trucks were already loaded and only personal cars remained to be loaded. The stowage / loading of those cars on the cardeck was carried out by the 2nd mate. I only remember his first name, viz. Torni, his surname I do not know. According to my knowledge he was the person responsible for the loading. The question, whether the loaded vehicles were lashed / secured to the vessel, I do reply with : Each big single truck was secured to the ship. The personal cars, in my opinion, were not lashed, however, wedges had been places in front of their wheels. I do not know anything about possible subsequent lashing.
The question whether I had been present on the car deck until the last truck had been loaded, I cannot reply with certainty, because I left the deck shortly before completion the loading operations.
The question, in which way and sequence the loading was carried out, I do reply : The loading in the port of Tallinn was carried out via the bow ramp to the effect that the heavy trucks first were driven into the stern and lashed there. In the forward part of the vessel the smaller trucks and cars were loaded. In the middle part of the ship both, big and small trucks, were loaded.
As far as I remember the car deck was full of vehicles.

"Estonia" departed from Tallinn on 27.09.94 at 19.00 hours (Estonian Time). Being the first time onboard of this vessel I looked for my cabin and received cabin 4103 on the 4th deck. Upon being questioned in which condition the vessel was, I do reply : Upon departure in neutral condition, upon reaching the open sea, however, strong wind from port side came up and the vessel heeled to starboard and her condition was corrected. As the water tanks did not have any further reserves it was not possible to correct the condition of the vessel to neutral, i.e. horizontal and the vessel subsequently proceeded on 2-4° heeled to starboard. I was not on the bridge myself when this incident occurred.

After departure I started my duties on the bridge at about 20.30 hours. It was my task to observe the crew when steering the vessel and to become acquainted with the facilities of the ship. On the bridge were then on duty the 2nd mate Kannussaari, Peter, the 3rd mate, his name I do not remember and the AB Silver. Every half hour Silver had to go through all decks, the cardeck and all shops and generally have to control all fastenings to the vessel, for good condition.

I do recall that at 21.00 hours both masters, Arvo Andresson and Avo Piht, came to the bridge. The exact time of their entering the bridge, I do not remember, anyhow we were about 20 minutes before the turning point of the route. The wind was extremely strong and the vessel listed 2-4° degrees to starboard. In my opinion the wind was coming from Southwest and later from West.

I do remember that both masters remained on the bridge for about 20-30 minutes and I heard Capt. Andresson saying that he would be on duty until 05.00 hours in the morning and thereafter Capt. Piht would be on duty.

I remember that at about 23.00 hours shortly before the next course alteration towards West several large single breaker struck the vessel in way of the port bow edge. Capt. Andresson came about 30 minutes later on the bridge, stayed there for about 15 minutes and left the bridge at about 15 minutes before the next course alteration. I do remember that the master asked the 3rd mate

whether all 4 engines were running and he received, in my opinion, an affirmative reply. In any case I have heard the order of the master to activate the fins for the stabilisation of the vessel after the next course alteration. According to my recollection our vessel made at that time about 14-15 kn.

I do remember that the speed of our vessel decreased after the course alteration, I also remember that the 2nd mate told this to me. At that time it was about 00.00 hours and still heavy sea state.

At about 00.30 hours Silver returned from his controlround and reported that onboard everything was in order, only passengers would be seasick.

5-10 minutes after Silver had returned to the bridge, I left and went straight to my cabin. For a short while I arranged my things and went thereafter to the bar. At the door of the pub, in which among others "Karaoke" was performed, I saw Silver. In my opinion he was on his last round before the end of his watch at 01.00 hours. As I did not see any acquaintances, I stayed only a few minutes in the Pub and then went back to my cabin. Then it was 00.50 hours.

I was about 5-10 minutes in the cabin when I realised an unusual noise for sailor's ears. I am unable to state from where this noise came. Nevertheless, the vessel took a list to starboard thereafter, but I cannot say how much it was. Thereafter I stood up, put on my clothes and rushed to the deck with the lifeboats.

When I reached deck 7 the vessel had already such a heavy list that the way up was only possible by holding to the railings of the stairs. On the stairs were a lot of injured, drunken and partly dressed people, all wanting to get up, but due to the occurring panic making hardly any headway. The way up from the 7th to the 8th deck was also hindered by the loosing of the railings of the stairs. One can say that at this stage there was panic and absolute confusion.

I myself reached, together with boatswain Vello Ruben, the 8th deck and we went to the place where the lifewests were stored. On the deck were perhaps 70 - 100 people and the vessel had such a list to starboard that one could get forward only by crawling. We began to distribute lifewests to the passengers and directly thereafter a crew member unknown to me appeared and we

started to lower the lifeboat. The others were throwing lifewests to the passengers, which were not able to get up the stairs. Due to the too large heeling angle we did not get the lifeboat to water anymore. In this situation I saw that a liferaft had been opened at the slanting hullside of the vessel and that people tried to get it into the water. I myself went off the ship by jumping straight into water, before I looked on my watch, it was about 01.30 hours. After surfacing I was at first below the liferaft and I dived again. The lifewest which had slipped above my head when I jumped into the water was now hanging of my belt and thus did not keep my head above the water.
After another diving attempt I reached the edge of the liferaft and was able to hold to it. As my feet were entangled with all sorts of cables, however, I had to let go the raft and let myself fell back into water. After that the raft drifted away by the wind. Thereafter the wind drifted another raft being upside down towards me on which an unknown boy helped me to get on the raft. On the raft there was also an undressed elderly man and below the raft a Swedish man, by the name Anders, who was subsequently also rescued. We four were on the raft until about 07.00 hours when we were lifted up into a helicopter.

The question whether in my opinion the power failed onboard of the vessel, I do reply : Whilst I was on the outer deck working at the lifeboats, there was a short power failure. Possibly the lights went out twice but this I do not know for sure. At that time I also heard the last signal of the master to leave the vessel. At this time the loudspeaker, from where the signal came, was already close to the water. It might be possible that the passengers received some rescue-information already before, but this I did not hear, as I was busy with the rescue operations.

The question at which stage the engines stopped, I do reply : I cannot state when the engines stopped, but in any case they were not running anymore when I was on the outer deck. The question if I noted a shifting of cargo and whether this shifting led to the capsizing of the vessel, I do reply : The loaded

trucks could not have moved because they were lashed and also during pitching against the sea could not have moved as they were loaded very close to each other. Only when I was already on deck 7, I heard noises as could have been caused by trucks crashing into each other.

The question why the vessel first listed and then capsized, I do reply : At some place a lot of water must have penetrated the vessel, the reason I cannot say, because I do not know this vessel exactly. When the visor was closed I have not been on the bridge and also do not know the indicator-light-system for the respective door.

The question how and in which condition the vessel sank, I do reply : The vessel was lying at her starboard side and was thereafter sinking by the stern. I did not observe this precisely, as at that time I was fighting for my own life in the water.

The question whether I did observe that the bow visor was torn off, I do reply : I was unable to pay attention to this and thus cannot answer the question.

The question whether I would claim anything in this matter, I do reply : Should a crime be ascertained in this mater, I do demand punishment of those guilty and do claim subsequently replacement for my lost things and for the coming period of sickness. I do not receive any money from the insurance because I was working on basis of a training contract onboard the vessel.

Read and accepted : Einar Kukk - signed
As translator : Ruta Rannat - signed
Present during signing : Bertil Englund - signed
Leader of the interrogation : Juha-Veli Frantti - signed
The interrogation was closed at 15.10 hours.

ÜBERSETZUNG AUS DEM FINNISCHEN INS DEUTSCHE

ZENTRALKRIMINALPOLIZEI
Bezirksbüro Turku

VERNEHMUNGSNIEDERSCHRIFT
Antragsberechtigter

VERNEHMUNGSORT:
Universitäts-Zentralkrankenhaus Turku, 29.09.1994, 12.30 Uhr
Vernehmungsleiter: Kriminaloberkommissar Juha-Veli Frantti
xxxxxxxxxxx
Verhörszeuge: Bertil Englund
Telefonisch vernommen ( )

ANTRAGSBERECHTIGTER:
NAME: KUKK, Einar: 24.09.1962
BERUF: Steuermann
STANDESREGISTER: Standesregister Tallinn
ANSCHRIFT: Tammisaare 72-8, Tallinn
TELEFON: 583-195

VERTRETER DES ANTRAGSBERECHTIGTEN:
NAME:XXXXXXXXXXX, XXXXXXXXXXXX H:
BERUF:xxxxxxxxxxxx
ANSCHRIFT:xxxxxxxxxxxx
TELEFON: P / D
ZIVILSTAND

EINTRAGUNGEN:
DELIKT: Schiffsunglück
MELDUNG NUMMER: 7020/S/10964/94

RECHTE UND PFLICHTEN BETREFFENDE MELDUNGEN:
(x) Position in der Voruntersuchung.
(x) Wahrheitspflicht sowie Strafandrohung für falsches Gutachten, Strafgesetz 17:4 §.
(x) Recht um einen Vernehmungszeugen zu ersuchen.
(x) Recht einen beigeordneten Rechtsanwalt zu bestellen.

WEITERE ANGABEN: Die Vernehmung erfolgte auf Estisch mit Ruta Rannat als Dolmetscher.

VERNEHMUNGSTEXT:

Der Vernehmende berichtet wie folgt:
Ich war am 28.9.1994 zum ersten Mal auf der ms Estonia im Dienst und sollte eine zusätzliche Schulung hinsichtlich der Aufgaben des Steuermanns auf diesem Schiff erhalten. Die Ausbildung zum Steuermann bekam ich bereits 1982 und war seitdem auf mehreren verschiedenen Schiffen sowohl schwedischer als auch estischer Reedereien als Steuermann im Dienst. Ich sollte meinen Dienst auf der ms Diana II antreten und bekam auf der Estonia meine zusätzliche Schulung.

Ich begann meine Zusatzschulung auf der Estonia [illegible].9.94 um 16.20 Uhr, zum Beginn der LKW-Verladung auf das Schiff. Ich selbst war bis 18.45 Uhr mit auf dem Autodeck: ich erinnere mich, daß zu der Zeit alle großen LKW bereits am Schiff waren und nur mehr PKW's zu verladen waren. Die Verladung dieser PKW's auf das Autodeck führte der zweite Steuermann durch; ich kann mich nur an seinen Vornamen Torni erinnern, seinen Familiennamen kenne ich nicht. Er war jedoch meines Wissens nach die für die Verladung verantwortliche Person.
Die Frage, ob die verladenen Fahrzeuge am Schiff befestigt wurden, beantworte ich: jeder einzelne große LKW war am Schiff festgezurrt. Die PKW's waren meiner Ansicht nach nicht festgezurrt, vor ihre Räder jedoch wurden Keile gelegt. Von einem möglicherweise späteren Festzurren weiß ich nichts.
Die Frage, ob ich bis zum Verladen der letzten LKW's am Autodeck anwesend war, kann ich nicht sicher beantworten, weil ich das Deck etwas vor Beendigung der Verladungsarbeiten verlassen habe.
Die Frage, wie und in welcher Abfolge die Autoverladung erfolgte, beantworte ich: Verladen wurde im Hafen von Tallinn über die Bugpforte, u.zw. wurden zuerst die schweren LKW's in den Heckteil des Schiffes gefahren und dort festgezurrt. Auf dem Vorderteil des Schiffes wurden die kleineren LKW's und PKW's verladen. Im Mittelteil des Schiffes befanden sich ebenfalls große und kleinere LKW's.
Meiner Erinnerung nach war das Autodeck voll mit Fahrzeugen beladen.

Die Estonia lief am 27.9.1994 um 19.00 Uhr estischer Zeit aus dem Tallinner Hafen aus; zum ersten Mal auf diesem Schiff suchte ich zu der Zeit meine Kabine und erhielt die Kabine 4103 auf dem vierten Deck.
Wenn ich jetzt gefragt werde, in welcher Fahrlage sich das Schiff befand, antworte ich: beim Auslaufen in neutraler Fahrlage, beim Erreichen der offenen See jedoch kam backbordseitig starker Wind auf, das Schiff neigte sich nach Steuerbord und seine Lage wurde korrigiert. Da die Wassertanks keine weitere Regelreserve hatten, konnte die Fahrlage des Schiffes jedoch nicht mehr völlig auf neutral, d.h. waagerecht, korrigiert werden, und das Schiff lief danach um etwa 2 - 4 Grad nach steuerbord geneigt weiter. Ich selbst befand mich, als

dieser Vorfall passierte, nicht auf der Kommandobrücke.

Nach dem Auslaufen des Schiffes begann ich meinen Dienst auf der Kommandobrücke um etwa 20.30 Uhr. Meine Aufgabe war, das feste Schiffspersonal beim Steuern des Schiffes zu beobachten, und die Anlagen des Schiffes kennenzulernen. Dienst auf der Kommandobrücke hatten damals der zweite Steuermann Kannussaari Peter, der dritte Steuermann, sein Name ist mir entfallen, und der Matrose Silver. Silver mußte jede halbe Stunde alle Decks, das Autodeck und alle Geschäfte durchgehen sowie generell alle Befestigungen am Schiff auf guten Zustand kontrollieren.
Ich erinnere mich, daß um 21 Uhr beide Kapitäne, Arvo Andersson und Avo Piht auf die Kommandobrücke kamen. Den genauen Zeitpunkt ihres Eintreffens auf der Brücke weiß ich nicht mehr genau, jedenfalls befanden wir uns etwa 20 Minuten vor dem Wendepunkt der Route. Der Wind war äußerst stark und das Schiff hatte 2-4 Grad nach Schlagseite nach Steuerbord. Meiner Ansicht nach kam der Wind aus Südwest und kam später aus Westen.
Ich kann mich erinnern, daß sich die beiden Kapitäne 20 bis 30 Minuten auf der Brücke aufhielten und hörte Kapitän Andersson sagen, daß er bis fünf Uhr morgens Dienst habe und danach Kapitän Piht Dienst hätte.
Ich erinnere mich, daß um etwa 23 Uhr, knapp vor der nächsten Kursänderung nach Westen, einige große einzelne Brecher das Schiff an der backbordseitigen Bugkante trafen. Kapitän Andersson kamm etwa 30 Minuten nachher auf die Kommandobrücke und hielt sich dort etwa 15 Minuten auf und verließ die Brücke etwa 15 Minuten vor der neuen Kursänderung. Ich erinnere mich, daß der Kapitän den dritten Steuermann fragte, ob alle vier Motoren laufen und bekam meiner Ansicht nach eine bejahende Antwort. Auf jeden Fall hörte ich den Befehl des Kapitäns nach der Kursänderung die Flossen für die Stabilisierung des Schiffes auszufahren. Meiner Erinnerung nach machte unser Schiff zu dem Zeitpunkt 14-15 Knoten.
Ich erinnere mich, daß sich die Geschwindigkeit unseres Schiffes nach der Kursänderung verringerte, ich erinnere mich auch, daß mir der zweite Steuermann das sagte. Zu der Zeit war es etwa 00.00 Uhr und nach wie vor schwerer Seegang.
Um etwa 00.30 Uhr kam Silver von seinem Kontrollgang und sagte auf dem Schiff sei alles in Ordnung, nur Passagiere seien

seekrank. 5-10 Minuten nachdem Silver auf die Brücke gekommen war verließ ich diese und ging direkt in meine Kabine. Ich versorgte kurze Zeit meine Sachen in der Kabine und ging danach in die Bar. An der Tür des Pubs, in dem u.a. Karaoke aufgeführt wurde, sah ich Silver. Er befand sich meines Erachtens auf dem letzten Kontrollgang vor Beendigung seiner Wache um 01.00 Uhr. Ich selbst blieb, weil ich keine Bekannten sah, nur einige Minuten im Pub und begab mich danach zurück in meine Kabine, da war es 00.50 Uhr.
Ich war etwa 5-10 Minuten in der Kabine, als ich ein für Seemannohren ungewöhnliches Geräusch wahrnahm. Ich kann nicht sagen von wo dieses Geräusch kam. Trotzdem bekam das Schiff danach Schlagseite nach Steuerbord, allerdings kann ich nicht sagen wie stark. Danach stand ich auf, zog mich an, und begab mich schnell auf das Deck mit den Rettungsbooten.
Als ich Deck sieben erreichte, hatte das Schiff bereits so starke Schlagseite, das der Aufstieg über die Treppenstufen nur durch Festhalten am Treppengeländer möglich war. Auf den Treppen befanden sich viele verletzte, betrunkene und halbbekleidete Menschen, die alle nach oben wollten, aber durch die entstandene Panik nur schlecht vorwärts kamen. Der Aufstieg vom siebenten zum achten Deck wurde auch dadurch erschwert, daß sich die Handläufe der Treppen gelöst hatten. Man kann sagen, daß an der Stelle Panik und völliges Durcheinander herrschte.
Ich selbst gelangte mit Bootsmann Vello Ruben auf das achte Deck und wir begaben uns an die Stelle, an der die Rettungswesten aufbewahrt wurden. Auf dem Deck befanden sich vielleicht 70-100 Menschen und das Schiff hatte so starke Schlagseite, daß man sich nur kriechend vorwärtsbewegen konnte. Wir begannen Rettungswesten an die Passagiere zu verteilen und gleich danach kam ein mir unbekanntes Mannschaftsmitglied, mit dem wir mit dem Ausfieren des Rettungbootes begannen. Die anderen warfen den Passagieren, die auf den Treppen nicht hochsteigen konnten, Rettungswesten zu. Wegen des zu groß gewordenen Neigungswinkels gelang es uns nicht mehr das Rettungboot zu Wasser zu bringen. In dieser Lage sah ich, daß auf der schrägen Bordwand des Schiffes ein Rettungsfloß geöffnet worden war, das Menschen versuchten ins Wasser zu bringen. Ich selbst ging danach von Bord indem ich direkt ins Wasser sprang; vorher schaute ich noch auf meine Uhr, es war etwa 01.30 Uhr. Nach dem Auftauchen befand

kam mich zuerst unter dem Rettungsflo[illegible] weshalb ich erneut tauchte. Die Rettungweste war mir beim Herabspringen vom Schiff über den Kopf gerutscht, hing jetzt nur mehr an meinem Gürtel und hielt meinen Kopf nicht über Wasser.
Nach erneutem Tauchversuch kam ich an den Rand des Floßes und konnte mich da festhalten. Da meine Füße jedoch in allen möglichen Kabeln verstrickt waren mußte ich loslassen und mich wieder ins Wasser fallenlassen. Danach wurde das Floß vom Wind fortgetrieben. Danach trieb der Wind ein anderes verkehrt herum liegendes Floß heran, auf dem ein mir unbekannter Junge saß, der mir auf das Floß half. Auf dem Floß befand sich noch ein unbekleideter älterer Mann und unter dem Floß ein schwedischer Mann mit Namen Anders, der später ebenfalls gerettet wurde.
Wir vier waren bis etwa 07 Uhr auf diesem Floß, von dem wir dann in einen Hubschrauber gehoben wurden.

Die Frage ob meiner Ansicht auf dem Schiff der Strom ausfiel beantworte ich: während ich am Außendeck an den Rettungsflößen arbeitete gab es einen kurzen Stromausfall. Möglicherweise ging das Licht auch zweimal aus, das weiß ich jedoch nicht sicher. Zu der Zeit hörte ich auch die letzte Zeichengabe des Kapitäns zum Verlassen des Schiffes. Zu der Zeit befand sich der Lautsprecher, aus dem das Zeichen kam, schon nahe am Wasser. Es kann sein, daß den Passagieren schon vorher Rettungshinweise gegeben wurden, ich habe diese nicht gehört, weil ich mit den Rettungsarbeiten beschäftigt war.

Die Frage in welcher Phase die Schiffsmaschinen zum Stillstand kamen beantworte ich: wann die Maschinen stehengeblieben sind kann ich nicht genau sagen, jedenfalls liefen die Maschinen nicht mehr als ich mich am Außendeck befand.

Die Frage ob ich ein Verrutschen der Last bemerkt hätte und ob dieses Verrutschen zum Kentern des Schiffes geführt hätte beantworte ich: die geladenen LKW's hätten sich nicht bewegen können weil sie festgezurrt waren und sich auch beim Anlaufen gegen die See nicht bewegen konnten weil sie dicht an dicht aneinander stehend geladen worden waren. Erst als ich mich schon auf Deck sieben befand hörte ich Geräusche, wie sie von gegenseitig auffahrenden LKW's verursacht worden sein könnten.

Die Frage warum das Schiff meiner Ansicht nach Schlagseite bekam und erst danach kenterte beantworte ich: in das Schiff muß an irgend einer Stelle viel Wasser eingedrungen sein, den Grund dafür kann ich nicht sagen, weil ich das Schiff nicht genau kenne. Ich war beim Schließen des Bugvisiers nicht auf der Kommandobrücke und kenne auch das Warnlampensystem für die betreffende Pforte nicht.

Die Frage wie und in welcher Lage das Schiff gesunken sei beantworte ich: das Schiff legte sich auf die Steuerbordseite und ging danach über das Heck unter. Ich habe dies allerdings nicht genau gesehen, weil ich zu dem Zeitpunkt im Wasser um mein eigenes Leben kämpfte.

Die Frage ob ich gesehen hätte ob das Bugvisier abgerissen war beantworte ich: ich konnte auch auf diesen Umstand nicht achten und die Frage deshalb nicht beantworten.

Die Frage ob ich in der Angelegenheit Forderungen stellen würde beantworte ich: sollte in diesem Fall ein Verbrechen festgestellt werden, verlange ich die Bestrafung der Schuldigen und fordere später Ersatz für meine verlorengegangenen Sachen und für die kommende Krankenstands-Zeit. Ich bekomme keinerlei Versicherungs-Vergütung, weil ich unter einem Schulungsvertrag auf dem o.a. Schiff arbeitete.

Gelesen und akzeptiert: Einar Kukk gez. e.h.

Als Dolmetscher: Ruta Rannat gez. e.h.

Beim Unterzeichnen anwesend: Bertil Englund gez. e.h.

Vernehmungsleiter: Juha-Veli Frantti gez. e.h.

Die Vernehmung endete um 15.10 Uhr.

Statement valdur matt

Enclosure 17.2.219

Office Translation

Statement of Valdur Matt

taken by the Criminal Police Tallinn on 29.9.94 at 20.15 hrs. at the airport

living at Perne S00 No. 41, Tallinn

I was working on "Estonia" on the 27.9.94 as A.B. My working day is over when the vessel departs. The vessel departed at 19.00 hrs. from Tallinn.

After departure I went to my cabin which is for 2 persons. I was alone in cabin No. 7004 on the 7th Deck and went to sleep. The ferry had a list when I woke up. I could never imagine that the vessel would not right itself up again from the list. I looked out through the valve, i.e. the window, and saw people in life-vests. I did not hear any orders, I went out into the alleyway where people were holding themselves to the door posts and handrails of the stairs. I went to the left deck.

When I looked at my watch it showed 01.20 hrs. At this time I walked through the crew alleyway. I met a woman who belonged to the crew. She asked me what to do. I replied "Let us go to the open deck and put life-vests on". It was already crowded with people on the 7th Deck who had life-vests on. The second shift's Capt. Piht distributed life-vests, which went from one hand to another.

From the bridge I heard a man's voice giving the order: "Skylight number one, number two!" This is a message which is a kind of code to the crew, who then know what they have to do. I did not wait for any life-vest, but climbed along the handrail of the stairway up to the 8th Deck. I grabbed the rail and went forward along the outer rail. The vessel was heeling more than 45 degrees to starboard. After having shouted down to the 7th Deck I got a life-vest. The illumination was twinkling every now and then. The ferry got more and more list. I do not know whether the engines were turning. I kept going forward towards the fire station. This is on the 8th Deck below the bridge. I carried out the order according to "Number one" given earlier. To this place came also the 2nd engineer or maybe the mechanic Peeter Tüür, and further a so-called senior A.B. by the

name of Raino (The interpreter: I have difficulties reading the surname, but I believe it is Mostar), and the electrician Arvi Rohumaa.

In relation to the water surface the ferry was already lying almost 180°. I did not see from what direction the wind and the waves were coming. From the upper decks liferafts were thrown down on the 8th Deck below the stairs. Below the bridge Rohumaa was standing. I told him that they should try to launch a liferaft.

Along the stair railing the waves were hitting against the legs. The electrician fell, but I got hold of him. When we were in the water, a liferaft came drifting from the side. Four men came further on board the liferaft. Together we were thus six.

The next time I saw the vessel, she was near to us. It appeared as if the ferry would sink on us. It was dark, but it appeared as if the visor was not there.

It was the bow of the ferry which I saw. The visor was missing. The foreship raised. I did not see the ramp. I do know how and with what part of the vessel went to the bottom. I helped people to get on board the raft.

In the morning we were picked up by a helicopter. We, who managed to survive, were taken with the helicopter to the ferry "Silja Symphony".

I know Rohumaa and further a guy named Peter something. (Comment of the interpreter: It is the heard person himself who says "something", but it might be this Peter by surname Tüür, whom he mentioned here earlier. Thus it might be the person named Tüür, Robert). These two persons belonged to the crew and managed to survive the disaster.

On board, on "Estonia", fire alarm exercises as well as ship alarm exercises and further exercises "man over board" were carried out. Thus, every week these exercises were performed.

I saw for myself and I was myself busy with fastening the trailers to the cardeck. Each trailer was secured by four belts. I do not know exactly how many trailers there were on board on the cardeck. Before the ferry's departure I had secured the trucks on the right side of the cardeck. Passenger cars were not secured by wedges. The passenger cars have gears in shift and the handbrake

tight.Towards the bow there were two personal cars. The distance between the trucks is short, or narrow, not more than ten centimetres.

The placing of the trailers is very exact. On the right side the trucks are in 3 lanes. Trailers are placed in a row, one after the other along the yellow line. The personal cars stood in the forward part. There was no free space on the cardeck. The personal cardeck was in its normal, common position. I want to point out that this time the trailers were in a line at the outer deck. On the third line there were trucks. I can guarantee that the visor was closed. The locks were closed by an hydraulic lock.

29

M/S E S T O N I A

Protokoll över förhör nr 29 hållet med estniske medborgaren **Valdur Matt** född **650819.**

Valdur Matt var besättningsman på m/s Estonia.

Adress: Pernu Soo nr 41(Endast gatuadress är angiven i texten. Tolken antar att adressen ligger i Tallin).

Förhöret hölls torsdagen den 29 september klockan 20.15 1994 på Tallins flygfält.

Förhörsledare är Uibopuu.

Förhöret är tolkat från estniskt, handskrivet koncept av tolken Helene Laan.

Anmälan nr: 0201 **K 84 051-94**

BERÄTTELSE

"Jag arbetade på Estonia den 27 september som matros. Efter det att fartyget kastat loss är min arbetsdag slut. Fartyget avgick klockan 19.00 från Tallin.

Efter avgång gick jag till min hytt som har två platser. Var ensam i hytt nr 7004 på 7:e däck. Sov i hytten.

Färjan hade slagsida då jag vaknade. Det föll mig aldrig in att fartyget inte skulle klara sig ur slagsidan. Tittade ut genom ventilen, alltså fönstret, och såg människor i livvästar. Någon order hörde jag inte. Gick ut i korridoren där folk höll i sig i dörrposter och trappornas ledstänger. Gick till vänster däck.

När jag tittade på mitt armbandsur visade den 01.20. Vid den tidpunkten gick jag i besättningskorridoren. Träffade på en kvinna som tillhörde personalen som

forts, m/s Estonia. Förhör med ***Valdur Matt.***

--frågade mig vad hon skulle göra. Svarar att "Vi går till det öppna däcket och sätter på oss livvästar". På 7:e däck var det redan fullt med folk som hade flytvästarna på. Andra skiftets kapten Piht delade ut flytvästar som gick ur hand till hand.

Från kommandobryggan hördes en mansröst ge ordern "Skylight number one, number two!". Det är ett meddelande som liksom är kodat till besättningen som därmed vet vad de skall göra. Jag väntade inte på någon flytväst utan klättrade längst trappans ledstång till 8:e däck. Höll i mig i relingen och gick mot fören längst ytterrelingen. Fartyget lutade över 45° styrbord.

Efter att jag ropat ner till 7:e däck fick jag en flytväst. Belysningen blinkade av-och-till. Färjan fick mer-och-mer slagsida. Vet ej om motorn fungerade. Gick vidare mot fören, mot brandposten. Den befinner sig på 8:e däck under kommandobryggan. Utförde tidigare given order enligt "Number one". Till den platsen kom också andre maskinisten eller kanske mekaniker Peeter Tüür och ytterligare en så kallad "äldre matros" vid namn Raino (Tolken: Efternamnet har jag svårt att se men jag tror att det är Mostar) och elektrikern Arvi Rohumaa.

I förhållande till vattnet låg färjan redan i nästan 180°. Från vilken riktning vinden och vågorna kom, det såg jag inte. Uppifrån släpptes ner livflottar som föll ner på 8:e däck under trappan. Under kommandobryggan stod Rohumaa. Sade till honom att de skulle försöka få ut en livflotte.

Längst trapprelingen slog vågorna mot benen. Elektrikern ramlade men jag fick tag i honom. När vi var i vattnet så kom det från sidan livflottar. Fyra man kom ytterligare ombord på flotten. Tillsammans var vi alltså sex.

Följande gång jag såg fartyget var det nära oss. Det kändes som om färjan skulle sjunka på oss. Det var mörkt, men det kändes som om visiret inte fanns.

29.

forts, m/s Estonia. Förhör med ***Valdur Matt.***

FORTSÄTTNING AV FÖRHÖRET PÅ NY BANDSIDA

Det var färjans för som jag såg. Visiret saknades. Fören stod upp. Rampen såg jag inte. Jag vet inte hur och med vilken del fartyget gick i botten. Hjälpte folk att ta sig ombord på flotten.

På morgonen plockades vi upp av en helikopter. Vi som klarade oss fördes med helikoptern till färjan Silja Symfoni.

Kände Rohumaa och ytterligare en Peter någonting. (Tolkens kommentar: Det är den hörde personen själv som säger "någonting", men det kanske är den här Peter som har efternamnet Tüür, som han nämnde här tidigare. Alltså det kan gälla personen vid namn Tüür, Robert). Dessa två personer tillhörde besättningen och klarade sig ur katastrofen.

Ombord, alltså på Estonia, genomfördes såväl brandlarmsövningar som fartygsalarmsövningar och ytterligare övningar "Man över bord". Det gällde alltså varje vecka, att man hade dessa övningar.

Såg själv och var verksam med att sätta fast trailerbilarna på bildäck. Varje trailer sattes fast med fyra remmar. Jag vet inte exakt hur många trailers som fanns ombord på bildäck. Innan färjans avgång satte jag fast långtradarna på bildäckets högra sida. Man fäster inte personbilar med klossar. Personbilarna har växel i samt handbromsen på. Åt fören till finns två personbilar. Avståndet mellan långtradarna är litet, eller smalt, inte mer än tio centimeter.

Placeringen av trailers är mycket exakt. På höger sida lastbilar i tre rader. Trailers placerades i rad efter varandra längst en gul linje. Personbilarna stod i fören. På bildäck fanns ingen ledig plats.

29

4 (4)

forts, m/s Estonia. Förhör med ***Valdur Matt.***

Personbildäcket stod i sin normala, vanliga position. Vill pointera att den här gången fanns det trailers på ytterdäck, på en rad. På tredje filen fanns lastbilar. Kan garantera att visiret var stängt. Låsen stängs med ett hydraullås".

FÖRHÖRET ÖVERSATT AV TOLKEN HELENE LAAN.

Utskrift efter indiktering på band
den 24 nov -94
Marie-L Wolffram, PK1

Statement stephen dujindam

Enclosure 17.2.220

Översättning från finska till svenska 1 (5)

CENTRALKRIMINALPOLISEN FÖRHÖRSPROTOKOLL
Åbo distriktsbyrå Målsägande

Förhörsplats: Åbo universitetscentralsjukhus
fre 30.09.94, kl. 0900
Förhörsledare: Kriminalöverkonstapel Bertil Englund
Förhörsvittne:

MÅLSÄGANDE: Namn: DUIJNDAM, Stephan Signum:
13.04.1973
Yrke: Chaufför
Befolkningsregister:
Adress: Lek Straat 22, 2953 Ce Alblasserdam
Tel.hem/tj: 1859-17354

ANTECKNINGAR: BROTT: Fartygsolycka

ANMÄLANS NR: 7020/R/ /

Meddelanden angående rättigheter och skyldigheter:
(x) Ställning i förundersökning
(x) Förpliktelsen att tala sanning samt att osann utsaga vid förundersökning är straffbart (StraffL § 17:4)
(x) Rätt att begära ett förhörsvittne till platsen
(x) Rätt att undandra sig vittnesmål RB § 17:20
( ) Tystnadsplikt RB § 17:24
( ) Tystnadsplikt RB § 17:23

FÖRHÖRSTEXTEN:

När jag nu blir tillfrågad varför jag var på fartyget ms Estonia 28.9.94, svarar jag att jag var på en arbetsresa för att köra fisk och torv med långtradare från Estland till Holland och Belgien.

Jag har vid det inledande förhöret som polisen hade med mig

berättat, att långtradarna inte fastsattes på något sätt alls när vi lastade dem ombord på ms Estonia i Tallinn. Detta stämmer och jag minns att jag frågade om detta på bildäcket av en person som hörde till manskapet, vars utseende jag inte minns, eftersom jag kom mycket sent till fartyget och vi hade mycket brättom. Jag minns endast att mannen ifråga hade en orange overall.

Jag vill minnas att denne man endast upprepade gånger sade att "nix problem", och förklarade inte saken närmare. Jag minns att fartyget var alldeles fullsatt med bilar, och åtminstone var inte min långtradare, och inte heller de långtradare som fanns där omkring, på något sätt fastsatta i fartyget.

Jag kör regelbundet, varje vecka, denna rutt mellan Holland-St.Petersburg-Holland-Estland och jag minns att i allmänhet, när dåligt före var att vänta, har bilarna satts fast med kedjor i fartyget. Nu fanns det så mycket bilar att det här uppenbarligen skulle ha varit så besvärligt på grund av den täta lastningen och tiden var också knapp, när jag kom ombord. Lastningen hade uppenbarligen gjorts med brådska.

Antecknas: Förhörspersonen fick se en planritning av fartygets bildäck och han ombads peka ut var hans egen bil var placerad ombord.

Färjan lastades genom akterporten och min bil var belägen sist i fartygets högra bakre "hörn" och mitt i en kö på tre bilar.

När jag blir tillfrågad om fartyget lutade, när det avgick från hamnen i Tallinn, svarar jag att jag inte tyckte att det lutade.

När jag blir tillfrågad om vädret vill jag berätta att när resan inleddes var vädret mycket blåsigt. En halv timme efter avresan, när vi var och åt, var vågorna så höga att de slog mot fönstret i restaurang Poseidon på sjätte däck.

Jag gick själv och lade mig omkring kl. 22.00 holländsk tid, dvs. kl. 23.00 finsk tid. Min hytt hade nr 4221 och jag bodd där tillsammans med min kollega Tom De Klerk. De Klerk kom dock inte då till hytten, utan stannade kvar i restaurang Neptunus för en öl, när jag själv gick till hytten.

Jag vaknade ca kl. 00.00 finsk tid till ett sådant ljud som fartyget hade kolliderat med någonting eller kört på grund. När jag vaknade hade fartyget redan en sådan slagsida att j ramlade ned från övre kojen till golvet. De Klerk var inte hytten och jag har inte sett honom sedan dess. Fartyget lutade, vill jag minnas, över åt höger. I det sammanhanget hörde jag några konstiga ljud, jag tycker att ljudet var sådant att det kunde ha berott på att lasten var i rörelse

När jag blir tillfrågad, om det hördes några alarmljud i n skede, svarar jag att jag inte har hört några alarmljud ur hela olyckan.

Efter det här begav jag mig ut ur hytten och fartygskorrid var fullsatt med människor, när de rusade ut ur sina hytt. Människor kämpade om vem som kom åt att klättra uppåt och slagsidan var redan sådan att jag själv också blev tvunge kasta mig framåt och dra mig upp med armkraft, eftersom d inte längre gick att klättra upp längs trapporna. För äld människor var detta redan då omöjligt. Jag klättrade upp sjätte däck, där det fanns mycket folk och även fullt ka sjätte däck träffade jag någon som hörde till fartygspersonalen och hade en bärbar telefon med sig. Han officer av något slag, eftersom han hade vit skjorta och triangelformade gradbeteckningar på axelpolletterna.

Jag var så länge som det var möjligt på sjätte däck och med fartyget under ytan. När jag flöt upp därifrån fanns en omkullvält räddningsflotte i närheten av mig och jag lyckades klättra upp på den.

När jag nu blir tillfrågad hur fartyget sjönk, svarar jag att det vände sig över åt sin högra sida och sjönk sidledes med fören först och så att aktern syntes allra sist.

Alla mina saker blev kvar i hytten, jag var klädd i kalsonger när jag måste ge mig i väg. Det fanns pengar i byxfickan till ett värde motsvarande ca 300 gulden i holländska pengar. I bilen fanns alla dokument och pengar ungefär till värdet av 2 500 gulden i olika valutor. Pengarna i bilen var transportbolagets.

Bilen ägs av G. van Rijn, Delta 7, Kattwijk

Jag kräver att jag får ersättning för följande egendom som jag förlorat:

-
- en kamera värd ca 700 gulden,
- en rakapparat, Philishave, värde ca 250 gulden,
- en kassettradio med CD-spelare, värde 2500 gulden, installerad för en vecka sedan,
- högtalare till radion, omkring 10 CD-skivor, omkring 20 kassetter,
- kreditkorten, två bankpass, ett pass, körkortet, ett årsvisum till Ryssland,
- mitt privata kylskåp i bilen,
- kläder för tre veckor, bl.a. läderrock och flera par jeans,
- glasögon och kontaktlinser,
- ett armbandsur.

Jag skadades inte i samband med olyckan, med undantag av blåmärkena.

Vid behov preciserar jag förteckningen senare.

För ögonblicket yrkar jag inte på bestraffning.

30-10 -95 MA 11:30 Erja Anteli 90 576293 S.06

5

Förhöret genomfördes på holländska genom förmedling av en tolk, Liisa Verkerk.

Läst, överlätit för granskning och godkänt
Undertecknat: S. Duijndam

Närvarande vid genomläsningen: oläslig underskrift
Förhörsledarens underskrift
Tolkens underskrift

Statement anneli konrad

Enclosure 21.2.4.283

15

1 (2)

PROTOKOLL fört vid förhör med **Anneli Kondrad, född 701218.**

Adress: Riiamaantee 195 i Pärnu.

Förhörsdatum: Saknas.

Förhörsplats: Tallinns flygfält.

Förhörsledare: Puks.

Anneli Kondrad tillhörde dansgruppen Pantera och var alltså dansös och anställd på Estonia.

Förhöret är tolkat från estniskt, handskrivet koncept av tolken Helene Laan.

ANMÄLAN: **K 84051-94**

Berättelse:

Det här var min första arbetsdag. Jag hade min hytt på fjärde däck nummer 4620. Den delade jag tillsammans med Hanneli Veide.

Jag var i hytten då fartyget skakade. Vaknade just p g a braket. Kände att båten sjönk. Det var svårt att ta sig ur hytten, folk i korridorerna. Längs ledstängerna kröp jag i korridorerna för att komma upp till sjätte däck. Några order hörde jag inte, ej heller någon väckningssignal nere i hytten. Jag minns dock att en kvinnoröst ropade något i en högtalare. Slutet av meddelandet uppfattade jag som alarm. Några andra order hörde jag ej.

Efter uppträdandet cirka 00.30 var jag på väg ner till min hytt. Jag gick vilse och hamnade på andra bildäck. Då hörde jag ett brak. Kom slutligen till min hytt, mådde illa. I toaletten kom det inget vatten. Trots att jag i hytten ville släcka ljuset fortsatte det att blinka. Fartygets ena ände stod rakt upp. Man gav mig en flytväst. Få personer ute på däck. Träffade dock en danskollega, Risto Ojasaar.

2 (2)

Fartyget låg i praktiken i nivå med vattenytan.

Slog i min haka och plumsade i vattnet. Risto drog upp mig i en gummibåt. Någonstans kring klockan 03.30 blev jag räddad av en helikopter. Belysningen verkade fungera ombord på Estonia då jag stod med flytvästen på däck. Jag väntade tills livbåtarna firades ned i vattnet. Alarmljus såg jag ej. Förutom Risto klarade sig också Marge Kull.

Slut på förhör 15.

utskrift: 1994-11-18/MG

Transcript of distress communication

Enclosure 22.1.365

February 7, 1995 1(11)

Free translation (by Pirjo Maattola) of the transcript of the emergency traffic recorded on the Silja Symphony

Time	Message
	Europa Estonia
	Silja Europa, Estonia
0124	Estonia, this is Silja Europa replying on channel 16
	Silja Europa
0124	Estonia, this is Silja Europa on channel 16
	Silja Europa, Viking, Estonia
	Estonia Estonia
	Mayday Mayday
0125	Silja Europa Estonia
0125	Estonia Silja Europa, are you calling mayday?
	Estonia, what's going on? Can you reply
	This is Estonia. Who is it there?
	Silja Europa Estonia
	Yes, Estonia, this is Silja Europa
	Good morning. Do you speak Finnish?
	Yes, I speak Finnish.
0126	Yes we have a problem here now, a bad list to the right side, I believe it is twenty - thirty degrees. Could you come to our assistance and even ask Viking Line to come to our assistance
	Yes, Viking Line is just behind us and they surely got the information
	Can you give your position?
	We have black out, we cannot get now, I cannot say it
0126	Okey, clear, we'll take measures
	Silja Europa Mariella
0126	Yes Europa this is Mariella... Mariella here was Europa 16
	Did you get clear to you where their position was, is it they who are here on our port side
	No I didn't get any position from them, but they must be here in the neighborhood, they have twenty thirty degrees' starboard list and black out
	I think they are on our port side here appr. 45 degrees
	Okey yes I am taking over for the skipper just
	Silja Europa Estonia
0128	Estonia Silja Europa
	Are you coming to assistance
	Yes. Can you tell me if you have an exact position
	I cannot say because we have black out here
	Yes, you see us, or
	I can hear you
	Okey, we will start to find out your position here now. Just a moment. Yes its clear that we will come to your assistance of course, but we now have to

determine your position
Helsinki Radio Helsinki Radio. . calling on channel 16 (apparently Mariella)
Helsinki

0129 Mariella Silja Europa
Yes, this was Mariella
Yes, have you got any eye contact to Estonia
No.
We must start and try to find her somewhere then a bit difficult to say as they didn't give any position

Silja Europa Estonia
Estonia Silja Europa

0130 I tell you our position now.
Yes, let come
59 latitude, just a moment...22 degrees
Okey 22 degrees, clear we'll come there
So 59 latitude and 22 minutes
59.22 minutes longitude
21.40 in the east
21.40 of east, okey
Really bad really bad it looks here now
Yes, and looks bad. We are on our way and it was 21.40.
? ? you said (unclear)

0131 48, okey

Estonia Estonia
0131 Europa Mariella
Yes, Mariella here Europa
Yes, do you hear, we should have approx. 9 miles we now here to Estonia so that we have turned already and are on the way there
Yes, okey then. We'll then come after you.

0132 Silja Europa Anette on 16
Yes this is Silja Europa
Yes, hi there, that was Anette here. We are in the neighborhood of the Finska Lejonet and heard of the distress traffic here, are we in the neighborhood of some place
I haven't really found out that, but we'll be looking
I saw some light here between Bogskär and Finska Lejonet when I passed a half an hour ago but maybe it is not that.
I must find out a little
Okey, I'm listening.

Silja Europa

0138 North.. SL tour point three miles south of lighthouse Flötjan
Finnsih Coast Guard channel 16 (is not linked with this case, Storklobb speaking)

Silja Europa Finnjet, Silja Europa Finnjet
Yes, this is Silja Europa
Shall we take 69
Yes.
Do you hear me?

0141 **Silja Europa Finnjet, Silja Europa Finnjet channel 16**
Yes, we are here on 16
Listen, which channel shall we take
Shall we take six
Six yes.

0143 Estonia Silja Europa

0143 Finnhansa Finnmerchant, "sorry" Finnjet Finnmerchant
Silja Europa Mariella 16
Mariella, this is Silja Europa
Good morning, we got contact to Helsinki Radio by NMT, but it is difficult by other means
Yes, listen, we were also in contact and then there was transmitted a message to Helsinki Radio, and I just thought should we transmit DSC, but now it was received, it is obviously of no use to start relaying anything forward
We thought as well that Helsinki Radio knows it. We are proceeding there now and look for what's going to happen.
Yes, same here and I'll be listening that 21.28 and they are coming there and try on sixteen and 21.82 then surely contacts from Helsinki Radio.
Well, I'll try to call her. I heard you but nothing else.
Yes, for some reason it was not understood that they now have got the information in any case, so the job will start that we are now on call for DSC here, that if it goes on the hf then I don't know, they will surely give the information
Well, we are all on call as well. Okey, let's listen, let's listen.

0146 Silja Europa Helsinki Radio
Helsinki Radio this is Silja Europa 16
Was it 21.48 east that position?
Yes, Estonia gave that kind of position
It has here all night been those someone has the carrier wave on on 16 and there is really nothing much... I can now hear you well
Okey that's good and we really are going towards the place now and Mariella as well.

Okey, I'll do the pan pan and call and then we'll listen.
Okey, clear thanks 16

Okey.

0147 Isabella Silja Symphony
Ja, this is Isabella
Six
Six

0148 Mayday Helsinki Radio maritime rescue coordination center Turku 16
Mayday maritime rescue coordination center Turku Helsinki Radio
Please send mayday relay - message concerning this case Estonia
I'm just doing it. It is this Estonian, isn't it, that echo sierra tango echo
Echo sierra tango echo, right
Okey, bye bye

0149 Silja Europa Silja Symphony
Okey 6

0152 **This is Mariella Silja Europa**
Yes, Mariella
Yes, do you hear me do you see Estonia
No, but now I see red rockets
It is something blue or something we can see it on our starboard side.
Okey we'll going there
I have an echo on the radar at a distance of 5 miles about almost straight ahead south from me
Okey
It is there where the rocket is, which means we have 5 miles to go
That's clear

0154 Pan pan pan pan all stations all stations pan pan all stations all stations Helsinki Radio calling Helsinki Radio calling pan pan, following mayday twentyseventh of September at two three two four CMC on two one eight two from passenger ship Estonia echo sierra tango echo in position five nine two two north two one four eight east, stop. List twenty to thirty degrees all ships in "visinity" (?) exact local and inform Finnish Coast Guard on channel 16. Pan pan Helsinki Radio.

(the tape turned)

Silja Symphony Silja Europa
Yes, we are here
Yes, there isn't so much else but we'll put on the searchlights and try to look.
Okey, we'll start and search what is you speed just now
Our speed is 10 knots

Okey, we'll slow down to the same so we won't be too close each other then
Maybe you should come to our port side and be side by side so we could get a broader area
We'll pass aft of you and then to your port side

0210 Silja Europa Finnmerchant
Mersu Silja Europa
We are 18 miles east, it would take us 45 minutes
We don't really know the situation here we don't see anything here for the moment maybe it's best to come here just in case
Okey, we're coming there
There would not be any other choise then to start and search through this area
All right, we'll turn.

0211 Finnmerchant, Antares
Antares, Finnmerchant
Ten
Ten

Mayday Silja Europa
Who is calling Silja Europa
Mariella
Yes, hi

0212 Listen we saw some flashing light here slightly to our port side here is plenty of lights on our... flashing
Ahaa, okey we'll come there
I'll inform to all vessels Mariella has seen plenty of lights just near them on port side looked from them
Roger, Finnjet
Roger, Finnjet
Roger, Mayday Isabella
Isabella okey
Symphony as well
Symphony okey
We better all start going there and see what the situation is

Mayday Silja Europa, Mariella
Silja Europa

We'll slow down here now

0213 Mariella slows down – you said something I didn't understand what you said.
We are quite near now, it is full of light, it seems just like a mass of life buoys and light here around maybe life boats.

They are in the sea.

0214 Mayday all vessels near Estonia. Mariella has seen a lot of light in the sea and there surely is the possibility that there is people and that she would have sunk.
Roger, Symphony.
Mayday Mariella's position is 59,23 and latitude north 59,23 and longitude 21,42 east so all vessels should slowly come closer.
Roger, Isabella
Mayday Silja Europa Mariella
Mayday Mariella Silja Europa
Now we see reflexes in the water in front of us.
Yes, okey
They look like such at least.
That's clear then but you don't see Estonia herself anywhere.
No, there are no echos here at all what we can see
Okey

0215 Some have spoken with each other about this Estonia case this is Mastera. Do you hear Mastera is calling for ships who are speaking about this Estonia case.

0216 Mayday Mastera Finnmerchant, Silja Europa conducts the traffic

0217 Mayday Mariella, Silja Europa
Do you have any news to tell
No, only
Mariella Silja Europa
Jo, this is Mariella
I didn't hear what you said
We only see... and little reflexes that's all
Okey, we will come slowly closer as you don't see any ship in any case
No, there is no ship here
No, okey

0218 Silja Europa Mastera
Yes this is Silja Europa
Silja Europa do you hear Mastera
Mastera, Silja Europa
Silja Europa Silja Europa Mastera channel 16
Mastera Silja Europa
Mayday Silja Europa, Mariella
Jo, Mariella Silja Europa
Neste's tanker Mastera
We have stopped here now and we are very close now
You only see what is in the sea so you don't see Estonia.

0219 We don't see anything of Estonia. Only what is in the sea.
Yes, okey.
There is an echo there near this separation area can it be so far away
No, that I don't believe as we have lights in the sea now here and we just saw an emergency rocket and that was little...
Yes, it is true. How do you estimate the situation do you think you can haul down some boats.

Mayday Silja Europa Mariella
0220 Yes Mariella Europa
We do now so that we release a couple that we blow up a couple of rafts and let them float free and see if there is someone we can manage to catch
Yes, that is the only possibility I am of the opinion that the weather is so severe
Yes, I am of the same opinion, too
Yes, that is good

0222 Maritime rescue coordination center Silja Europa
Silja Europa maritime rescue coordination center
You surely are listening to this traffic
Yes, all the time
And here is quite a severe weather and Mariella has now observed there something in the water and people. Have not recieved a report but some loose things and lights, but there are also some people as some red rockets can be seen there every now and then
Roger, and you have not got any connection to Estonia after the first connection.
Not an answer at all.
Roger, let's go on. What is your eta to the first position they gave?
Mariella is right there and right at the moment at the first position, but Mariella is right there where loose things have been seen ja we are very close to it.
Well, clear. There is a helicopter coming from us, departs from Turku
0223 and we have agreed that they then will bring to your deck, make the deck ready for the helicopter. And then there are two helicopters coming from Sweden.
Yes, that's clear. We'll make our helicopter deck ready. Will you give the connection again to Mariella, so that they would also make their landing platform ready.
Yes, I'll tell.
Roger, hej.

Mariella Silja Europa
Yes, this is Mariella replying
Did you hear the discussion they wanted you to make the helicopter deck ready.

Okey, we'll make the helicopter deck ready.
In case they get something to lift there or where it is suitable the same applies for Symphony too, if you are listening.
Okey
Roger, we'll put the helicopter deck in order on Symphony
Okey.

Silja Europa Isabella we shall also put our helicopter deck in order.
Yes, I think it is right.
Silja Europa Finnjet. Our helicopter deck is ready as well.
Fine.

0227 Maritime rescue coordination center Silja Europa
Mayday Silja Europa maritime rescue coordination center
Yes, it does to all appearances seem as if, that she would either have capsized or foundered that Estonia, as here is only debris in the sea and no one of us has seen any echoes and we are now at the position and they certainly can observe well from the helicopter. Here is also moonshine every now and then and the wind is 25 meters per second or slightly below per second.
Yes, Mayday. This is the maritime rescue coordination center. Is it Mariella there or have you seen any people so far or life rafts.
Mayday have not seen any life rafts, but Mariella just informed that she is releasing her own rafts.
Mayday this is the maritime rescue coordination center clear give here reports if you start getting more concrete information. The first copter from Sweden will probably be there in about 10 minutes.
Good thanks.
And quite soon thereafter two more copters will arrive in sequences. There will after a while be totally three copters.
Clear.

0228 Mayday Silja Europa, Mariella
Yes, Mariella Europa
Yes, do you hear me, we have released some rafts here and we can observe people in the water here we observed at least four here who floated close to a light just now.
Roger, okey.
The helicopters will be here in about ten minutes.
Okey, but how do you consider, the risk when we are positioned here, that we do not steam through people should we proceed to one side
Yes or at least stop and drift with the wind.
Yes, we are doing that now we have stopped and are drifting...
It is difficult to say where one should proceed in that case I think it quite as good that you are there in the middle of where it happens and are only drifting.
Okey, and we are prepared here to take care of people now here we have a whole conference department ready.

Yes, that is good. Okey.
Mayday rescue center Silja Europa
Mayday Silja Europa
Now Mariella has observed people in the sea.
Roger, nothing but rafts down and...
Yes, we have lowered rafts and we are here. Awaiting that all vessels are ready to receive if some people come from the sea.
Roger, let's go on.
We'll do so.

Mayday Silja Symphony Silja Europa
Mayday here we are on Mariella
Yes, this is Europa, hi.
0232 The sea is full of people round us and... one life buoy filled with water with one person in we can see.
Yes, okey.
We'll set out rafts as fast as we can.
Okey, good.
Are they so to say downwind seen from your side.
Yes.
Okey.
We have stopped here now we have stopped the propellers here so we are drifting with one side to the wind here.
Okay.
Silja Symphony Silja Europa
Yes Europa. Here we are.
Yes, did you hear what Mariella said.
Yes, we are activating some groups and so we creep down after you so that we won't all be in the way of each other.
Yes, that would be precisely better if you would try to find your way a bit more downwind and go on the other side of Mariella because that is where they will drift in any case.
Okey, we will stay a bit to the port side, if we see you there then we proceed down and turn around and then try to come up.
0233 Roger.

Mayday marttime marttime rescue coordination center Silja Europa
Mayday Silja Europa maritime rescue coordination center
Yes. Mariella informed that the sea is full of people everywhere and a life raft at least one which filled up with water with only one person and they release more rafts all the time into the water.
Yes, this is clear. Our helicopter is just taking connection there.
Okey. And Mariella's position at the moment is 59.23 latitude and longitude 21.42.
Can you repeat the position.
Mariella's position 59 degrees 23 north and 21.42 was longitude.
Roger. We'll give this to the helicopter, the helicopter departs and we'll take people on your deck first people to be evacuated.

Okay. We have still 5 miles there.
Roger, well we'll see when we get there. You are the commander.
Yes, they can take whichever ship. All helicopter decks are ready.
Roger.

0235 Mayday Silja Europa Mariella
Isabella Europa
Where do you want us to proceed or shall we continue like this or shall we take some other place?
From where, where are you?
We are on your starboard side.
Roger, okey, no I think it is just as good if you stay on that side and come then closer or maybe you should steam round Mariella like to, to the other side, there is one ship coming from the east.
All right then.
But be carefull if there is something in the sea.
We'll be carefull.

0236 Mayday Isabella Europa
Yes, this is Isabella.
It is so that the helicopters are coming and we have now considered the situation so that we cannot launch boats that we will get ready to receive only people.
All right, yes.

0236 Mayday Finnjet Silja Europa
Silja Europa here Finnjet
Hello where are you
Listen, we now have 8 1/2 miles to go to Mariella
Are you coming from east?
Yes we are coming from east, correct east yes.
Yes, that is good you are coming from a good position but then when you come closer to Mariella, then you can steer about little north of Mariella, but be carefull and look into the sea.
Yes, we'll do that as we thought if rafts are floating towards us so therefore we have taken the course more to the north.
Ja, precisely good.
Okey, hi.

0237 Mayday Finnjet Silja Europa
Mayday Silja Europa Finnjet
There have been several red red rockets and then rafts so it is much possible that they are quite near in front of you soon.
We have seen so we'll hold sharp look out here.
Good.
Hi.

11(11)

Mayday Silja Europa Marlella
Mayday Silja Europa Marlella
Marlella Silja Europa
We are ready to receive helicopters if needed.
Okey, good.

The schedule has been drawn up in accordance with the times which occur in the recordings of the maritime rescue coordination center in Turku and the coast guard station in Nauvo.

Statement IIkka kalevi karppala

Enclosure 22.1.372

Document # 15 Witness Statement by Ilkka Jouko Kalevi Kärppälä in Turku on 16.01.95 at 1200

JAIC file # unknown

Witness Statement Ilkka Jouko Kalevi Kärppälä

Witness; Ilkka Jouko Kalevi Kärppälä, ID 113066-199C
Occupation; Coast Guard Station Commander, Lieutenant
Address; Rieskalähteentie 60 as 6, FIN 20300 Turku, phone office 02 510 033, home 02 387 882

Present also Kari Lehtola

Statement

At the moment I am employed as commander of the Merikarvia Coast Guard Station, to which I was transferred 1.11.95. Before that I was working as operator / communications officer at the Turku Marine Rescue Centre (MRCC) also acting as duty officer. I was last stationed at the MRCC for a year and four months, before which I was stationed at the Coast Guard Station at Kustavi as deputy commander for a year and before that half a year at the MRCC. I have a higher institute officer's training + the GOC radio course, which is an international emergency radio course and at the moment the highest radio course available. I get by on Swedish, English and German. I have also participated in catastrophe exercises and acted as operator in various accident situations.

On the night of the Estonia accident I had commenced my night shift as normal on Tuesday, September 27th, 1994 at 2200 and my shift was supposed to finish on Wednesday at 0800 but due to the accident I remained on duty until close to midday, then I had a one and a half hour break and continued 1300 until midnight. **I was on duty alone when I heard M/V Estonia's Mayday on the radio at 0124. I immediately contacted the Turku Coast Guard station at Nagu / Pärnäs and asked them if they had heard it too.** When the duty officer t Pärnäs confirmed to me that he also had heard the Mayday I ordered him to alert the M/V Tursas, which was at sea (on duty), immediately.

The sequence of alerts in case of major accidents has been set out in the Archipelago Sea Coast Guard Headquarters' major accident response plan, covering the Archipelago Sea, and in supplements to the plan. According to the rescue plan among the priority assignments is to alert functional marine rescue units, alert operations and duty officers and to commence planned actions. In addition the duty officer should attempt to record all (important) data. The recording is done manually, although there is also a data system (EDP) for the log. The duty officer's desk has 6 phone lines and he attends to the radio communications, wherefore there is no time for one man to use the EDP.

In my opinion the fact that only one man is on duty is a great uncertainty factor. The duty officer may, for any reason, have to leave his desk, in which case there will be no listening service at all. In case of a major accident too many assignments have been allocated to one man. In addition outside phone calls soon start arriving in cases like this, which naturally impede the quick response. **Since I felt that the Estonia was in serious trouble I immediately alerted the MRCC operations duty officer, Mikko Montonen to assist me, after I had spoken with Pärnäs.** I was able to reach him at home at 0133 and he was at his duty desk by 0140. The operations duty officer is required to report at his desk within an hour from receiving an alert.

By 0137 M/V Tursas had been alerted and confirmed that she was heading for the scene of the accident. I do not recall if this fact was reported to me directly from the M/V Tursas or if I received the confirmation from Pärnäs. At 0140 I alerted the standby helicopter of the Turku Coast Guard District by placing a group call on the crew's pagers. Also the heli crew is on a one hour alert, i.e. they must be ready for take off in one hour. 10 - 15 minutes had elapsed from my alert until the last heli crew confirmed the call. After the helicopter alert I alerted the stand by duty officer Lieutenant Commander Heikki Himanen, who arrived at his duty desk at 0203. The stand by duty officer acts as deputy commander within the MRCC.

At some stage I ordered Utö fort to light up the helicopter field lights and a bit later I put them on full alert. The fort was assigned as the evacuation centre. In order to secure the operationality of the MRCC we commenced to alert off duty personnel. I.a. the previous operator, Olli Nikkilä was alerted and he reported back for duty at about 0300. **Commander Raimo Tiihkainen was also alerted as well as other Headquarters staff.** I had also kept listening to the radio communications at the scene. Since there was a lot of radio traffic and I know from experience that at the MRCC it pays to listen to the end of each communication I initially did not interfere at all. **I heard the communication between the Estonia and the Europa on the radio down to the last message from the Estonia.** When the Europa asked for the

Estonia's position the first response was that they do not have the information. After a moment they were, however, able to give their position, according to which the passenger ferries under way between Finland and Sweden were able to set course for the scene of the accident. At 0150 Helsinki Radio broadcast the Mayday Relay. I had requested that on the phone and Mikko Montonen by radio.

I cannot recall exactly the sequence used to alert Swedish helicopters to the area. Either I or the operations duty officer has phoned Stockholm directly or asked Mariehamn to act as liaison. According to the operations log it has been confirmed from Sweden at 0202 that their helicopters will take off as soon as they are ready. Their ETA was given as 0300. Later it was said from Sweden that they could dispatch more helicopters to assist us, following which I conferred with Montonen and responded that we would take all helicopters. When the MRCC had become aware of the identity of vessels heading for the area Montonen assigned the Master of the Silja Europa to act as On Scene Commander (OSC).

At some stage I was in contact with the Gulf of Finland Coast Guard and we agreed that they should alert their district helicopter from Malm (Helsinki Municipal Airport, Peter's note). I cannot recall which party initiated this contact. When Montonen and I noticed that the helicopters we had already been promised would not suffice we started investigating how to alert the Air Force helicopters from Utti (Eastern Finland Air Force Base, Peter's note). The alert was relayed via Tampere flight rescue centre and 3 MI-8 type helicopters were received on scene between 0616 and 0648.

I maintained radio communications with the area on VHF Channel 16 and I was at all times in contact with the ships in the area and with our own helicopters. The MRCC has a link at Utö so there were no difficulties in keeping in contact with the area. All orders from the MRCC were also immediately implemented and as ordered. This fact was helped considerably by the actions of the OSC, Esa Mäkelä. I heard that the Swedish helicopters were using channel 123.10 Mhz, which the MRCC cannot use. I also informed our own helicopters about the channel used by the Swedes. At some stage in the morning a Swedish helicopter needed to know the landing place co-ordinates in Hanko in order to off load survivors. I phoned the Hanko Coast Guard Station and was told that the only landing area close to the hospital and big enough was the sports field. I relayed this information and was under the impression that the Swedes were informed about the said location.

In the morning at 0555 an Estonian plane departed for the area. The plane obviously carried life vests, because we were asked for permission to drop life vests onto the scene. This was declined, because we knew there were already plenty of life rafts and other debris in the water and we considered additional vests only to confuse the rescue work further. In my opinion both the MRCC orders and co-ordinating the rescue operations as well as the on scene operations went according to plan and as we have learned during exercises.

Read and accepted		signature	
Witnessed		signature	
Present	signature	Heard by	signature
Hearing ended at 1445			

KESKUSRIKOSPOLIISI
Turun aluetoimisto

KUULUSTELUPÖYTÄKIRJA
Todistaja

15

KUULUSTELUTILAISUUS:

Keskusrikospoliisi/Turun aluetoimisto
Maanantai 16.1.1995 klo 12.00
Kuulustelija: rikosylikonstaapeli Jyrki Räisänen
Kuulustelutodistaja: rikosylikonstaapeli Jukka Kallio
Läsnä: tutkijalautakunnan jäsen Kari Lehtola

TODISTAJA:

NIMI: **KÄRPPÄLÄ** Ilkka Jouko Kalevi H:1130661-199C
AMMATTI: merivartioaseman päällikkö, luutnantti
VÄESTÖREKISTERI: Turun Tuomiokirkko srk
OSOITE: Rieskalähteentie 60 as. 6, 20300 TURKU
PUHELIN: T. 939-510033, k. 921-387882

MERKINNÄT: RIKOS: M/S ESTONIA suuronnettomuustutkinta
ILMOITUKSEN NRO: 7020/S/10964/94

OIKEUKSIA JA VELVOLLISUUKSIA KOSKEVAT ILMOITUKSET:

(x) Asema esitutkinnassa.
(x) Totuusvelv.sekä per.laus.rang.uhasta RL 17:4 §.
(x) Oikeudesta pyytää kuulustelutodistaja paikalle.
( ) Oikeudesta kieltäytyä todistamasta OK 17:20 §.
(x) Vaitiolo-oikeudesta OK 17:24 §.
( ) Vaitiolovelvollisuudesta OK 17:23§.

KUULUSTELUTEKSTI:

Toimin tällä hetkellä merivartioaseman päällikkönä Merikarvian merivartioasemalla, minne siirryin 1.11.1995. Sitä ennen olin operaattorina/viestittäjänä Turun meripelastuskeskuksessa (MRCC) ja toimin myöskin tehtäväpäivystäjänä. MRCC:ssä olin viimeksi vuoden ja neljä kuukautta, mitä ennen olin Susiluodon merivartioasemalla Kustavissa aseman päällikön sijaisena vuoden ja sitä ennen puoli vuotta MRCC:ssä.

Minulla on ylempi opistoupseerin koulutus ja sen lisäksi GOC-kurssi, joka on kansainvälinen radion hätäliikenne kurssi ja tällä hetkellä korkein radioalan kurssi. Kielitaitoa minulla on ruotsi, englanti ja saksa, joilla tuleen toimeen.

Olen myös osallistunut onnettomuusharjoituksiin ja toiminut operaattorina erilaisissa onnettomuustilanteissa.

M/s Estonian onnettomuusyönä olin aloittanut yövuoron normaalisti tiistaina 27.9.1994 kello 22.00 ja työvuoroni piti jatkua keskiviikkoaamuun kello 08.00, mutta olin onnettomuuden takia työvuorossa lähelle puolta päivää, pidin noin puolentoista tunnin tauon ja jatkoin kello 13.00:sta aina puoleen yöhön.

Olin yksin päivystyksessä, kun kuulin radiosta m/s Estonian Maydayn kello 01.24. Otin heti yhteyttä Turun Merivartioasemalle Nauvon Pärnäisiin ja kysyin olivatko he kuulleet saman viestin. Kun Pärnäisten päivystäjä kertoi myös kuulleensa hätäviestin, käskin hänet heti hälyttämään merellä olleen vl Tursaksen.

Hälytysjärjestys suuronnettomuustapauksissa on määrätty Saaristomeren merivartioston esikunnan suuronnettomuuden pelastussuunnitelmassa Saaristomeren meripelastusalueella ja sitä täydentävissä ohjeissa. Pelastussuunnitelman mukaan päivystäjällä on tärkeimpinä tehtävinä käskeä nopeimmin toimintakykyiset meripelastusyksiköt pelastustoimintaan, hälyttää paikalle tehtävä- ja valmiuspäivystäjä sekä aloittaa hälytyskaavion mukaiset toimenpiteet. Lisäksi päivystäjä pyrkii kirjaamaan kaikki tapahtumat muistiin. Kirjaaminen tapahtuu manuaalisesti vaikka päivystyksessä on myös ATK-ohjelma päiväkirjalle. Päivystäjän pöydällä on kuusi puhelinlinjaa ja hän hoitaa radioliikenteen, joten aikaa ATK:n käyttöön ei yhdelle miehelle jää.

Se, että päivystyksessä on vain yksi päivystäjä vuorossa, on mielestäni suuri epävarmuustekijä. Päivystäjä voi syystä tai toisesta joutua hetkeksi poistumaan paikaltaan, jolloin radion kuuntelua ei suorita kukaan. Suuronnettomuuden sattuessa on myös yhden miehen tehtäväksi jäänyt liikaa toimenpiteitä. Lisäksi tällaisessa tilanteessa päivystykseen alkaa pian tulvia puheluja ulkopuolelta, mikä tietysti häirit-

see hälytyksien nopeaa tekemistä.

Koska minusta tuntui olevan selvää, että Estonialla oli vakava tilanne, soitin heti Pärnäisten soiton jälkeen MRCC:n tehtäväpäivystäjänä olleen Mikko Montosen avukseni päivystykseen. Hänet sain kotoaan puhelimeen kello 01.33 ja hän tuli päivystykseen kello 01.40. Tehtäväpäivystäjällä on velvollisuus olla työpaikalla tunnin kuluessa hälytyksestä.

Kello 01.37 on vl Tursas hälytetty ja ilmoittanut lähtevänsä alueelle. En enää muista varmasti olenko minä kuullut tämän suoraan Tursakselta vai olenko saanut tiedon siitä Pärnäisistä. Kello 01.40 hälytin Turun Vartiolentueen päivystävän helikopterin soittamalla yhteishaun päivystysmiehistön hakulaitteisiin. Helikopterimiehistö on myöskin tunnin hälytysvalmiudessa eli heidän tulee olla tunnin kuluessa hälytyksestä virkapaikallaan. Kun viimeinenkin hälytyksen saanut kuittasi hälytyksen oli minun soitostani kulunut noin 10 - 15 minuuttia.

Helikopterihälytyksen jälkeen hälytin pelastussuunnitelman mukaisesti valmiuspäivystäjänä olleen kapteeniluutnantti Heikki Himasen, joka saapuikin päivystykseen kello 02.03. Valmiuspäivystäjä toimii MRCC:ssä komentajan sijaisena ja käyttää komentajan toimi- ja määräysvaltaa.

Jossain vaiheessa käskin Utön linnaketta sytyttämään helikopterikentän valot ja hieman myöhemmin käskytin heidät täysvalmiuteen. Linnakkeesta muodostettiin uhrien evakuointikeskus.

MRCC:n työn toimivuuden turvaamiseksi alettiin hälyttää kotoaan vapaalla olleita miehiä päivystykseen. Mm. edellisenä iltana kello 22.00 lopettanut operaattori Olli Nikkilä hälytettiin kotoaan takaisin työpaikalle, minne hän saapui noin kello 03.00 aikoihin.

Paikalle hälytettiin myös komentaja Raimo Tiilikainen ja muita esikuntaan kuuluvia.

Olin myös koko ajan hälytyksiä tehdessäni kuunnellut merellä käytyä radioliikennettä. Koska liikennettä oli paljon ja tiedän kokemukses-

ta, että MRCC:ssä kannattaa kuunnella mereltä tulleet viestit loppuun asti, en puuttunut liikenteeseen alkuvaiheessa lainkaan. Kuulinkin radiosta m/s Europan ja Estonian välisen liikenteen Estonian viimeiseen viestiin saakka. Europan kysellessä Estonian sijaintia sieltä vastattiin ensin, että heillä ei ole tietoa. Hetken kuluttua he kuitenkin pystyivät kertomaan sijaintinsa, minkä mukaan merellä olleet Suomen ja Ruotsin väliä ajavat autolautat suunnistivat kohti onnettomuuspaikkaa.

Kello 01.50 luki Helsinki radio Mayday relayn. Siihen olin minä antanut pyynnön puhelimella ja Mikko Montonen radiolla.

En enää muista tarkkaa tapahtumajärjestystä miten Ruotsista hälytettiin helikoptereita onnettomuusalueelle. Joko minä tai tehtäväpäivystäjä olemme soittaneet suoraan Tukholmaan tai pyytäneet Maarianhaminaa toimimaan välittäjänä. Tehtäväpäiväkirjan mukaan Ruotsista on puhelimitse ilmoitettu kello 02.02, että sieltä on helikoptereita lähdössä heti, kun ovat valmiit lentoon. Heidän arvioitu saapumisaikansa on ollut kello 03.30.

Myöhemmin yöllä Ruotsista ilmoitettiin, että heidän on mahdollista lähettää vielä lisää helikoptereita avuksi, jolloin Montosen kanssa asiasta keskusteltuamme ilmoitimme, että kaikki helikopterit otetaan vastaan.

Kun MRCC:ssä oli selvillä, mitä aluksia onnettomuuspaikalle oli menossa, määräsi Montonen kello 02.05 m/s Europan päällikön onnettomuuspaikan johtajaksi (OSC).

Jossain vaiheessa olin yhteydessä Suomenlahden Merivartiostoon, jolloin sovimme, että he hälyttävät Helsingin lentoryhmän helikopterin Malmilta. En enää muista kumpi puoli silloin oli yhteydenottajana.

Kun huomasimme Montosen kanssa, että paikalle jo luvatut helikopterit eivät tule riittämään, aloimme selvitellä, miten saamme Utista puolustusvoimien helikoptereita paikalle. Hälytys saatiin perille Tampereen lentopelastuskeskuksen kautta ja kolme Mi-8 helikopteria saatiin onnettomuusalueelle kello 06.16 ja 06.48 välisenä aikana.

KÄRPPÄLÄ, Ilkka 5.

Viestiliikennettä onnettomuuspaikalle pidin yllä VHF 16-kanavalla ja minulla oli koko ajan yhteys merellä olleisiin pinta-aluksiin ja omiin helikoptereihimme. MRCC:llä on linkki Utössä, joten mitään vaikeuksia yhteydenpidossa merelle ei ollut. Kaikki MRCC:stä annetut käskyt myös toteutettiin välittömästi ja annetussa muodossa. Sitä edesauttoi huomattavasti onnettomuuspaikan johtajaksi määrätyn Esa Mäkelän toiminta. Ruotsalaisten helikoptereiden kuulin käyttävän kanavaa 123,10 Mhz, jota MRCC ei pysty kuuntelemaan. Ilmoitin ruotsalaisten käyttämästä kanavasta myös omille koptereille.

Aamulla jossain vaiheessa ruotsalainen helikopteri tarvitsi tietoa laskeutumispaikasta Hangossa heidän viedessään pelastettuja sairaalahoitoon. Soitin Hangon Merivartioasemalle, mistä kuulin, että urheilukenttä on lähinnä sairaalaa oleva tarpeeksi suuri laskeutumispaikka. Ilmoitin paikan tietoa kysyneelle ja minulle jäi käsitys, että ruotsalaiset olivat tietoisia paikasta.

Aamulla kello 05.55 lähti eestiläinen lentokone alueelle. Koneessa oli ilmeisesti lastina pelastusliivejä, sillä meiltä kysyttiin lupaa liivien pudottamiseen mereen onnettomuuspaikalla. Lupaa ei myönnetty, koska tiesimme meressä olevan jo runsaasti lauttoja ja muuta roinaa, joten katsoimme uusien liivien vain sotkevan jo aloitettuja pelastustöitä.

Käsitykseni koko pelastustoiminnasta on, että sekä MRCC:n antamat käskyt ja pelastustoimien johtaminen kuin myöskin johtaminen onnettomuuspaikalla sujuivat niin kuin suunnitelmissa on tarkoitettu ja harjoituksissa on opittu.

Lukenut ja hyväksynyt:

Todistaja:

Läsnä: Kuulustelija:

Kuulustelu päättyi kello 14.45.

Statement rauli tapio winberg

Enclosure 22.1.373

Document # 16 Witness Statement by Rauli Tapio Winberg in Turku on 13.01.95 at 0800

JAIC file # unknown

Witness Statement Rauli Tapio Winberg

Witness; Rauli Tapio Winberg, ID 311259-1336
Occupation; **Coast Guard**
Address; Torpparinkatu 10 as 6, FIN 20780 Kaarina, phone 02 243 4914

Statement

I work as operator at the **Nagu Coast Guard Station** at Pärnäs. I started as a Frontier Guard in 1982.In 1987 I transferred to the Coast Guard at the Airisto Station. I finished basic training in 1989. From the beginning of 1994 I transferred to Pärnäs. I have Coast Guard basic training as well as various special courses, such as communications and radio courses. I have qualified for VHF and MFHF licenses. I am bilingual (Finnish +Swedish, Peter's note) and I do get by in English. In addition to the basic training I have been trained in various exercises, i.a. I participated in the major accident exercise in Korpo in 1991.

The Pärnäs Coast Guard station also houses Turku Radio and Turku Pilot's District. We are on duty in the same offices. Although we work close together there has been no rules set down regarding co-operation between us. I had commenced my watch in the tower on 28.9.94 at 0000. **Nothing happened until 0123 when Estonia's Mayday was heard on Channel 16. The Mayday was clear and in such a tone of voice that I immediately understood there to be a real distress situation. I checked the radar and noticed the Silja Europa, Viking Mariella and Isabella.** These I knew from their radio traffic which I was following. **I had no observation of the Estonia. As I recall the radar was on 12'. I immediately switched to 24'**, i.e one step up. **I saw a target at the outer edge of the screen south east of Utö, but there were also radar disturbances. This target was in the same area where I was later given the Estonia co-ordinates. The target was visible only for a moment before disappearing in the clutter.** I also tried other radar ranges, but as I recall 24' was left on screen.

I heard on the VHF that Silja Europa was in contact with the Estonia, I did not interfere. From the radar I could see that the ships responded immediately to the Estonia's request for assistance and changed their courses towards the Estonia. After about 2 - 3 minutes I contacted the Turku Sea Rescue Centre to make sure they had heard the Mayday and if they had the location. MRCC had heard all of it. I said that the co-ordination will rest with them and that I shall alert the M/V Tursas. I contacted Mariehamn Radio in order to confirm the correct co-ordinates of the accident because there were some discrepancies in these data. At least I have the impression that I was in contact with Mariehamn Radio. I cannot say whether or where phone calls are relayed if there is no one at the desk in Mariehamn.

I called Tursas, which lay at anchor by Öro. I asked them if they had heard the Estonia Mayday and they told me they had not heard it. I ordered them to wake the skipper and prepare to move. I called area chief Väisänen and reported to him. After this I called Tursas again and ordered them to move to the scene. I gave them my co-ordinates. I also called the MRCC and requested a helicopter alert at the airport. This was at 0137 according to my log. I also was in contact with Mariehamn Coast Guard station. At some stage I was informed that Mariehamn had contacted Sweden. Area chief Väisänen and station chief Saarikko had now reached the tower. After this we worked as a team and I followed orders. Väisänen and Saarikko went to Silja Europa. I was told to mind the station and keep everything running until senior operator Bengt Johansson would arrive. He appeared at 0700.

My assignment was to follow the radio traffic, organising the arrivals of helicopters, as well as organising the treatment of survivors. The first helicopter bringing people from the scene arrived at Pärnäs at 0910. There is a tape recorder in the tower. Both phones are connected to it. The VHF is not directly connected, but recording is done via the microphone. The microphone is at about 30 cm from the VHF loudspeaker. The tape recorder has a volume adjustment facility. I immediately turned this up to maximum as I heard the Estonia Mayday. I have not personally familiarised myself with the recording so am unable to say where and how much is recorded. The reason for the weak recording is the indirect connection of the recorder, which has to record by microphone. I have kept a running, uninterrupted log until 0308. After this apparently coast guard Valkama has kept the log until 0800 after which I continued until 1245.

Read and accepted	signature
Witnessed	signature
Heard by	signature
Hearing ended at 1100	

1

KESKUSRIKOSPOLIISI
Turun aluetoimisto

KUULUSTELUPÖYTÄKIRJA
Todistaja

16

KUULUSTELUTILAISUUS:
Turun aluetoimisto 13.01.1995 klo 08.00
Kuulustelija: rikosylikonstaapeli Brage Forsten
Kuulustelutodistaja: rikosylikonst. Veikko Sinivuori

TODISTAJA:
NIMI: **WINBERG**,Rauli Tapio H:311259-1336
AMMATTI: Merivartija
VÄESTÖREKISTERI: Kaarinan srk
OSOITE: Torpparinkatu 10 as 6, 20780 Kaarina
PUHELIN: 921-2434914

MERKINNÄT: RIKOS: M/S ESTONIA suuronnettomuustutkinta
ILMOITUKSEN NRO: 7020/S/10964/94

OIKEUKSIA JA VELVOLLISUUKSIA KOSKEVAT ILMOITUKSET:
(x) Asema esitutkinnassa.
(x) Totuusvelv.sekä per.laus.rang.uhasta RL 17:4 §.
(x) Oikeudesta pyytää kuulustelutodistaja paikalle.
(x) Oikeudesta kieltäytyä todistamasta OK 17:20 §.
( ) Vaitiolooikeudesta OK 17:24 §.
( ) Vaitiolovelvollisuudesta OK 17:23§.

KUULUSTELUTEKSTI:

Toimin operaattorina Nauvon merivartioasemalla Pärnäisissa. Olen aloittanut rajajääkärinä vuonna 1982. Vuonna 1987 siirryn merivartijaksi Airiston merivartioasemalle. Peruskurssin olen suorittanut vuonna 1989. Vuoden 1994 alusta siirryin Pärnäisiin.

Minulla on merivartian koulutus sekä tämän lisäksi erilaisia erikoiskursseja kuten viestikurssi ja radiokurssi. Olen suorittanut VHF ja MFHF kirjan. Olen kaksikielinen ja osaan englantia auttavasti.

Peruskoulutuksen lisäksi olen saanut tilannekoulutusta eri har-

joituksissa, osallistuin muun muassa suuronnettomuusharjoitukseen Korppoossa vuonna 91.

Pärnäisten merivartioasemalla toimii myöskin Turun radio sekä Turun luotsipiiri. Päivystämme samoissa tiloissa. Vaikka toimimme vierekkäin niin meidän yhteistoiminnasta ei ole määritelty mitään.

Olin aloittanut vahdin tornissa operaattorina 28.9.94 kello 00.00. Mitään ei tapahtunut ennenkuin kello 01.23 kun VHF 16 kanavalla kuului Estonian Mayday.

Mayday tuli selvästi ja sellaisella äänenpainolla että ymmärsin heti että Estonialla oli hätä. Katsoin tutkaan ja sieltä huomasin Silja Euroopan, Viking Mariellan sekä Isabellan. Tämän tiesin heidän radioliikenteestä jonka kuuntelin. Estoniasta ei ollut havaintoa. Tutka oli muistaakseeni 12 mailin skalalla. Muutin heti 24 mailiksi eli yhtä suuremmaksi. Huomasin että Utöstä kaakkoon tutkan ulkoreunassa oli havaittavissa jotain mutta myöskin tutkahäiriötä. Tämä havainto oli sillä samalla alueella mistä myöhemmin sain Estonian kordinaatit. Tämä havainto oli vain hetken aikaa tutkalla ennenkuin se hävisi tutkahäiriöön. Kokeilin myöskin muita skaaloja mutta muistaakseni 24 jäi päälle.

VHF:stä kuulin, että Silja Euroopasta oltiin yhteydessä Estoniaan, minä en puuttunut radiokeskusteluun. Havaitsin tutkalta että alukset heti reagoivat Estonian avunpyyntöön ja kääntyivät Estonian suuntaan.

Kahden kolmen minuutin viiveellä otin yhteyttä Turun meripelastuskeskukseen puhelimella varmistakseen olivatko he kuulleet maydayn sekä tiesivätkö he paikan. MRCC oli kuullut kaiken. Sanoin että pelastusjohto kaatuu heille ja että hälytän Tursak-

sen.

Olin yhteydessä Maarianhaminan radioon varmistaakseen onnettomuuspaikan oikeat kordinaatit koska niissä esiintyi heittoja. Ainakin minulla on se muistikuva että olin nimenomaan Maarianhaminan Radioon yhteydessä. En pysty vastaamaan ohjautuuko sisään tulevat puhelut muualle jollei Maarianhaminassa ollaan paikalla.

Soitin Tursakseen joka oli ankkurissa Örön kohdalla. Kysyi olivatko he kuulleet Estonian maydayn johon sain kielteisen vastauksen. Käskin herättää kipparin sekä valmistautumaan lähtöön.

Soitin aluepäällikkö Väisäselle ja ilmoitin tilanteesta hänelle.

Tämän jälkeen soitin uudestaan Tursakseen ja käskin heitä lähtemään onnettomuuspaikalle. Annoin heille tiedossani olevat kordinaatit. Soitin myöskin meripelastuskeskukseen ja pyysin helikopteria valmiuteen lentokentälle. Tämä tapahtui kello 01.37 päiväkirjan mukaan.

Olin myöskin yhteydessä Maarianhaminan merivartiostoon. Jossain viheessa sain tietää että Maarianhaminasta oli oltu yhteydessä Tukholmaan.

Torniin oli nyt tullut aluepäällikkö Väisänen sekä asemapäällikkö Saarikko. Tämän jälkeen teimme tiimityöskentelyä ja toimin käskyjen mukaan. Väisänen ja Saarikko lähtivät Silja Eurooppaan. Sain käskyn hoitaa aseman ja kaiken siihen liittyvää kunnes operaattorien vanhin yliluutnantti Bengt Johansson saapuisi paikalle. Johansson saapui kello 7.

Tehtävä oli radioliikenteen seuraaminen, tulevien helikopterien

vastaanoton organisoiminen sekä uhrien jatkohoitoon järjestäminen. Ensimmäinen helikopteri joka toi ihmisiä onnettomuuspaikalle saapui Pärnäisiin klo 09.10.

Tornin päivystyksessä on nauhuri. Tähän on kytketty molemmat puhelimet. VHF ei ole suoraan kytketty vaan nauhoitus tapahtuu nauhurin mikrofoonin kautta. Mikrofooni on noin 30 cm päässä VHF:n kaiuttimesta. Nauhurissa on voimakkuudensäädin. Tämä säädin pistin heti täysille kun kuulin Estonian mayday. Minä en ole tutustunut lähemmin itse nauhoitukseen joten en pysty sanomaan mihin se taltioituu ja kuinka paljon taltioituu. Syy nauhoituksen heikouteen on että VHF ei ole kytketty suoraan nauhuriin vaan joutuu nauhoittamaan mikrofoonin kautta.

Päiväkirjan minä olen pitänyt yhtäjaksoisesti 03.08 asti. Tämär jälkeen ilmeisesti merivartija Valkama on pitänyt kirjaa 08.00 asti jonka jälkeen minä jatkoin 12.45 asti

Luettu, annettu tarkastettavaksi ja hyväksytty:
Todistaja:
Kuulustelija:

Merkitään:Kuulustelu päättyi kello 11.00

Uot log with office translation

Enclosure 22.1.374

Translations of documents from the JAIC / Helsinki files

Document # 1, Summary of Utö fort log books

JAIC file # not known

Short Summary

28.9.94

0124 -	Estonia's radio traffic with Silja Europa overheard
0140 - 0148	Target tracked on Utö radar
0220	The Sea Rescue Centre assigns Utö to operate in the evacuation centre capacity
0250	The fort ready to receive patients
0420	First patients arrive
0600 - 0900	Medical teams arrive - Mariehamn - Stockholm - Pargas - Turku University Hospital
900	The last survivors transferred to Utö, total 23
1000 - 1230	Evacuation of patients to Turku
1017	Main part of flight squadron arrives at Utö
1140	The fort ready to receive corpses - Part of the flight squadron - Permanent staff
1200 - 2030	Receiving corpses, total 41

29.9.94

0900	Catastrophe coffins brought to Utö
1000 - 2030	Servicing the bodies
1315 - 1600	80 - 100 Finnish and foreign media reporters arrive at Utö
1630 - 1945	Receiving bodies, 19 more
1700	Religious service at the jetty
2100	Mine carrier "Pyhäranta" leaves for Turku with 59 bodies

30.9.94

0200	Delivering the bodies to the Turku police at Latokari - Religious service in Finnish, Swedish and Estonian
1000	De-briefing at Utö - Korpo parish - Pargas mental health care unit - Turku Red Cross section - Military District Chief Medical Doctor

---

Turku Coastal Battery Regiment Utö fort Utö	Brief 17.10.94	 1(5)
Regiment Commander	Telefax slip	to: Regiment Commander fm: Utö Chief date 17.10.94, pages 5

Accident of M/V Estonia

Date	Time	Occurrence
28.9	0148	Radar supervisor Eija Viiala lost the target from the screen
	0150	The fort reports a Mayday at sea to the Officer on Duty at the Utö fort
	0155	**PU ? on the radar**
	0220	The Sea Rescue Centre assigns Utö to operate in the evacuation centre capacity
	0221	Raised alert at the Fort
		- Alerted personnel to work
		- Arranged evacuation centre
	0250	Fort ready to receive patients
		- Sickbay
		- Lodging
		- Transports
		- Reception
		- Saunas
		- Transfers of materials
		- Refectory
		- Janitors
	0420	First patients arrive
	0600 - 0900	Medical teams arrive
		- Marichamn
		- Stockholm
		- Pargas
		- Turku University Hospital
	0900	Last survivors to Utö
	1000 - 1230	Evacuation of patients to Turku
	1017	Main part of flight squadron arrives at Utö
	1030	Flight Squadron reports to the fort Commander
	1130	The fort Commander orders permanent staff to act as receivers of bodies, no drafted men
	1140	Fort ready to receive bodies
		- Orders from the fort Commander for receiving 100 bodies
	1200	The first bodies arrive
		- The fort Commander ordered the flight squadron to prepare for surface recovery action
	1205	- The flight squadron commander ordered the 5 squadron firemen to assist in receiving bodies
	1240	The flight squadron Commander ordered the squadron to prepare for surface recovery action at the scene
	1400	The flight squadron Commander ordered 260 coffins from the Pärnäs support centre
		The flight squadron Commander ordered a covered truck from Gyltö fort to be brought to Utö on the M/V Halli
		- The flight squadron Commander ordered the M/V Halli to prepare for transportation from Utö
	1530	The flight squadron Commander was informed that a surface rescuer had hurt his leg
	1600	Enquiry from the Silja Symphony, are three AB's at Utö? (Virkki, Helenius and Lundström)
	2030	Last bodies
		- At Utö 41 bodies
		- Via Utö 23 patients
	0148 - 2400	Continuous phone duty
		- Relatives
		- Media
		- Practical arrangements
29.9.94	0000 - 2400	Continuous phone duty
		- Relatives
		- Media
		- Practical arrangements

	0700	The flight squadron Commander ordered the squadron to despatch surface rescuers to the Air Force helicopter
	0700	The flight squadron Commander ordered the mine carrier to prepare for transport of bodies, not survivors as advised before
	0800	The flight squadron Commander ordered the squadron to assist in receiving the bodies
	0930	The coffins arrived at Utö
	1115	Message from Commodore Smolander re arrival of 20 newspaper reporters to Utö at 1315
	1200	Order re transport and "in memoriam" service arrangements
	1315 - 1600	80 - 100 media people arrive at Utö
	1400	Phone call to flight supervisor Helminen asking why flights for media people are arranged to Utö
	1530	Colonel Hämäläinen (information centre) delegated decision making re helicopter landings at Utö to the fort Commander
	1535 - 2000	Transporting bodies from the gun hall to the vessel
	1800	The flight squadron Commander ordered the squadron to return to base
	1832	Squadron transfer
	1945	Last bodies to Utö
	2100	Mine carrier Pyhäranta allowed to depart with 59 bodies
.10.94	2100 - 0800	Fort on alert to receive bodies
		Enquiries from relatives, media and contacts re arrangements continued uninterrupted until 9.10.94.

Support by the Utö Fort

Document not translated. Contains time sheets for equipment and personnel, victualling details, wages and overtime, etc.

Page 5(5) contains the following information:

Flight Details

Wednesday 28.9 - Sunday 2.10.1994
Helicopter landings at Utö as follows:

Helipad	45 landings
Other areas	90 landings

Flight details are inconclusive and are based on eye witness estimates.

Fort Commander	Signed
Captain	Pasi Staff

Flight details list from 28.9.94 onwards concerning landings and take offs from Utö

OH-HVG	Left Uto for Turku, fuel and surface rescuers	0416
1/SWE heli Madeleine	Landed at Uto	0457
1/SWE heli	left Utö	0539
1/SWE heli Margareta	landed at Utö	0620
OH-HMA	landed at Utö	0638
1/SWE heli	left Utö	0651
1/SWE heli	landed at Utö	0654
1/SWE heli	left Utö	0704
1/SWE heli	landed at Utö	0715

1/SWE heli	left Utö for fuel	0733
1/SWE heli # 95	landed at Utö	0740
1/SWE heli # 64	left Utö flying north	0754
1/SWE heli # 95	leaving Utö	0754
1/SWE heli # 69	landing Utö	0818
1/SWE heli # 69	left Utö	0840
1/SWE heli # 69	landed at Utö	0947
OH-HVG	landed at Utö	0947
OH-HVG	left Utö flying south	1000
1/SWE heli # 64	left Utö	1011
OH-HAD	landed at Utö	1017
OH-HAW	landed at Utö	1017
OH-HAD	left Utö flying west	1021
OH-HAW	left Utö flying north	1022
OH-HAW	landed at Utö	1121
OH-HAW	left Utö flying north	1121
OH-HMS	landed at Utö	1135
1/SWE heli # 64	landed at Utö	1147
1/SWE heli # 64	left Utö	1150
1/SWE heli # 64	landed at Utö by the barracks	1154
H-HVF	landed at Utö	1200
1/SWE heli # 64	left Utö	1201
OH-HMS	left Utö flying north	1201
OH-HVF	left Utö flying south	1249
HS-14	landed at Utö	1252
HS-14	left Utö flying north	1257
OH-HMS	landed at Utö by the barracks	1313
HS-6	landed at Utö by the barracks	1316
HS-6	left Utö flying south	1318
1/SWE heli # 64	landed at Utö by the barracks	1347
OH-HMS	left Utö flying south	1353
1/SWE heli # 64	landed at Utö field	1416
1/SWE heli # 64	left Utö flying south	1419
OH-HVG	landed at Utö by the barracks	1449
OH-HVG	left Utö east	1506
HS-4	landed at Utö field	1517
HS-4	left Utö	1522
MS-13	landed at Utö	1522
MS-13	left Utö south	1527
H-HVH	landed at Utö and left north	1530
OH-HVD	landed at Utö	1552
OH-HVD	left Utö south east	1553
1/SWE heli # 75	landed at Utö and left west	1606
OH-HVF	landed at Utö	1613
OH-HVF	left Utö south	1618
HS-5	landed and left Utö	1637
1/RUS heli	in the area	2000
OH-HVG	landed at Utö	2202
OH-HVG	left Utö	2208

29.9

1/SWE heli # Marine 68	landed at Utö	1400
OH-HAW	left Utö north	1427
OH-HVF	landed at Utö	1435
OH-HAD	landed at Utö	1448
Puma	left Utö	1453
HS-13	left Utö	1458
HS-13	landed at Utö	1645

HS-13	left Utö	1650
Marine 68	left Utö	1650
Marine 72	landed at Utö	1659
OH-HMA	left Utö	1729
Marine 72	left Utö	1732
HS-14	left Utö	1735
Marine 72	landed at Utö field	1740
OH-HVG	landed at Utö	1756
OH-HAD	landed at Utö	1803
HS-4	landed at Utö	1831
OH-HAD	left Utö	1852
OH-HVF	landed at Utö	1852
2/SWE helis # 72 and 69	left Utö for base	2000
OH-HVF	leaving Utö, no other flights in the area	2030

Last page of bundle contains calculations of wages, not translated

1

TurRR
(Utön Linnake)

(1)

LYHYT YHTEENVETO

28.9.94

01.24–	"ESTONIAN" RADIOLIIKENNE "SILJA EUROPAN" KANSSA KUULLAAN
01.40 – 01.48	KOHDE UTÖN TUTKAN AUTOSEURANNASSA
02.20	MERIPELASTUSKESKUS KÄSKEE UTÖN EVAKUOINTIKESKUKSEKSI
02.50	LINNAKE VALMIS POTILAIDEN VASTAANOTTOON
04.20	ENSIMMÄISET POTILAAT
06.00 – 09.00	LÄÄKINTÄRYHMÄT SAAPUVAT – Maarianhamina – Tukholma – Parainen – TYKS
09.00	VIIMEISET ELOSSA OLEVAT UTÖSEEN YHT 23
10.00 – 12.30	POTILASEVAKUOINNIT TURKUUN
10.17	LEKA:N PÄÄOSASTO UTÖSEEN
11.40	LINNAKE VALMIS VAINAJIEN VASTAANOTTOON – osa LEKA–ryhmästä – kantahenkilökunta
12.00 – 20.30	VAINAJIEN VASTAANOTTOA – yht 41 kpl

29.9.

09.00	KATASTROFIARKUT UTÖSEEN
10.00 – 20.30	VAINAJIEN HUOLTO – poliisin identifiointiryhmä (2) – lääkäri + 2 sairhoit – kantahenkilökunta
13.15 – 16.00	UTÖSEEN SAAPUU 80 – 100 SUOMALAISTA JA ULKOMAISTA TIEDOTUSVÄLINEIDEN EDUSTAJAA
16.30 – 19.45	VAINAJIEN VASTAANOTTO – 19 lisää
17.00	HARTAUSTILAISUUS LAITURILLA
21.00	MIINALAUTTA PYHÄRANTA LÄHTEE KULJETTAMAAN 59:ÄÄ VAINAJAA TURKUUN

30.9.

02.00	UHRIEN LUOVUTUS POLIISIN DVI–YKSIKÖLLE TURUN LATOKARISSA – Hartaustilaisuus suomeksi, ruotsiksi ja viroksi
10.00	DE–BRIEFING TILAISUUS UTÖSSÄ – Korppoon seurakunta – Paraisten mielenterveyststo – SPR Turunmaan os – Sotilaslääkinn päällikkölääkäri

17.10.94 15:55 NO. 557 P001/005

TURUN RANNIKKORYKMENTTI SELOSTE

Utön linnake
Utö 17.10.1994 1(5)

Rykmentin komentaja

Tele-fax
Kenelle/To Rykmentin komentaja
Kenoltä/From Utön linnakkeen päällikkö
Pvm./Date 17.10. Sivu lkm./Nr. of pages 5.
Post-it™ Kontorikomakkaert 3M/Tuote no 6574

M/S ESTONIAN HAVERI

PVM	KELLO	TAPAHTUMAT
28.9.	01.48	Tilannevalvoja Erja Viitalalta katosi maali tutkanäytöltä
	01.50	Ilmoitus tutkalta merihädästä linnakkeen päivystäjälle
	01.55	PU tutkalla
	02.20	Meripelastuskeskukselta käsky evakuointikeskuksen järjestämisestä
	02.21	Linnakkeen valmiuden kohotus
		- henkilökunnan hälytys töihin
		- evakuointikeskus järjestetty
	02.50	Linnake valmiina potilaiden vastaanottoon
		- sairastupa
		- majoitustilat
		- kuljetukset
		- vastaanotto
		- saunat
		- varustesiirrot
		- ruokala
		- kiinteistönhoito
	04.20	Ensimmäiset potilaat
	06.00-09.00	Lääkintäryhmät
		- Maarianhamina
		- Tukholma
		- Parainen
		- TYKS
	09.00	Viimeiset elossa olevat potilaat Utöseen
	10.00-12.30	Potilasevakuoinnit Turkuun
	10.17	LEKA:n pääosasto Utöseen
	10.30	LEKA ilmoittautuu linnakkeen päällikölle
	11.30	Linnakkeen päällikkö käskee Utön vainajien vastaanottokeskuksen henkilöstöstä -> ei varusmiehiä mukaan
	11.40	Linnake valmiina vastaanottamaan vainajia
		- käsky lke:n päällikölta sadan vainajan vastaanottoon

	12.00	Ensimmäiset vainajat - linnakkeen päällikkö käski LEKA-ryhmälle valmistautua pintapelastustoimintaan
	12.05	Lke:n päällikkö käski LEKA-ryhmän viisi palomiestä tykkihallille avustamaan vainajien vastaanottoa
	12.40	Lke:n päällikkö käski LEKA-ryhmän varautumaan pintapelastukseen onnettomuusalueella
	14.00	Lke:n päällikkö tilasi DVI-ryhmältä Pärnäisiin toimitettavaksi 260 arkkua - Lke:n päällikkö käski Gyltön linnakkeen toimittaa katettu kuorma-auto Utöseen Halli-laivan mukana - Lke:n päällikkö käski Halli-aluksen valmistautua vainajien siirtoon Utöstä
	15.30	Lke:n päällikkö sai tiedon LEKA-ryhmän pintapelastajan loukanneen jalkansa
	16.00	Kysely Silja Symphonyita, josko Utössä on kolme mereen pudonnutta matruusi (Virkki, Helenius, Lundström)
	20.30	Viimeiset vainajat - Utössä 41 vainajaa - Utön kautta 23 potilasta
	01.48-24.00	Jatkuvaa puhelinpäivystystä - omaistiedustelut - tiedotusvälineet - käytännön järjestelyt
29.9.	00.00-24.00	Jatkuvaa puhelinpäivystystä - omaistiedustelut - tiedotusvälineet - käytännön järjestelyt
	07.00	Lke:n päällikkö käski LEKA-ryhmän valmistautumaan lähettämään pintapelastajia kahteen ilmavoimien helikopteriin
	07.00	Lke:n päällikkö käski M/L Pyhärannan valmistautumaan edellisen päivän käskystä poiketen vainajien kuljetukseen
	08.00	Lke:n päällikkö käski LEKA-ryhmän avustamaan vainajien vastaanotossa
	09.30	Ruumisarkut Utöseen
	11.15	Ilmoitus kommodori Smolanderilta 20 lehtimiehen tulosta Utöseen kello 13.15
	12.00	Käsky vainajien siirto- ja hartaustilaisuuden järjestelyistä
	12.00	Lke:n päällikkö sopi kirkkoherra Ulf Sundstenin kanssa kriisikeskustelun järjestämisestä perjantaina 30.9. kello 10.00
	13.15-16.00	Utöseen saapuu 80-100 suomalaista ja ulkolaista tiedostusvälineitten edustajaa
	14.00	Soitto lentotoiminnan johtajalle Helmiselle, kysytään, miksi toimittajalentojen järjestetään Utöseen
	15.30	Evl Hämäläinen (tiedotusosasto)delegoi päätöksen koptereiden laskeutumisesta linnakkeen päällikölle

	15.35-20.00	Vainajien kuljetus tykkihallilta laivaan
	18.00	Lke:n päällikkö käski LEKA-ryhmän siirtymään kotitukikohtaan saatuaan
	18.32	LEKA:n siirto
	19.45	Viimeiset vainajat Utöseen
	21.00	Pyhärannalle lupa lähteä - mukana 59 vainajaa
3.10.	21.00-08.00	Linnake valmiudessa vastaanottamaan vainajia

Omaistiedustelut, tiedotusväline- ja järjestely-yhteydenotot jatkuivat taukoamatta 9.10. saakka.

UTÖN LINNAKKEEN TUKI

Kuljetukset
- Uisko 307
  - ajoa neljä (4) tuntia
  - polttoainetta 400 litraa
- Maastokulkuneuvo
  - ajoa kymmenen (10) tuntia
  - polttoainetta 100 litraa
- Traktori
  - ajoa kymmenen (10) tuntia
  - polttoainetta 50 litraa
- Trukkiajoneuvo
  - ajoa viisi (5) tuntia
  - polttoainetta 50 litraa

Kulutusmäärät ovat arvioita

Muonitus
- Keskiviikko 28.9.1994
  - aamupala 98 kpl
  - lounas 65 kpl
  - päivällinen 74 kpl
  - iltapala 40 kpl
- Torstai 29.9.1994
  - aamupala 46 kpl
  - lounas 56 kpl
  - päivällinen 47 kpl
  - iltapala 40 kpl
- Sunnuntai 2.10.1994
  - lounas 12

TYÖAJAT

Keskiviikko 28.9.1994

-	Kapteeni	2 x 50% + 14 x 100%
-	Yliluutnantti	2 x 50% + 14 x 100%
-	Yliluutnantti	2 x 50% + 12 x 100%
-	Luutnantti	2 x 50% + 17,5 x 100%
-	Luutnantti	2 x 50% + 13 x 100%
-	Sotilasmestari	2 x 50% + 6 x 100%
-	Vänrikki	2 x 50% + 10 x 100%
-	V-Vääpeli	mp3
-	Kersantti	2 x 50% + 12 x 100%
-	Sairaanhoitaja	2 x 50% + 10 x 100%
-	V-Kersantti	2 x 50% + 3 x 100%
-	Emäntä	2 x 50% + 9 x 100%
-	Keittäjä	2 x 50% + 7 x 100%

Torstai 29.9.1994

-	Kapteeni	2 x 50% + 20 x 100% + ap16
-	Yliluutnantti	2 x 50% + 12 x 100%
-	Yliluutnantti	2 x 50% + 8,5 x 100%
-	Luutnantti	2 x 50% + 11.5 x 100%
-	Luutnantti	2 x 50% + 12,5 x 100%
-	Sotilasmestari	2 x 50% + 12,5 x 100%
-	Vänrikki	2 x 50% + 10 x 100%
-	V-Vääpeli	mp6
-	Sairaanhoitaja	2 x 50% + 6 x 100%
-	Emäntä	2 x 50% + 10 x 100%
-	Keittäjä	2 x 50% + 7 x 100%

Perjantai 30.9.1994

-	Kapteeni	2 x 50% + 20 x 100% + ap 16
-	Yliluutnantti	2 x 50% + 6 x 100% + ap 16
-	Luutnantti	2 x 50% + 6 x 100%
-	Luutnantti	2 x 50% + 4 x 100%
-	Sotilasmestari	mp3
-	V-Vääpeli	mp3
-	Sairaanhoitaja	2 x 50% +6 x 100% + ap16

Lauantai 1.10.1994

-	Kapteeni	2 x 50% + 16 x 100% + ap24
-	Yliluutnantti	ap24
-	Luutnantti	ap24
-	Sotilasmestari	mp3
-	Sairaanhoitaja	ap24

MV-AK:N TIEDOT

Utöseen laskeutuneista ja Utöstå lähteneistä helikoptereista 28.9.1994 alkaen.

OH-HVG	lähti Utöstå Turkuun (tankkaus ja pintapelastajien vaihto)	0416
1/SWE heko Madeleine	lask. Utöseen	0457
1/SWE heko	lähti Utöstå	0539
1/SWE heko Margareta	lask. Utöseen	0620
OH-HMA	lask. Utöseen	0638
1/SWE heko	lähti Utöstå	0651
1/SWE heko	lask. Utöseen	0654
1/SWE heko	lähti Utöstå	0704
1/SWE heko	lask. Utöseen	0715
1/SWE heko	lähti Utöstå (ilm. Pärnäisiin tankkaamaan)	0733
1/SWE heko nro 95	lask. Utöseen	0740
1/SWE heko nro 64	lähti Utöstå pohjoiseen	0754
1/SWE heko nro 95	nousussa	0754
1/SWE heko nro 69	lask. Utöseen	0818
1/SWE heko nro 69	lähti Utöstå	0840
1/SWE heko nro 69	lask. Utöseen	0947
OH-HVG	lask. Utöseen	0947
OH-HVG	lähti Utöstå etelään	1000
1/SWE heko nro 64	lähti Utöstå	1011
OH-HAD	lask. Utöseen	1017
OH-HAW	lask. Utöseen	1017
OH-HAD	lähti Utöstå länteen	1021
OH-HAW	lähti Utöstå pohjoiseen	1022
OH-HAW	lask. Utöseen	1121
OH-HAW	lähti Utöstå pohjoiseen	1121
OH-HMS	lask. Utöseen	1135

1/SWE heko nro 64	lask. Utöseen	1147
1/SWE heko nro 64	lähti Utöstä	1150
1/SWE heko nro 64	lask. Utöseen, kasarmin luo	1154
OH-HVF	lask. Utöseen	1200
1/SWE heko nro 64	lähti Utöstä	1201
OH-HMS	lähti Utöstä pohjoiseen	1201
OH-HVF	lähti Utöstä etelään	1249
HS-14	lask. Utöseen	1252
HS-14	lähti Utöstä pohjoiseen	1257
OH-HMS	lask. Utöseen, kasarmille	1313
HS-6	lask. Utöseen, kasarmille	1316
HS-6	lähti Utöstä etelään	1318
1/SWE heko nro 64	lask. Utöseen, kasarmille	1347
OH-HMS	lähti Utöstä etelään	1353
1/SWE heko nro 64	lask. Utöseen, kentälle	1416
1/SWE heko nro 64	lähti Utöstä etelään	1419
OH-HVG	lask. Utöseen, kasarmille	1449
OH-HVG	lähti Utöstä itään	1506
HS-4	lask. Utöseen, kentälle	1517
HS-4	lähti Utöstä	1522
MS-13	lask. Utöseen	1522
MS-13	lähti Utöstä etelään	1527
OH-HVH	lask. ja lähti Utöstä pohjoiseen	1530
OH-HVD	lask. Utöseen	1552
OH-HVD	lähti Utöstä kaakkoon	1553
1/SWE heko nro 75	lask. ja lähti Utöstä länteen	1606
OH-HVF	lask. Utöseen	1613
OH-HVF	lähti Utöstä etelään	1618
HS-5	lask. ja lähti Utöstä	1637

3

1/RUS heko	alueella	2000
OH-HVG	lask. Utöseen	2202
OH-HVG	lähti Utöstä	2208

29.8.

1/SWE heko Marine 68	lask. Utöseen	1400
OH-HAW	lähti Utöstä pohjoiseen	1427
OH-HVF	lask. Utöseen	1435
OH-HAD	lask. Utöseen	1448
Puma	lähti Utöstä	1453
HS-13	lähti Utöstä	1458
HS-13	lask. Utöseen	1645
HS-13	lähti Utöstä	1650
OH-HAD	lähti Utöstä, kasarmilta	1650
Marine 68	lähti Utöstä, kasarmilta	1650
Marine 72	lask. Utöseen	1659
OH-HMA	lähti Utöstä	1729
Marine 72	lähti Utöstä	1732
HS-14	lähti Utöstä	1735
Marine 72	lask. Utöseen, kentälle	1740
OH-HVG	lask. Utöseen	1756
OH-HAD	lask. Utöseen	1803
HS-4	lask. Utöseen	1831
OH-HAD	lähti Utöstä	1852
OH-HVF	lask. Utöseen	1852
2/SWE heko nrot 72 ja 69	lähti Utöstä kotiinpäin	2000
OH-HVF	lähdössä Utöstä Ei muita koneita lähialueella	2030

Statement watch officer teijo karl P seppelin- silja europa

Enclosure 22.1.375

Document # 24 Witness Statement by Teijo Karl Peter Seppelin in Vasa on 09.10.94 at 1400

JAIC file # unknown

Witness Statement by Teijo Karl Peter Seppelin

Teijo Karl Peter Seppelin, ID 290458-153U
Address; Gerbyn Rantatie 1 A 8, FIN 65280 Vasa, phone 6 3215 372 mobile 40 485 942

I worked on the Silja Europa as a Mate and we were on the Helsinki - Stockholm route. My job was navigating the vessel. My station was on the bridge. I have had this position ever since the Silja Europa started running this line, i.e. for about 2 years.

On the night of the accident we were on our way from Helsinki to Stockholm. We depatted from Helsinki at 1800 on Tuesday, September 27th, 1994. We had received the SMHI (Swedish Meteorological and Hydrographical Institute, Peter's note) sea weather forecast about 2 or 3 hours before departure. I did not look at it myself, because the Master himself will decide on the route to be taken depending on the forecast and furthermore my turn on the bridge commenced only later. Loading our ship went as normal and I was supervising loading the vehicles. My watch on the bridge commenced at 2330 Finnish time, when our position was almost due south of Utö. Changing watch went as usual and there was nothing special to report.

It was Wednesday, i.e. the 28th and the time was about 0120 when I heard the Mayday on Channel 16. The call was weak and I could not make out the name of the broadcasting vessel. In this instance the radio traffic did not come through as normal, crystal clear. I immediately responded; "Who called and transmitted a Mayday". After this I got in contact with the Estonia. The conversation was initially in English and then the guy on the Estonia asked if I speak Finnish. I answered in the affirmative and after that we sued Finnish. Estonia reported a bad 20 - 30° list and asked for help. These details have been recorded in the Silja Europa's radio log and in the ship's log.

The Mayday was received but after that the guy on the Estonia was unable to give his position. I got the information that they had a complete black out on the Estonia. I called Estonia again and managed to reach them. This time the Estonia gave me their position which was 59° 22' N and 21° 48' E. The Silja Europa's position at that stage was 59° 32' N and 21° 28' E. After this I called the Master to the bridge and myself started navigating towards the area indicated by the Estonia. Simultaneously I started up more engines in order to have full speed.

The position reported by the Estonia was about 15' distant, which at our speed was about 40 minutes. (added in hand writing by the witness: "Theoretically calculated in fair weather"). Also other measures were taken, i.a. that all deck Officers were called to commence rescue operations and also the Bosun and the AB's who belong to the rescue teams. The ship was being prepared in every way for rescue operations.

"he weather can be described as having a very rough sea way, the gusting wind speed was 30 m/sec and the wave height ..as about 7 metres. The water temperature was 13.4° as I checked the meter. At that stage the wind was from the south west, although it later veered closer to the west and the air temperature was 10°.

I also tried raising Helsinki Radio on the distress channel 16 and on 2182 Khz but was unable to make contact. After this I agreed with the Master to call the MRCC on the NMT, in which I succeeded. My call reached the MRCC Centre and I explained the situation regarding the Estonia in all details that I had. They promised to transmit a Pan Pan immediately. The MRCC Centre called us and asked if our Master, Esa Mäkelä would accept to act as OSC, i.e. to be in charge of operations at the scene. Captain Mäkelä agreed to do this.

As we now had more crew on the bridge I put on warm clothing and transferred to the boat deck to prepare for rescue operations. Ship's crew began arriving on the boat deck as assigned. The situation could be described as an evacuation alert with the intent of receiving people. We placed two life rafts in readiness in such a way that one was fully inflated and connected to a swinging crane which could lower the raft down. The other was on deck ready to be deployed by pulling at the release line, when it would fill in about 15 - 20 seconds and be ready for lowering using the other crane.

The weather was such that in my opinion there were no possibilities of lowering any normal life boats. They could not have been operated in that wind and it would not have been safe in any way. When we reached the scene the first clear observations were a few red rockets, red flares, life rafts and vests. On being asked about possible observations of the Estonia herself I can state that we made no observations of the ship at all.

At the stage when I contacted the MRCC they asked about possible radar observations of the Estonia, upon which I tried to check that. I think I had a very weak echo, but as I could not verify anything on the radar I thought it could not have anything to do with the Estonia, because at that stage I did not yet believe that the ship had gone down. The rescue operations commenced exactly as we had trained. As we lowered our first raft into the water it tore loose from its attachment point and drifted away with the waves.

Daylight slowly began to break and numerous ships and helicopters had accumulated in the area. The helicopters did the actual rescue work, because direct rescue onto ships was in practice almost impossible. Our ship was able to rescue only one man. He was on a life raft, which was full of water, and we manoeuvered our ship to bring the raft alongside. We presumed that he could have transferred into the large raft that we had lowered, but it did not work out that way, he did not even try. We had lowered rope ladders all the way to the sea. When the man on the raft saw the ladders he jumped into the sea and swam to the ladder and climbed up all the way to deck level himself. We had also thrown him a line to secure his ascent. This, however, he only wound around his arm in some way.

As the day progressed we checked several life rafts that came in sight, but they were all empty, without bodies onboard even. I especially recall that several rafts we checked were broken and in particular the support structure for the roof did not seem to have worked as normal, or had been damaged otherwise. The raft roofs had collapsed. In addition many rafts had turned upside down. In addition there were lots of life vests floating about and several had the lines still around them and three so called rigid life rafts, also empty.

The rescue operations slowly shifted east because the wind carried possible life rafts as well as casualties in that direction with wind and seas. Naturally our ship criss crossed the area. Several of the helicopters that participated in the rescue operation brought survivors to our ship. The helicopters landed on our helipad. I have the impression that our helipad was roomy and it was safe and even easy to land on it. Regarding the rescue operation itself I have a clear impression of it, as everything that could be done was done. The movements of ships over this area worked well, although there really was a lot of ships involved. As well the air rescue was consistent and worked well.

Our ship acted as OSC all day until evening and at 1830 Finnish time I gave the ships permission to continue their journeys according to original plans. I got the permission for this from captain commander Markku Väisänen. I have photocopies as well of the ship's log as of the radio log, which can be used by the JAIC. I have marked our position at 0130, after we received the Mayday at 0120, on a chart copy and our bearing from that position to the position reported by the Estonia.

During that evening and night I never observed anything to indicate that a carrier wave might have been blocking channel 16 and thus impeded radio traffic. I believe I would have noticed this, since the noise suppression filter on our radio was set at 1. In practice this means that even a very weak transmission comes through very clearly. This check of the squelch function is among the mandatory departure checks on leaving port and is therefore easy to remember.

I myself have worked on the Estonia when she was still the Wasa King. I worked as Mate onboard for a few weeks in the fall of 1991. At the time I did not notice any problems, on the contrary everything worked well. I have familiarised myself with the text that has been de briefed from the Silja Symphony recordings. The chain of events is fairly clear from that text. On our ship conversation was not recorded, although it would be possible, but the recorder must be separately started.

Read and accepted signature
Heard by signature
Witnessed by signature

The hearing ended at 1740

24

Esitkin arvon nro

KUULUSTELUPÖYTÄKIRJA
Todistaja

Muu asema

1 Kuulustelu-tilaisuus	Kuulustelupaikka: KESKUSRIKOSPOLIISI Vaasan aluetoimisto	Kuulustelupäivä: 09.10.1994	Alkoi klo: 14:00
	Kuulustelija: Rikoskomisario Raimo Latvala		☐ kuulustelu puhelimitse
	Kuulustelutodistaja: Toimistosihteeri Anja Seppälä		☒ läsnä pöytäkirjaa allekirjoitettaessa
2 Henkilötiedot	SUKUNIMI, etunimet: SEPPELIN, Teijo Karl Peter		Henkilötunnus: 290458-153U
	Ammatti: Perämies	Väestörekisteri: Vaasan suomal. srk.	Ulkomaalaisen kansalaisuus: ----
	Lähiosoite, postinumero, postitoimipaikka: Gerbyn rantatie 1 A 8, 65280 VAASA		Puhelin kotiin: (961) 3215 372
	Työnantaja, työpaikan osoite (tarvittaessa): Varustamo Silja Line, Helsinki		Puhelin toimeen: 949 – 485942
3 Merkinnät	Rikos tai tapahtuma: Suuronnettomuustutkinta M/S ESTONIA	Ilmoituksen nro: 7000/S/10964/94	
Kuulustelun aikana tapahtuneet muutokset välimerkintänä tekstiosaan	Muut kuulustelussa läsnä olevat: ---		
	Ennen kuulustelua on ilmoitettu: ☒ asema esitutkinnassa ☒ todistamasta OK 17:20 § ☐ valtiolo-oikeudesta OK 17:24 §	☒ totuusvelvollisuudesta sekä perättömän lausuman rangaistusuhasta RL 17:4 §	☒ oikeudesta pyytää kuulustelutodistaja paikalle ☐ valtiolovelvollisuudesta OK 17:23 §
	Merkinnöjä, lisätietoja (tavoitettavuutta koskevat tiedot, holhooja ja tämän osoite): Ilmoitettu puhelinnumero on M/S Silja Europa´n komentosillalle.		

KUULUSTELUKERTOMUS

Työskentelen M/S Silja Europalla perämiehenä ja liikennöimme linjalla Helsinki – Tukholma. Minun tehtäväni on laivan naviogointi ja kuljettaminen. Työpaikkani on laivan komentosilta.

Kyseisessä tehtävässä olen olut siitä saakka kun Silja Europa aloitti liikennöimisen ko. linjalla, joten siitä on kohta noin kaksi vuotta.

M/S Estonian onnettomuusyönä olimme matkalla Helsingistä Tukholmaan. Helsingistä lähdimme tilstaina 27.9.1994 klo 18.00 kohti Tukholmaa. Olimme saaneet Ruotsista SMHI:n lähettämän merisääilmoituksen noin kaksi tai kolme tuntia ennen laivamme lähtöä.Itse en siihen tutustunut, sillä kapteeni päättää ensikädessä reitin sen perusteella ja lisäksi vuoroni komentosillalla alkoi myöhemmin.
Laivamme lastaus tapahtui normaalisti ja olin valvomassa mm. ajoneuvojen lastausta.
Työvuoroni komentosillalla alkoi 23.30 Suomen aikaa, jolloin sijaintimme oli melko tarkkaan Utön eteläpuolella. Vaiho on tapahtunut normaalisti ja mitään erityistä informoitavaa ei siinä tilanteessa ollut.

Oli siirrytty keskiviikon puolelle siis 28.9.1994 ja kello oli noin 0120 kun kuulin kanavalta 16 hätäkutsun "Mayday Mayday". Kutsu kuului heikosti ja en saanut heti selvää laivan nimestä joka kutsun oli lähettänyt. Radioliikenne ei tässä tapauksessa kuululnut siten kuin normaalisti kuluu kristallin kirkkaasti. Kutsuin välittömästi kuka kutsui ja lähetti Mayday:n. Tämän jälkeen sain yhteyden Estoniaan.

Luettu, annettu tarkastettavaksi ja hyväksytty

P3

Kuulustelu päättyi klo

☒ jatkuu

KUULUSTELUPÖYTÄKIRJA

Tiliin sivun nro

Kuulusteltavan nimi	Kuul pök:n sivun nro
SEPPELIN Teijo Karl Peter	2

KUULUSTELUKERTOMUS

Yhteys keskustelu tapahtui ensiksi Englanniksi ja sitten Estonian kaveri kysyi, jos puhun Suomea. Vastasin myöntävästi ja sen jälkeen keskustelu käytiin Suomeksi.
Estonia ilmoitti pahasta 20 – 30 asteen kallistumasta ja pyysi apua.
Näistä asioista on merkinnät Silja Europan logi-kirjassa ja radiopäiväkirjassa.

Hätäviesti siis tuli mutta sen jälkeen Estonian kaveri ei pystynyt kertomaan mikö oli heidän sijaintinsa. Minulle tuli tiedoksi, että Estonialiaoli täydellinen sähkökatkos.

Kutsuin uudelleen Estoniaa ja sain yhteyden. Tällöin myös Estonia ilmoitti oman paikkansa joka oli N 59 22 ja E 21 48 . Silja Europan sijainti oli siinä vaiheessa N 59 32 ja E 21 28 .

Tämän jälkeen tei seuraavat toimenpiteet, kutsuin kapteenin komentosillalle ja aloitin itsen navigoinnin Estonian ilmoittamalle alueelle. Samalla käynnistin lisää pääkoneita nopeuden saamiseksi maximiin.

Etäisyyttä Estonian ilmoittamaan kohteeseen oli noin 15 merimaila, joka aluksemme nopeudella on noin 40 minuuttia. Teoreettisesti laskettuna kohtuullisella saatlä

Muina toimenpiteinä tehtiin mm., että kaikki kaikki kansi päällystöön kuuluvat herätettiin valmistelemaan pelastustoimia ja samoin puoramies ot matruusoja, jotka kuuluvat pelastusryhmiin.
Laivaamme alettiin valmistaa kaikilta osin mahdollisiin pelastustoimiin.

Säätä voi kuvata siten, että oli erittäin karkea aallokko, tuulen nopeus puuskissa 30 m/s ja aallon korkeus noin 7 metriä.
Meriveden lämpötilan totesin mittarista ja se oli 13,4 astetta.Tuuli oli siinä vaiheessa lounaasta, joskin myöhemmin se kääntyi lähemmäksi länttä ja ilman lämpötila oli 10 astetta.

Yritin myös yhteyttä Helsin Radioon hätäkanavalla 16 ja 21.82 KHz mutta kummallakaan alueella en saanut yhteyttä.
Tämän jälkeen sovin kapteenin kanssa, että soitan NMT-puhelimella ~~Helsinki-Radioon~~ MRCC:hen ja siinä onnistuin. Puhelu meni MRCC-keskukseen ja selvitin Estoniaa koskevan tilanteen kaikilta siltä osin mitä tiesin. He lupasivat lähettää Pan Panin välittömästi.

MRCC-keskus soitti laivallemme ja kysyi josko päällikkömme Mäkelä suostuisi ottamaan OSC-tehtävät eli pelastuksen johtotehtävät alueella. Kapteeni Mäkelä suostui tehtävään.

Koska komentosillalle oli saatu lisämiehitystä niin puin lämmintä päälleni ja siirryin venekannelle valmistelemaan pelastustoimia.
Venekannelle alkoi tulla laivamme miehistöä siten kuin on määrätty. Tilannetta voidaan nimittää evakuointi valmiudeksi ja sen tarkoituksena on, että pystymme ottamaan vastaan ihmisiä.
Laitoimme kaksi pelatuslauttaa valmiuteen siten, että toinen oli valmiiksi täytetty ja asetettu käännettävään kraanaan, jolla se voidaan laskea alas. Toinen oli kannella muutoin valmiina

Luettu, annettu tarkastettavaksi ja hyväksytty

Kuulusteku päättyi klo

☒ jatkuu

KUULUSTELUPÖYTÄKIRJA

Erillisen sivun nro

Kuulustelavan nimi	Kuulustelun sivun nro
SEPPELIN Teijo Karl Peter	4

KUULUSTELUKERTOMUS

Pelastustoiminta siirtyi asteittain kohti itää,koska tuuli vei niin mahdollisia pelastautuneita kuin uhrejakin tuulen ja aallokon mukaan siihen suuntaan. Luonnollisesti laivamme risteili ko. alueella.

Pelastustoimintaan osallistuneista helikoptereista useat toivat pelastettuja laivaamme. Helikopterit laskeutuivat laivamme helikopteriplatalle. Minulle on muodostunut käsitys, että laivamme helikopteriplatta on tilava ja sinne on siinä mielessä hyvä ja helppokin laskeutua.

Varsinaisen pelastustoiminnan osalta minulle on muodostunut selvä kuva, sillä kaikki se tehtiin mitä oli tehtävissä. Laivojen liikehdintä pelasi hyvin vaikka alueen koko huomioon ottaen niitä oli todella paljon.
Samoin lentopelastustoiminta oli hyvin johdonmukaista ja toimi hyvin.

Laivamme toimi pelastustoimien johtokeskuksena koko päivän aina iltaan saakka ja klo 1830 suomen aikaa olen antanut laivoille luvan poistua alueelta ja jatkaa matkaansa alkuperäisten suunnielmien mukaan. Luvan kyseiseen viestiin olen saanut kom.kapt. Markku Väisäseltä.

Minulla on mukana valokopiot niin laivan logi-kirjasta kuin radioliikenne päiväkirjastakin, jotka voin luovuttaa tutkintaan käyetttävksi. Mukana olevalle merikortin valokopiolle, joka liittyy Estonian pelastustoimintaan, olen tehnyt merkinnän, jossa on laivamme sijainti Mayday klo 0130 ilmoituksen tultua klo 0130 ja siitä suuntima Estonian ilmoittamalle onnettomuuspaikalle.

Minun tietooni ei kyseisena iltana ja yönä tullut missään vaiheessa sellaista, että hätäliikennekanavalla 16 olisi ollut ns. kantoaaltopäällä ja siten vaikeuttanut mahdollista liikennöintiä. Uskon, että olisin sen huomannut, sillä laivamme radion kohinasalpa oli ykösalueella. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että hyvin heikkokin lähetysteho tulee mahdollisen hyvin kuuluviin.
Tämä kohinasalpan tarkistus kuuluu pakollisiin lähtöselvitystoimenpiteisiin satamasta lähtiessä ja jää siten erityisesti muistiin.

Olen itse työskennellyt nyt kyseessä olevalla onnettomuuslaivalla silloin kun se oli nimellä M/S Wasa King. Olin muutaman viikon perämiehenä vuoden 1991 syksyllä. Minun tietooni ei silloin mitään ongelmaa, päin vastoin kaikki pelasi hyvin.

Olen tutustunut siihen tekstiin, joka on purettu M/S Silja Symphony nauhoitukselta. Tapahtumainkulku käy siitä selville melko tarkaan. Meidän laivallamme ei ole nauhoitettu keskusteluja, joskin se olisi mahdollista, mutta laite täytyy erikseen laittaa päälle.

Luettu, annettu tarkastettavaksi ja hyväksytty

Kuulustelu päättyi klo 17.40 ☐ jatkuu

Staement watch officer Ingmar eklund - mariella

Enclosure 22.1.376

FÖRHÖRSPROTOKOLL CKP

Vittne

omprovtrill. DIL 980210/KS

---

1 FÖRHÖRSTILLFÄLLE
Förhörsplats..... Ombord på M/S Mariella vid kaj i Helsingfors
Förhörsdag, inleddes kl... ti 24.10.1994 klockan 13.50
Förhörare..... kriminalöverkonstapel Anita Strandberg
Förhörsvittne.....
Närvarande vid undert.....
Övriga närvarande.....

---

2 VITTNE
TILLNAMN förnamn..... EKLUND, Ingmar Hans-Göran
Personbeteckning..... 080147-475D
Yrke/utbildning..... styrman
Befolkningsregister..... Hammarlands förs.
Adress..... Annavägen A 1, Kattby, 22240 HAMMARLAND
Telefon hem/till tjänsten. 928-36280, 949-229117
Arbetsgivare, adress..... SF Line Ab, Mariehamn

---

3 ANTECKNINGAR
Brott/händelse. ..... M/S Estonias haveri
Anmälan nr..... 7020/S/10964/94

Före förhöret har underrättats om:
- ställning vid förundersökningen (FöUL 22 §)
- plikten att hålla sig till sanningen samt om straffhotet för osann utsaga (SL 17:4)
- rätten att tillkalla förhörsvittne (FöUL 30 §)
- rätten att vägra vittna (RB 17:20 §)
- rätten att vägra yppa något (RB 17:24 §)

Tilläggsuppgifter:

Förhörsberättelse:

"Jag har arbetat som styrman ombord på M/S Mariella under cirka 5,5 års tid. På sjön har jag varit av och till sedan 1962.

Natten när olyckan med M/S Estonia hände så gick vi ut från Helsingfors på kvällen. Jag sov när vi gick ut och jag gick upp till bryggan klockan 22.00 när jag började min vakt. Min vakt skulle ha pågått fram till klockan

04.00.

Vinden var ganska kraftig när jag började mitt pass. Vindriktningen var omkring västsydväst och styrkan var upp till 16 - 17 meter per sekund i byarna. Sjön var så pass grov att den slog över hela fartyget ibland. Vår fart var omkring 11 - 13 knop.

När jag började mitt pass klockan 22.00 såg jag M/S Estonia snett framför oss, omkring 30 grader, på babordssidan. M/S Silja Europa såg jag längre framför oss på styrbordssidan. Under resan körde M/S Estonia fortare än oss, jag såg en gång på vektorn att deras fart var 14,3 knop, det är den högsta farten jag kommer ihåg att jag skulle ha sett dem köra under natten. M/S Estonias medelfart var omkring 14 knop enligt min uppskattning. Hennes kurs klockan 22.00 var nästan västlig och hon höll sig rätt stadigt bredvid oss. Vi gick en aning ner mot väster för att kunna gå rakt mot vinden som var västlig.

Jag såg M/S Estonia hela tiden på radarn. Jag hade vektorn på 15 minuter.

Klockan 01.30 finsk tid ringde befälhavare Törnroos upp till bryggan och frågade hur det var med vädret. Jag svarade någonting om att det stampade på och samtidigt under telefonsamtalets gång så hörde jag på kanal 16 hur Estonia sade en gång Mayday. Jag tror att hennes följande ord var blackout och heavy listing. Jag sade åt befälhavaren att han genast skulle komma upp och det gjorde han. Jag svarade Estonia omedelbart men de svarade inte tillbaka. När befälhavarn kom upp så höll jag fortfarande på och försökte få kontakt med Estonia men hon svarade inte. Under tiden jag försökte få kontakt så tog jag ut hennes position från radarn.

Från det att vi hörde Mayday-anopet och fram till att ekot av Estonia försvann så tror jag att det tog bara cirka sex minuter. Tiderna framgår ur protokollet som jag förde under nattens lopp.

Genast när befälhavaren kom upp så ändrade vi kurs mot Estonia. Vi hade omkring 9 nautiska mils avstånd till Estonia när hon gav sitt Mayday-anrop.

Vi såg även Estonia optiskt, jag tittade flera gånger med kikare på henne tidigare under natten och jag kände igen hennes silhuett.

Efter att vi hört Mayday-anropet så såg vi ljusen från Estonia. Jag hade fortsättningsvis hand om navigeringen och befälhavaren försökte få tag i Helsingfors Radio på MF-radion 2182 kHz. Han lyckades inte med detta utan fick kontakt med fastlandet via NMT-telefonen.

Under vår färd fram mot Estonias position så försvann ljusen från henne och på radarn så krympte vektorn och försvann i vågorna. Strax innan hon försvann från radarn så uppfattade jag att hon girade babord så att den krympande vektorn på radarn kom att se ut som en solfjäder. Detta skedde mycket hastigt och jag uppfattade det bara i ena ögonvrån. När vi mistade vektorn så hade vi cirka 7 sjömil fram till hennes position. Eftersom vektorn försvann så misstänkte jag att Estonia sjönk.

Under resan fram mot Estonias position purrade jag överstyrman Wickholm, styrman Reino Sundell och jag ringde även ner till maskin. Dessa i sin tur väckte övrig besättning som hör till vid ett nödläge.

Vi hade alla tre radarna igång ända sedan att jag kom upp på bryggan klockan 22.00 och tidigare vakt hade även haft igång alla radarna. När vi kom fram till platsen så tog befälhavaren över fartygets manövrering. Under färden fram till Estonias position så manövrerade jag fartyget enligt befälhavarens order och jag hade överstyrman till min hjälp. Jag höll även protokoll över det som hände ombord.

När vi kom fram till platsen såg vi ljus, det såg ut som en omkullvält julgran och vi såg ljus från nödraketer och handbloss. Vi såg inte till fartyget eller något ljus från henne. Vi hade varit tvugna att gå sakta när vi närmade oss eftersom vi inte visste om Estonia eventuellt fortfarande låg och flöt och vi måste vara försiktiga för att inte köra på henne i sådant fall.

Det som sedan hände har jag antecknat i protokollet som jag förde. Framme på platsen var min uppgift att föra protokollet emedan befälhavaren själv manövrerade fartyget. Jag försökte få med så mycket som bara var möjligt men någon detalj har jag kanske missat.

Vädret på olycksplatsen var hårt. Vinden var västlig och i byarna upp till 27 - 28 meter per sekund. Ibland gick vindstyrkan ner till cirka 17 meter per sekund. Sjön gick hög, det var säkert över 7 meters vågor.

Vi försökte fånga upp livflottar mot vår läsida. Det fanns ingen möjlighet att sätta ner livbåtar i det hårda vädret och befälhavaren gav order om att inga livbåtar skulle sättas ut.

Från däck kastades ner flottar och flytvästar för att människorna som låg i vattnet och skrek skulle kunna få tag i dem. Vi satte ner egna flottar för att människorna från

EKLUND, Ingmar 5

Estonias flottar skulle kunna ta sig över och kunna bli upphissade. Personalen på däck bytte av varandra och vevade upp de nödställda i vår flottar. Två personer satte på sig överlevnadsdräkt samt livbälte och hissades ner till vattenytan och hjälpte till att få människorna över i våra egna flottar.

Med hjälp av helikopter fick vi 9 personer ombord på fartyget. Vi lyckades rädda vad jag vill minnas 17 personer själva.

Under räddningsoperationen noterades i maskin att vårt fartyg rullade som mest 22 grader.

I protokollet jag skrev är tiderna exakta emedan de är tagna från GPS-navigatorn och är sk. atomtid. Det renskrivna protokollet samt kladden lämnade jag över till befälhavare Törnroos. Jag kommer inte ihåg något som jag skulle kunna tillägga till protokollet."

Uppläst, givet för granskning och godkänt:

Förhörare:

Förhöret avslutades kl. 15.40.

Protocol of telephone interview captain thornross

Enclosure 22.1.377

1 (14)

m/s E S T O N I A

Protokoll fört vid telefonförhör hållet med ~~befälhavaren för Viking Line-båten Mariella~~ **Kapten Jan Tore Thörnros.**

Adress: 22 840 Lappoby, Åland, Finland.

Telefonförhöret är hållet under torsdagen den 6 oktober 1994 mellan klockan 11.40 till 12.00.

Förhörsledare är kriminalinspektör Lars-Erik Andersson, kriminalpolisens rotel PK1, Kungsholmsgatan 37, Polismyndigheten i Stockholms län.

Anmälan nr: 0201 **K 84 051-94**

TELEFONFÖRHÖR

Dialog

F = Förhörsledaren krinsp Lars-Erik Andersson,
T = Kapten Jan Tore Thörnros.

F: Jag söker Thörnros.

T: Ja det är jag det.

F: Jag heter Lars-Erik Andersson, kriminalpolisen i Stockholm, hej.

T: Hejsan.

F: Vi träffades som hastigast på Mariella häromkvällen.

T: Jaha var det med Dig jag pratade?

F: Ja.

T: Jaha.

F: Vi hann ju inte prata så mycket då.

T: Nej hör Du. Det har varit lite kaotiskt där om man säger det så.

F: Ja. Jag tänkte att jag skulle få växla några ord med Dig i alla fall, men

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

F: först innan jag glömmer bort det tänkte jag höra, när kommer Du till Stockholm?

T: Jag ska på jobb om, vänta nu. I går var det tre, vänta nu. Tre veckor i går, då jag kommer till Stockholm på jobbet. Alltså onsdag den 26 oktober tror jag att det var.

F: Onsdag den 26?

T: Stämmer det med datumet, att den 26 är en onsdag? Jag har ingen almanacka framför mig här.

F: Jag ska bläddra fram här och se. Onsdagen den 26 ja.

T: Ja.

F: Kommer Du på morgonen då eller?

T: Jo jag kommer på, jag kommer med färjan från Åland och sedan jag brukar vara där vid lunchtid ungefär.

F: Jaha, Du kommer inte med Mariella?

T: Nej utan jag kommer TILL Mariella då och ska gå i tjänst.

F: Du ska gå i tjänst med Mariella på kvällen då?

T: Ja. Eller jag går i tjänst då. Vi har ju, byter ju då så att vi jobbar tillsammans ett par timmar då där och sedan--

F: Ja men den ligger i hamn då, Mariella?

T: Ända till 18.00 ja.

F: Ja. Då tänkte jag bara få prata lite mer. Om vi behöver komplettera så kan vi göra det då.

T: Jojo. Det går bra.

F: Jag tänkte bara ta lite grann nu. Du kom ju från Helsingfors med Mariella?

T: Ja.

F: Hur dags gick Du från Helsingfors?

T: Klockan 18.00.

F: Klockan 18.00.

T: Nu kan jag inte säga om, nej vi var inte försenade alls utan vi gick prick

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

T: --klockan 18.00, vi gick ut först.

F: Och det var ganska grov sjö när Ni kom ut?

T: När vi gick ut från hamnen var det ganska fint väder. Under tio meter blåste det inne i hamnen.

F: Ja.

T: Och vi gick Skärgårdsleden ut och det heter via Porkala så att vi gick ända ut till Porkala udde och gick via Skärgården, men där började det redan blåsa att i, regnbyarna. Det kom regnbyar på upp till tjugo meter i sekunden då redan och sedan ökade vinden då undan för undan hela tiden.

F: Under kvällen sedan då?

T: Under kvällen sedan.

F: Och det var regnigt och dålig sikt?

T: Ja det var ju byigt så att liksom, medelvinden var nog inte så hård men just när de här regnbyarna kom så blev det väldigt hårt, var det hårt i byarna.

F: Det gick hög sjö då också?

T: Ja nog sjön, det är ju så att inne i Finska Viken ute i Hangö var det ju inga problem. Då körde vi ju i normal fart. Men det var ju sedan efter Hangö som problemen började komma.

F: Jag hörde, de intervjuade Dig på TV, att Ni gick med tolv knop?

T: Ja mellan tio och tolv knop och det är ju en normal fart för oss i det här vädret.

F: Ja.

T: Det är ju så att i en sådan där grov sjö så blir det ganska varierande fart, men när fartyget dyker ner i vågorna så då går farten ner och så accelererar det upp igen tills man kommer ner i nästa våg liksom. Det blir, fast man har så att säga gaspådraget står konstant så blir det nog varierande mellan en och två knops fart.

F: När det här var framåt midnatt sedan, hur stora vågor var det eller hur

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

F: --grov sjö var det? Jag har för mig att Du nämnde på fartyget att det var mellan sju och tio meters--?

T: Ja men det var nog senare på morgonen nu men att, kanske en fem, sex meters vågor där på midnatt.

F: Ja.

T: Det var väl framåt, ja då när det hände då ungefär.

F: Såg Du någon gång Estonia så att säga visuellt?

T: Jo.

F: Det gjorde Du?

T: Då när de ropade sitt Mayday jag var uppe på bryggan ungefär, jag var ju inte uppe på bryggan när de ropade men att jag hade telefonkontakt med styrman precis just då när de ropade så att jag hörde liksom via interntelefonen ner till hytten att de ropade.

F: Ja. Jag tänkte nu innan det här anropet, tidigare på kvällen, såg Du Estonia då?

T: Nej inte jag för att jag var ju, jag var inte uppe på bryggan då där tidigare på kvällen.

F: Nej men kunde man sikta den från Mariella?

T: Jojo. Jo vi gick ju parallellt då med varandra.

F: Ni gick parallellt med varandra.

T: Och jag såg då, när jag kom upp då när de ropade, så då såg jag ju dem visuellt och han sade-, styrman sade genast "Jag är rädd. Vi har gått sida vid sida hela kvällen" sade han och så skrek han .....

F: Var det styrman Sundell det?

T: Nej det var styrman Eklund.

F: Eklund?

T: Ingemar Eklund. Det var han som hade vakten.

F: Han hade haft vakten på bryggan där då ja?

T: Han hade vakten på bryggan ja, och det var han, och jag har ringt-. Jag ringde upp till han och sade att han skulle sakta ner då ytterligare lite då,

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

T: då just när det hände det. Så därför hade jag telefonkontakt med han då just.

F: Var kan man få tag i Eklund?

T: Eh. han går en G & C-kurs i Mariehamn nu så att, men-.

F: Kommer han samtidigt med Dig till Mariella sedan?

T: Det kommer han nog ja. Han kommer till att vara, men att Du kan ju ringa mig när jag kommer ombord så då vet jag exakt när han är ombord. För nu är han tre veckor borta på grund av att han går på en kurs i Mariehamn.

F: Vad heter han i förnamn sade Du?

T: Ingemar, Ingemar Eklund.

F: Ingemar, ja, och han kunde följa Estonia på radarn också då?

T: Ja, jojo. Det gjorde det och när jag kom upp och vi hade de plottade och, men det är ju så det att man, att vi kan ta liksom uppgifterna på, av de här-. Vi kan ju plotta upp till hundra fartyg. Vi kan ta fram specifikation då så att säga kurs och fart och passera avstånd och sådant bara på ett fartyg gången. Men vi tog inte fram det på Estonia för att de gick ju parallellt med oss så att vi hade ju, så att säga behövde ju inte bry oss om de egentligen för att det är ju motkommande som man är mer intresserad av.

F: Kunde man säga någonting från Mariella beträffande hastigheten på Estonia? Om Ni gick fortare eller saktare?

T: Alltså de gick fortare än vad vi gjorde.

F: Det gjorde de?

T: Mm. För min bedömning är väl att vi ligger där mellan 12 och 14, 15 om det sägs ute i massmedierna,15 det är inte, så hårt tror jag inte att de gick.

F: Nej?

T: Men kanske mellan 12 och 14.

F: Tolv till fjorton knop. Ja.

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

T: Men att det är bara en bedömning. Liksom det enda vi kan utgå från att det är vår fart och att de gick hårdare för att--

F: Du låg i hytten och så ringde styrman till Dig då?

T: Nej det var jag som ringde till han. För att jag tyckte att det började slå så mycket att vi måste dra ner ännu mera.

F: Du ville att Ni skulle sakta farten?

T: Ja. Så jag ringde upp och sade åt honom att "Nu ska Du dra ner lite till för att det", det slog så mycket.

F: Ja.

T: Och just då var det då, så ropade de, det vi höll på att prata om det här då och berättade lite att, hur mycket han hade på. Hur mycket effekt över huvudtaget han hade och sådana där saker då, och hur vädret var, hur mycket det blåste och sådant där. Hur vi skulle--

F: Hur mycket skulle han gå ner till då? Bestämde Ni det eller?

T: Nej han sade bara att han skulle dra just ytterligare lite då. Liksom, det är ju så att man ser det ju inte-. Liksom det finns ju inte några graderingar när det blåser så mycket så att det var så många knop, utan det där är ju fingertoppskänslan att man känner liksom att hur mycket det slår och så går man ner att det inte slår för mycket helt enkelt.

F: Ja. Och just då fick Ni anropet?

T: Mm. Då ropade de "Mayday!"och då hoppade jag genast i byxorna och for upp, så att jag var ju uppe då han höll på och ropade och nu när jag kom upp. Jag var väl efter cirka tjugo sekunder var jag på bryggan.

F: Mayday, var det enda som kom?

T: Ja "Mayday Estonia!" ropade han och så ropade han något, och så ropade han på oss och så ropade han på Silja Europa men han, man hörde att han var helt i panik där. Så vi fick ingen liksom re..... och så kom det någon nödraket därifrån. Men vi fick ingen kontakt med han. Vi försökte, vi för-, vi fri..... med nödmeddelande och ropade upp han och Silja Europa gjorde likadant. Men vi fick ingen kontakt med han. Så tog

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

T: --det kanske en eller två minuter. Så ropade han igen då "Mayday Estonia!". Då provade vi igen att få kontakt. Men sedan fick, och då fick Europa kontakt och då så sade från Europa, då försökte han ropa på engelska, att "Prata finska!" för vi visste att de kunde finska. Så då ropade han ju då att, att de "har 30 graders slagsida! Blackout!" och så något mera "30 graders slagsida!. Blackout!" ja, det var det han sade.

F: Då när Du kommer upp på bryggan, då såg Du fortfarande Estonia?

T: Då såg jag Estonia, just. Styrman sade genast och pekade på den och sade "Där är den". Då var den ungefär 45 grader till babord från liksom vår stävlinje då.

F: Hur långt borta var den då?

T: Nio sjömil.

F: Nio sjömil, och då lade Ni om kursen på en gång?

T: Då lade vi om kursen genast. Då är det vi visste någonting vad det var fråga om och förr vi har fått kontakt med dem, så då var vi genast dit.

F: Såg Du sedan hur fartyget försvann?

T: Nja det liksom-. Sedan fick vi ju då som sagt var den där kontakten då, men sedan fick vi inga mer kontakter. Sedan han ropade då ut sin position då och 30 graders slagsida och blackout, och sedan gick det inte att få mer kontakt med henne, och vi gick, och då såg vi ljusen av henne, vi såg henne på radarn. Sedan tog det väl kanske-. Det är svårt att bedöma därför att det blev ju så mycket aktiviteter sedan men, kanske tio minuter. Så först blinkade all belysning till och sedan så slocknade alltihopa. Sedan blev det precis mörkt.

F: På Estonia?

T: Ja. Men då såg vi henne på radarn ännu. Sedan fortsatte vi att köra då och sedan, ja jag tror att vi hade mellan fyra och fem sjömil kvar ungefär så då försvann radarn och det är lite svårt att säga i vilket skede. Det är ju så i så där dåligt väder att ett eko då det kan ju försvinna och så kommer det tillbaka och försvinner liksom, men det är så mycket

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

T: --störningar från vågor och sådant. Men mellan fyra och fem mil, då miste vi radarkontakten helt.

F: Hur lång tid tog det här innan Ni kom fram till den här positionen?

T: Det tog fyrtio minuter så såg, då siktade vi de här första livflottarna.

F: Jaha.

T: Men då tog vi det lite sakta på sista biten för vi var ju rädda för vraket och vi var rädda för, vi visste inte så mycket eftersom vi ju inte visste vad som hade hänt riktigt.

F: Nej. Sedan fick Du se eländet på riktigt då här?

T: Ja nog sedan, det fick jag ju se som jag har uttryckt det att det såg ut som en omkullvält julgran med en massa små belysningar på vattnet. Då förstod vi, det var ju belysningen då från livflottarna och från livbojarna. Då var det ju bara att stoppa och då hade vi folk ute på däck så då ropade de att nu hör de rop i vattnet ja.

F: Du slog av maskinen då?

T: Ja då slog jag av maskinen när jag fick höra det att vi hade människor runt oss. Då slog jag på nödstoppen och så låg vi och drev då där ett tag, och så första åtgärden som vi gjorde det var till att vräka ut en massa flytvästar, cirka tvåhundra flytvästar kastade vi till sjön åt de här människorna. Plus att vi sjösatte några flottar och släppte ut lite flottar att de skulle få gå i. Sedan började vi så att säga den här räddningsoperationen då, som pågick då i, ja ungefär i sex timmar höll vi på. Fem, sex timmar.

F: Så Du låg med bredsidan mot sjön där?

T: Ja vi låg i sex timmar med bredsidan mot sjön och manövrerade liksom.

F: Det var ganska tufft det va?

T: Ja det var mycket tufft.

F: Ja.

T: Och vi måste förflytta oss hela tiden i sidled för att vi kunde inga liksom, sätt, utan vi måste ha lä hela tiden för våra flottar då som vi hade

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

T: --hängde i vajrarna för att de här människorna skulle kunna komma upp i, skulle vi ha lite sväng på båten så skulle de ha blåst bort och blåst sönder. Så därför tog det ganska länge för oss till att manövrera från flotte till flotte liksom och-. För annars hade vi ju kunnat rädda mycket flera människor bara vi skulle ha hittat. Men det gick ju så väldigt sakta fast vi såg flottar då från några hundra meters håll, men kör båten med sidan före så går det ju inte så snabbt.

F: Nej. Ni hade egen personal nere i sjön också?

T: Jodå, vi hade egen personal. I början så räckte det med att vi firade ner flottar åt dem så gick ba-, och bara manövrerade liksom mot deras flotte så kunde de gå över själv va. Men sedan blev det ju så ..... va så att de int-, så då måste vi skicka ner egna gubbar. Givetvis med räddningsdräkt och livlina och sådana saker på med, för att vi hade ju, vi utsatte ju aldrig dem för-. Det är klart, fara är det ju alltid i sånt där. Men att inte något.

F: Ni hade dem i lina i alla fall?

T: I, jojo. Vi hade dem i lina. Extra säkerhetslina.

F: Ja.

T: Plus att de hade sådan där räddningsdräkt så, i fall det skulle ha hänt något så hade de ju klarat sig.

F: Dem Ni hissade upp sedan, dem tog Ni upp på däck?

T: Ja vi tog upp dem på däck, hissade upp dem på däck då till vårt liv på däck och där stod samaritgrupperna då och väntade med filtar och bårar och så hade vi ställt i ordning sjukhus ..... den där konferensen som Du såg.

F: Ja just det. Mm.

T: Och dit förde vi dem då.

F: Jag menar, Ni öppnade aldrig någon lucka i fartyget utan Ni hissade?

T: Ja en gå-. Vi provade med det när vi kom dit, men det, vi såg det med en gång att det var inga-. Dels så är det ju alltid risk att öppna luckor och

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

T: --sedan så skulle vi inte kunna ha gjort någonting heller.

F: Nej men jag bara läste någonstans. Om det var Symfoni eller någonting som hade dragit in någon. Så det var därför jag frågade Dig om Ni gjorde det också?

T: Ja utan vi bara liksom så att säga öppnade en akt, en sådan här bunkerport akterut och tittade i men att det var helt uteslutet att jobba därifrån. För vi konstaterade nästan med detsamma att, vår enda möjlighet till att göra någonting så det är via våra flottar det.

F: Ja. Så kom Silja Europa till också ganska snart då?

T: Ja de kom nog ungefär en halvtimme efter oss och vi berättade ju vad vi såg då, så de stoppade ju så att säga lite utanför området att de inte skulle komma in bland människorna och köra över folk.

F: Symfoni, kom hon efteråt sedan?

T: Symfoni och Isabella kom sedan efteråt då, ja. Men en sak som jag tycker att det är värt att notera, åtminstone Ni som ska utreda det här, så det är den här alarmeringen då. Att de ropar ju då ut nödsignaler men det var bara Europa och vi som kvitterade den och vårt stora problem var ju att få tag i en kuststation och en sådan här ..... Det är ju inte alls som de säger i tidningarna att de uppfattade nödmeddelandet. Det gjorde de inte. Det gjorde de inte förrän via NMT. Både Europa, Europa ringde via NMT till Åbo och alarmerade om och vi ringde NMT till Helsingfors. Så vi fick aldrig, genast som de hade ropat sitt Mayday, det var bara vi två som besvarade det.

F: Så sjöräddningen i land fick aldrig, kvitterade aldrig mottagar--?

T: --De kvitterade aldrig någonting.

F: Något mottagande av meddelande?

T: Nej det gjorde de aldrig, utan det var vi som gjorde via NMT. För först så gjorde vi ju som man ska göra.

F: Via NMT:n är det?

T: Ja vanliga mobiltelefonen.

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

F: Telefonen, ja. Jag bara bekräftar att det.

T: Vi försökte ju först och genast som vi har fått det här då, fått underuppgifterna från Estonia, det om position och då det där som jag sade då. Och sedan bröts ju kontakten till dem så då började både Europa och vi, vi började ropa på MSCC (?) då och Helsinki radio, Mariehamnradio. Först på VHF kanal 16, på nödkanalen. Inga liv alls. Ingen människa hördes till och inga hörde Stockholm heller. Nå, då gick vi över på 2182 alltså på, gick upp ett steg då så att säga i radioapparaturen och den som ska täcka hela Östersjön. Så gick vi ut där och ropade. Inga kontakter över huvudtaget. Enda vi hörde var varandras rop. Det har jag kollat med Europa efteråt. De hörde när vi ropade och vi hörde när de ropade. Inga svar i land.

F: Ja så sammanfattningsvis menar Du så här nu då, att Estonia sänder Mayday och det uppfattades enbart av Mariella och Europa. Det var bara Ni som kvitterade det här mottagandet?

T: Ja åtminstone som vi hörde i alla fall.

F: Som Ni hörde ja?

T: Ja.

F: Ni försökte sedan att anropa då sjöräddningen?

T: Mm.

F: Både i Finland och Sverige?

T: Ja.

F: Och Ni fick inget svar?

T: Nej.

F: Utan Ni hörde bara varandras?

T: Och på två olika liksom telefonsystem så att säga?

F: Ja och sedan fick Ni använda då en mobiltelefon--?

T: --Mobiltelefon ja--

F: --För att ringa sjöräddningen i Finland?

T: --För att ringa sjöräddningen i Finland då och Europa då liksom,

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

T: --oberoende av varandra. Vi hörde hur vi ropade men att de så att säga valde att ringa till Åbo och vi valde att ringa till Helsingfors. Sedan gick ju en, långt efter det där sedan gick ju Helsinki radio ut med ett panpan meddelande och det betyder att man har "Man över bord", så att de gick ju inte ens ut med Mayday utan de gick ut med ett panpan. Helsinki radio, ungefär.

F: Vad heter meddelande sade Du?

T: Panpan. Det betyder, det är sådan här .....meddelande heter det. Det är liksom, det är inte lika kraftigt som ett nödmeddelande Mayday. Det är ett ..... Det är det som man använder när någon har fallit överbord exempelvis, men man har inte någon fara för själva fartyget.

F: Ja det var vad som kom från Helsinki radio?

T: Det kom från Helsinki radio, ja, och sedan vet jag. Sedan lär det nog ska ha kommit ett Mayday relay också, alltså en återutsändning av ett nödmeddelande från endera Åbo eller Helsingfors men det hörde inte vi, men Europa hade hört det.

F: Det här kanske vi nog får anledning att återkomma till när Du kommer till Stockholm.

T: Ja det misstänker jag för att--

F: --och förtydliga de här sakerna.

T: Ja.

F: Men nu vet jag ju lite grann i alla fall, att det var väldiga svårigheter--

T: --att få kontakt med sjöräddningen.

F: Att få kontakt med sjöräddningen ja.

T: Det var, det tog. Vi fick jobba mycket med det och jag fick inte, det var inte ens vid första NMT-samtalet som jag fick tag i dem.

F: Ja, och det var likadant åt Stockholm också, eller åt Sverige?

T: Jo men att vi låg ju närmare finska sidan så det var liksom inte, så att säga på det viset aktuellt att vi höll på att larma Sverige utan det förutsätter man ju då sedan att de gör, och vi visste ju inte vad som

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

T: --hade hänt då. Det enda vi visste, när vi larmade sjöräddningen, var ju att de hade sänt ut Mayday. Vi kunde ju inte ana då, i det skedet, att de, och då såg vi ju båten ännu och - att det skulle vara en sådan katastrof på gång.

F: Nej.

T: För det där är ju något, en historia som så att säga behöver lite tittas på.

F: Ja. Alldeles riktigt. Jag kommer inte på just mera nu.

T: Det där är ju någonting som vi ju inte har berättat till pressen över huvudtaget, det här, utan det här har vi bara internt då pratat liksom vi som faktiskt var där så att det här har ju inte kommit ut ännu.

F: Nej det är bra det. Det behåller vi för oss själva här nu under utredningen då.

T: Ja.

F: Nu ska vi se om jag tog rätt uppgifter på Dig . (*Förhörsledaren tar upp en del personuppgifter vilka skrivits ut i huvudet av detta förhör. Utskrivarens cit).*

Ja det blir väl mest aktuellt att vi tar kontakt per telefon här antar jag.

T: Jaja, jo. Nej men att det, som sagt var, jag blir ju. Jag är nog mycket ute så att det kan nog vara så att Ni kan få ringa tidigt på mornar eller sent på kvällarna.

F: Jodå, det gör vi i såfall hör Du.

T: .....ja.

F: Och i annat fall så återkommer vi. Vi gör nog det säkert när Du kommer till Stockholm här i alla fall.

T: Ja.

F: Även om det är ett tag dit, men det här lär ju fortsätta ett bra tag den här utredningen.

T: Säkert ja.

F: Då får vi se Du.

T: OK ja.

14 (14)

m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)

F: Tack ska Du ha för hjälpen så länge. Tack.

T: OK ingenting. Hej då.

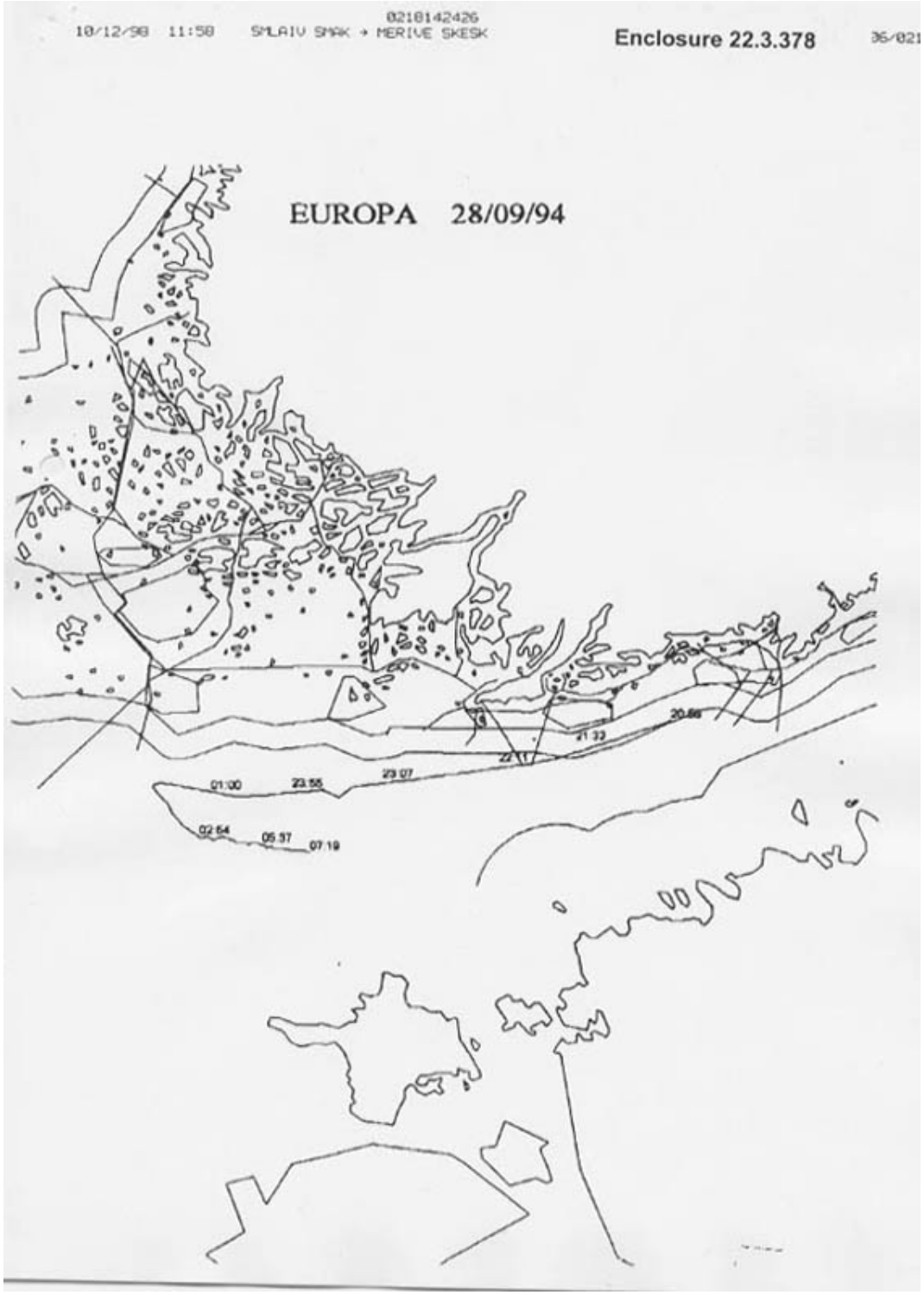
F: Hej.

Stockholm den 6 oktober 1994

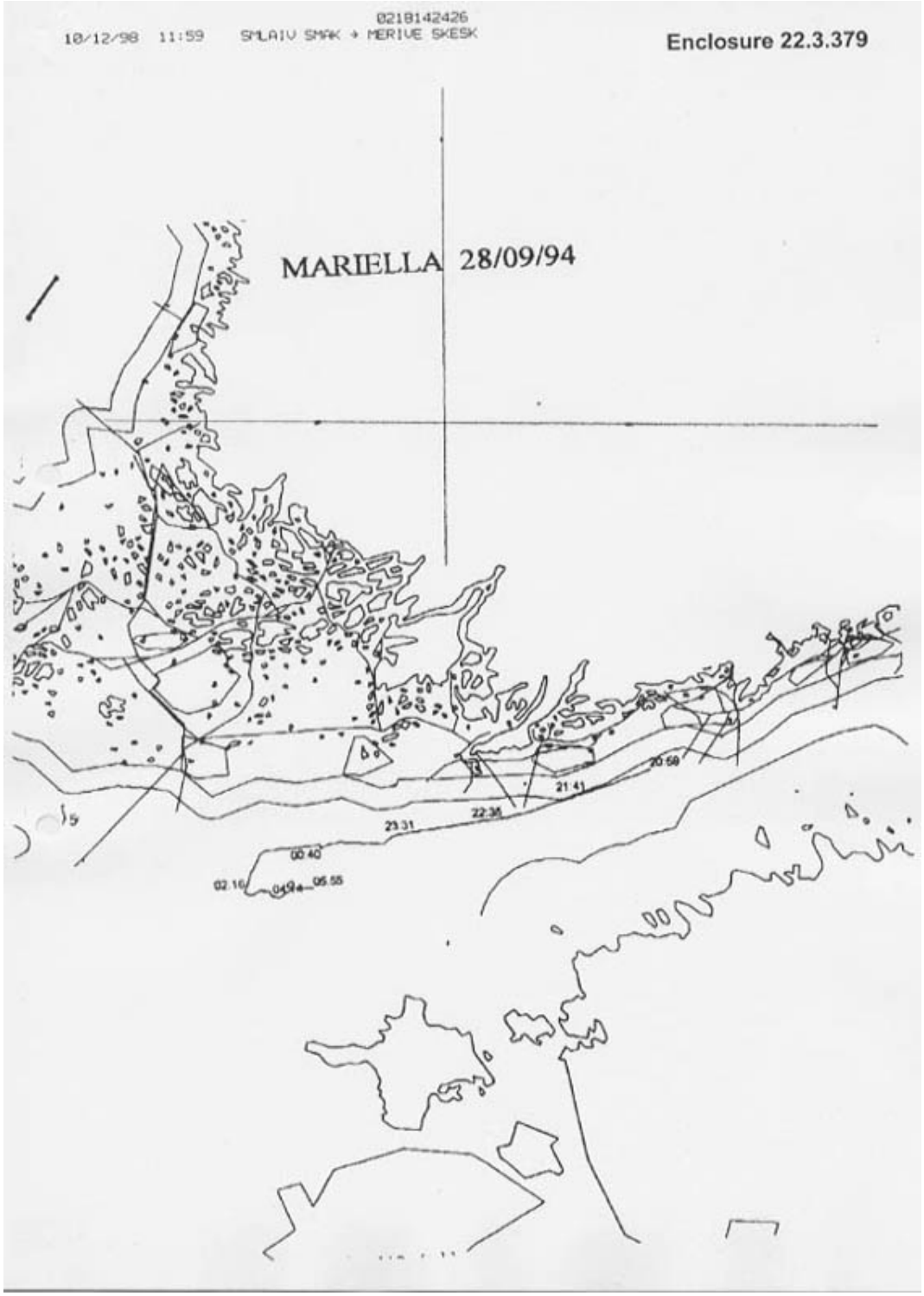
Lars-Erik Andersson
Kriminalinspektör
PK1

Utskrift den 7/10 -94
Marie-Louise Wolffram

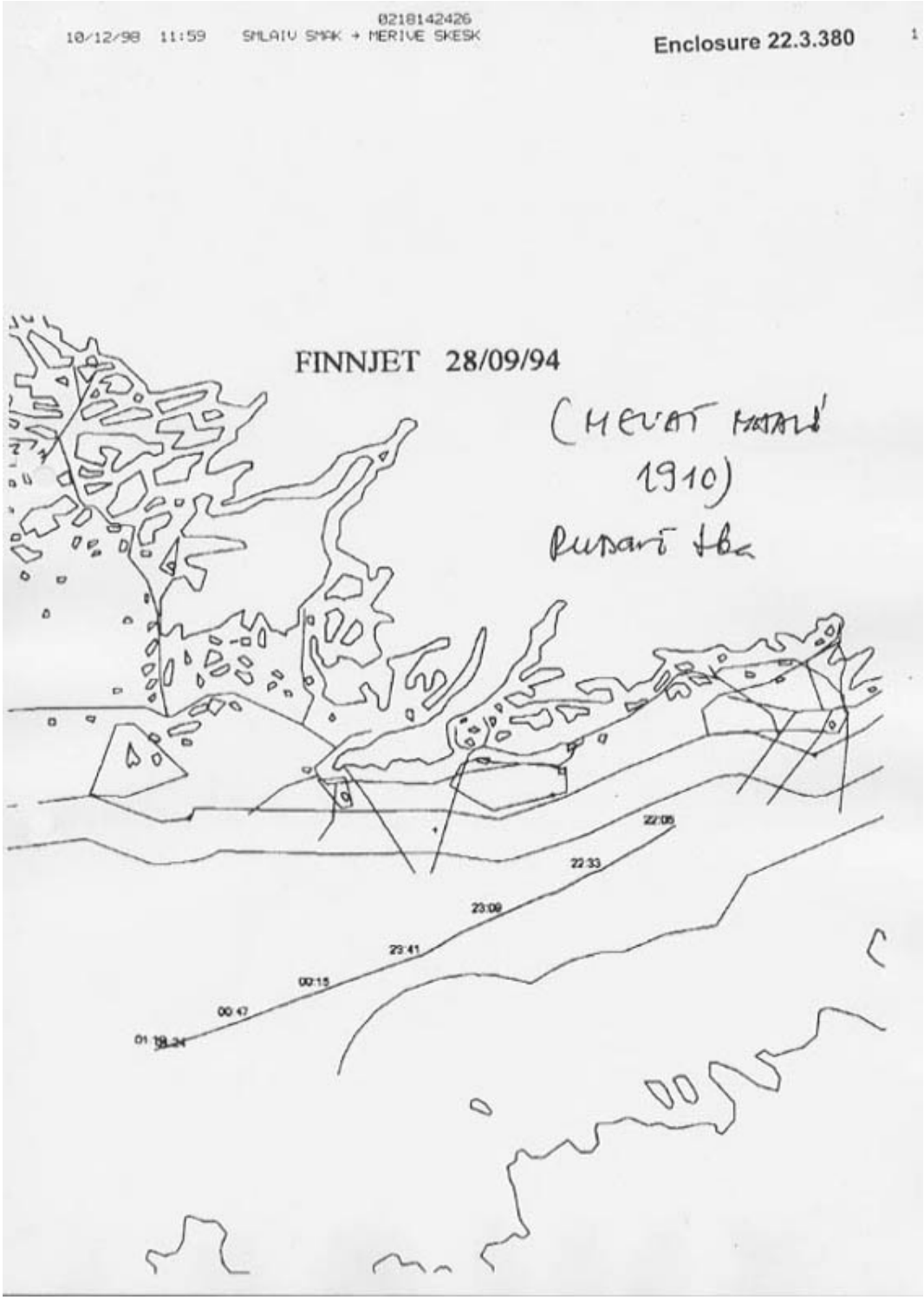
Radar track o fsilja europa



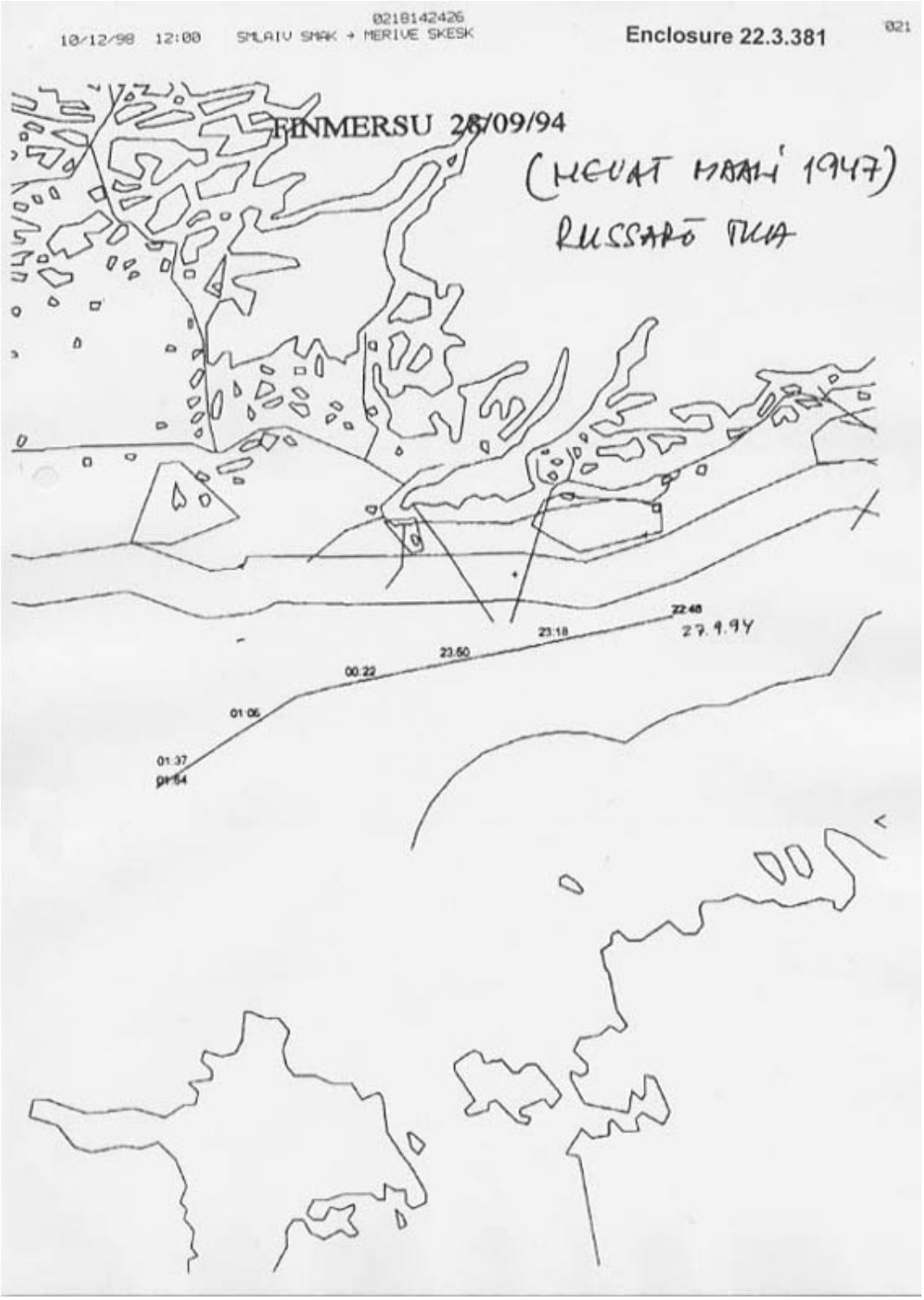
Radar track of mariella



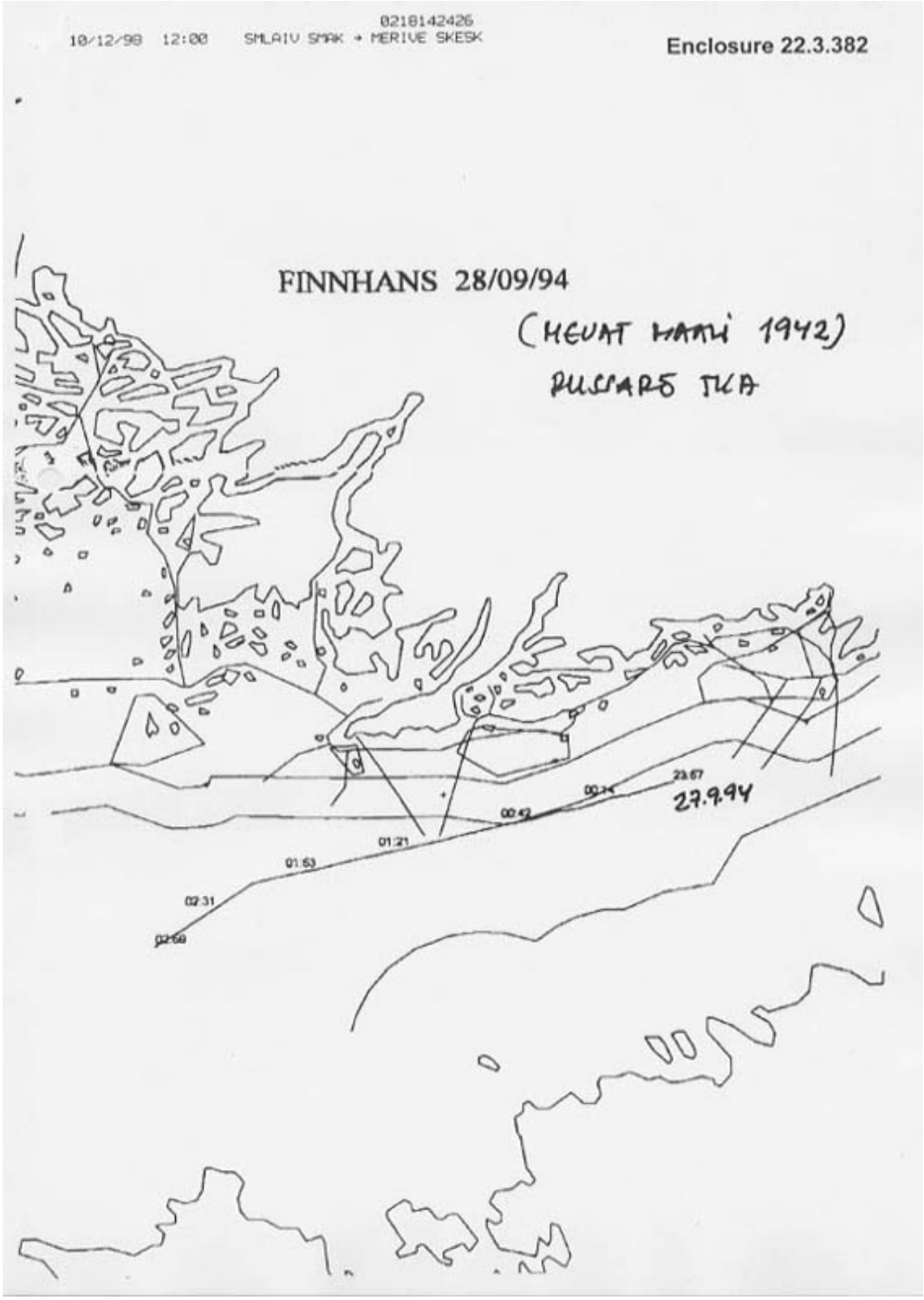
Radar track if finnjet



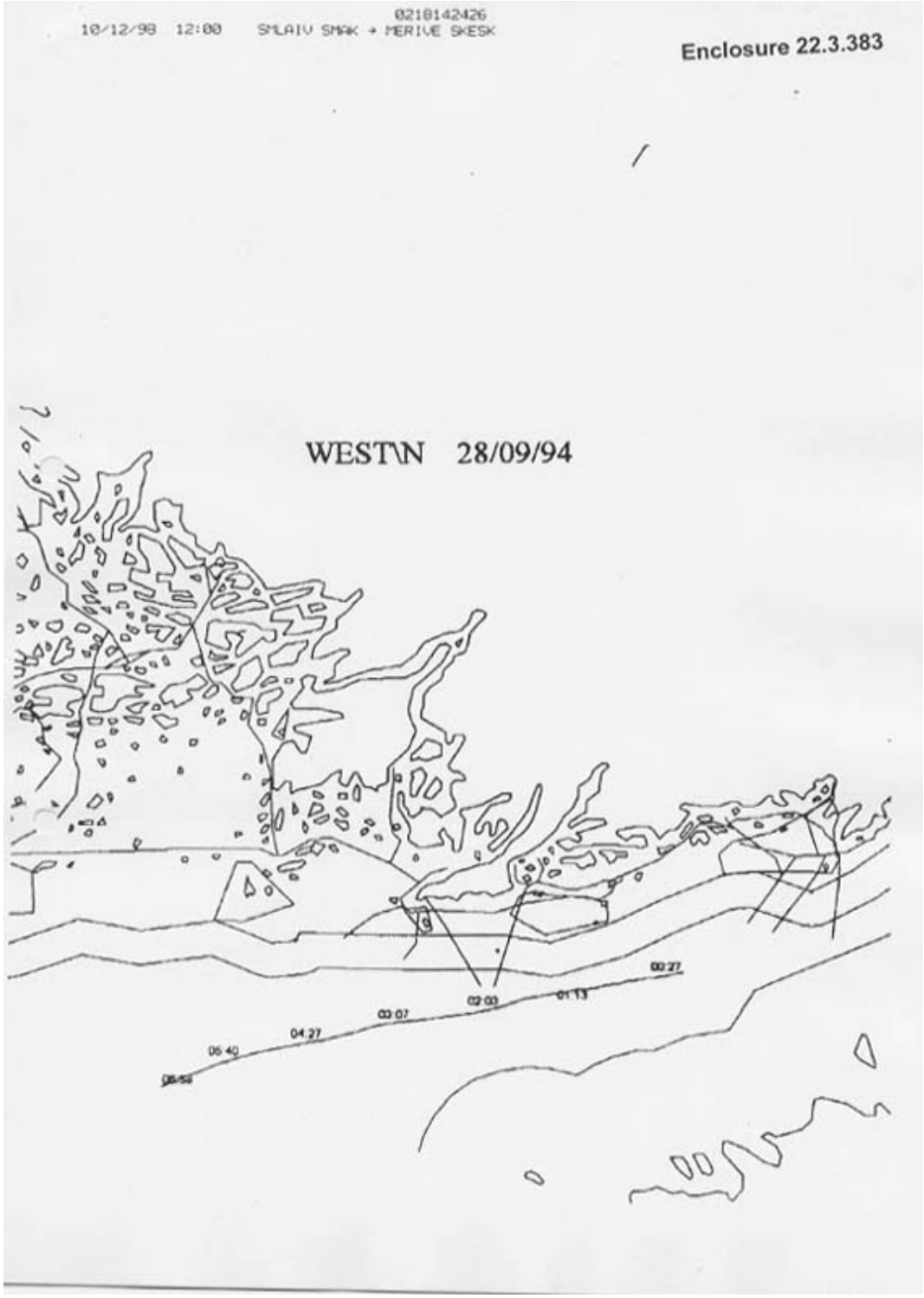
Radar track of finn merchant



Radar track of finn hansa



Radar track of weston



Report of coast guard section turku

Enclosure 22.3.384

FINSKA VIKENS SJÖBEVAKNINGSSEKTION
Staben
Sjöbyrån
Helsingfors

2.5.1994

SJÖBEVAKNINGENS UPPGIFTER ÄR

INRESE- OCH UTRESETRAFIKENS BEVAKNING ,

PASSGRANSKNING AV NÖJESBÅTAR OCH PASSAGERAR-FARTYG ,

BEVAKNING OCH ÖVERVAKNING AV RIKETS SJÖGRÄNSER ; ATT HINDRA OLOVLIGA INRESAN TILL RIKET SAMT ATT UNDERSÖKA GRÄNSHÄNDELSER ,

LEDNING AV SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTEN OCH DELTAGANDET I DESS UTFÖRANDE ,

UPPRÄTTHÅLLANDET AV ALLMÄN ORDNING OCH SÄKERHÄT INOM HAVS- OCH SKÄRGÅRDSOMRÅDET ,

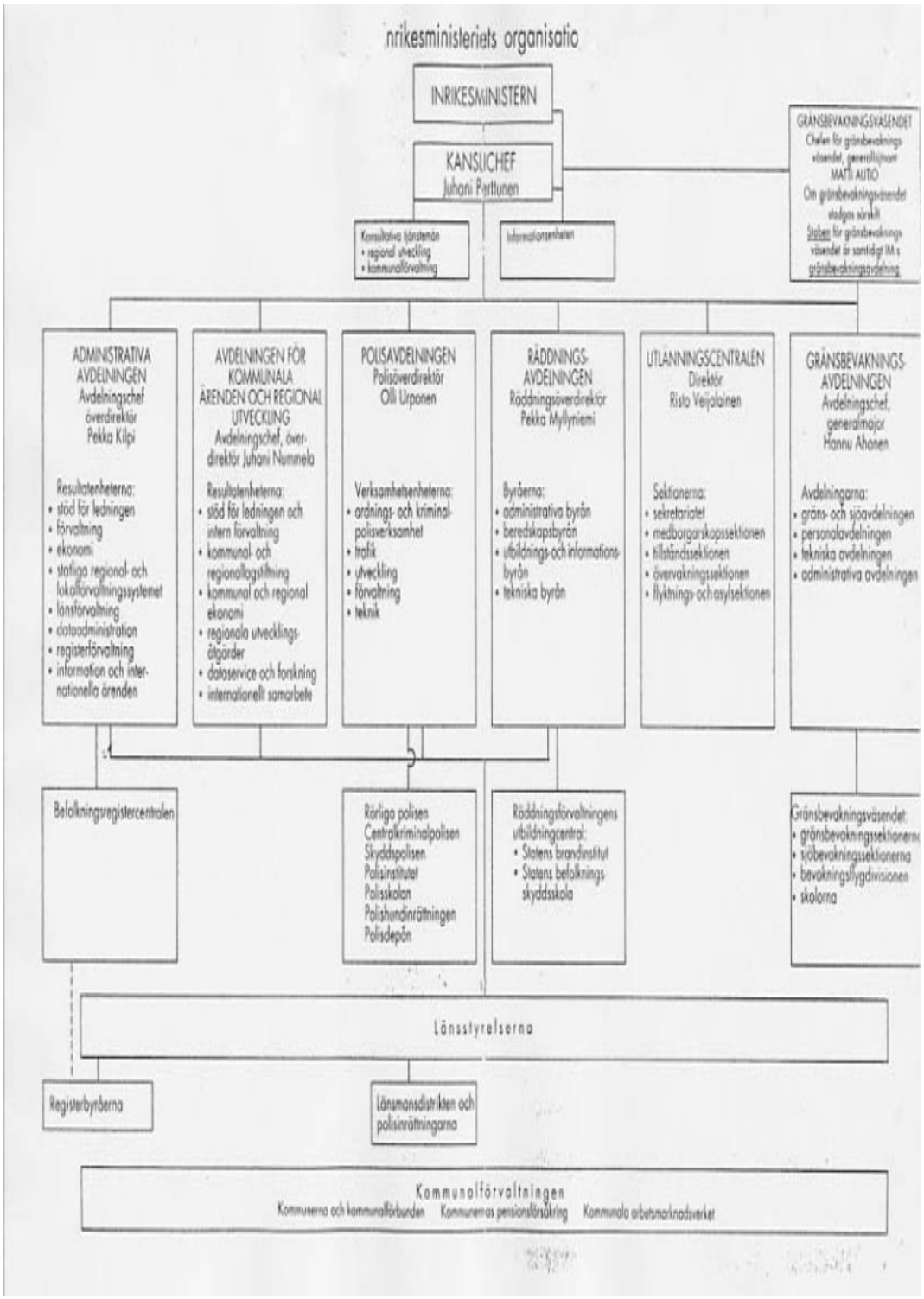
TULLBEVAKNING JÄMTE TULLEN ,

BEVAKNING AV FISKEZONEN ,

UTFÖRANDET AV BRÅDSKANDE SJUKTRANSPORTER PÅ HAVSOMRÅDET ,

DELTAGANDET I RIKETS FÖRSVAR .

1/LB/LB


nrikesministeriets organisatio
INRIKESMINISTERN
KANSLICHEF
Juhani Perttunen
Konsultativa tjänstemän
• regional utveckling
• kommunalförvaltning
Informationsenheten
GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDET
Chefen för gränsbevakningsväsendet, generallöjnant
MATTI AUTIO
Om gränsbevakningsväsendet vistogas särskilt
Staben för gränsbevakningsväsendet är samtidigt IM:s gränsbevakningsavdelning
ADMINISTRATIVA AVDELNINGEN
Avdelningschef
överdirektör
Pekka Kilpi
Resultatenheterna:
• stöd för ledningen
• förvaltning
• ekonomi
• statliga regional- och lokalförvaltningssystemet
• länsförvaltning
• dataadministration
• registerförvaltning
• information och internationella ärenden
AVDELNINGEN FÖR KOMMUNALA ÄRENDEN OCH REGIONAL UTVECKLING
Avdelningschef, överdirektör Juhani Nummela
Resultatenheterna:
• stöd för ledningen och intern förvaltning
• kommunal- och regionallagstiftning
• kommunal och regional ekonomi
• regionala utvecklingsåtgärder
• dataservice och forskning
• internationellt samarbete
POLISAVDELNINGEN
Polisöverdirektör
Olli Urponen
Verksamhetsenheterna:
• ordnings- och kriminalpolisverksamhet
• trafik
• utveckling
• förvaltning
• teknik
RÄDDNINGS-AVDELNINGEN
Räddningsöverdirektör
Pekka Myllyniemi
Byråerna:
• administrativa byrån
• beredskapsbyrån
• utbildnings- och informationsbyrån
• tekniska byrån
UTLÄNNINGSCENTRALEN
Direktör
Risto Veijalainen
Sektionerna:
• sekretariatet
• medborgarskapssektionen
• tillståndssektionen
• övervakningssektionen
• flyktnings- och asylsektionen
GRÄNSBEVAKNINGS-AVDELNINGEN
Avdelningschef, generalmajor
Hannu Ahonen
Avdelningarna:
• gräns- och sjöavdelningen
• personalavdelningen
• tekniska avdelningen
• administrativa avdelningen
Befolkningsregistercentralen
Rörliga polisen
Centralkriminalpolisen
Skyddspolisen
Polisinstitutet
Polisskolan
Polishundinrättningen
Polisdepån
Räddningsförvaltningens utbildningscentral:
• Statens brandinstitut
• Statens befolknings-skyddsskola
Gränsbevakningsväsendet:
• gränsbevakningssektionerna
• sjöbevakningssektionerna
• bevakningsflygdivisionen
• skolorna
Länsstyrelserna
Registerbyråerna
Länsmansdistrikten och polisinrättningarna
Kommunalförvaltningen
Kommunerna och kommunalförbunden
Kommunernas pensionsförsäkring
Kommunala arbetsmarknadsverket

UTGÅNGSLÄGET 28.9.1994 KL 0130 (finsk tid)

GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDETS BEREDSKAP

MRCC Åbo och MRCC Helsingfors
MRSC Nagu och MRSC Mariehamn
AS 332 helikopter Åbo
AB 412 helikopter ~~Åbo~~ H-fors
VL Tursas Högsåra
VL Valpas och VL Kilsla Finskaviken

SJÖTRAFIKEN PÅ NORRA ÖSTERSJÖN

M/S Silja Europa
M/S Silja Symphony
M/S Mariella
GTS Finnjet
M/S Finnhansa
M/S Isabella

~~DEJOURERANDE~~ reserverade HELIKOPTRAR I SVERIGE efter 02.00 (finsk tid

Luftstridskrafternas AS 332 Visby
Luftstridskrafternas AS 332 Ronneby i luften
Marinens Vertol Berga och Säve

HÄNDELSEBESKRIVNING

Bilfärjan M/S Estonia (ESTE), som seglar under Estlands flagg och som tidtabellsenligt avgått från Stockholm på kvällen den 27.9.1994, råkade i sjönöd på norra Östersjön 28.9 efter midnatt. Fartyget inledde nödtrafik 0124 med att sända ett kort nödanrop. Efter nödanropet sände Estonia inget nödmeddelande, utan började efter en kort paus anropa Mariella och Silja Europa. Kl 0125 fick Estonia kontakt med Silja Europa och av samtalet mellan fartygen framgick, att Estonia hade en allvarlig 20–30 graders slagsida åt höger samt "black-out". Sin position kunde fartyget meddela kl 0130. Estonias radiotrafik upphörde slutgiltigt kl 0131.

Ovannämnda radiotrafik hördes åtminstone på följande platser: MRCC Åbo, MRCC Helsingfors, MRSC Nagu, MRSC Mariehamn, Helsingfors Radio, fartyg på norra Östersjön inom en radie på 40 sjömil.

// Från avfärdsögonblicket var Estonia i Finlands sjöövervakning radarövervakning, liksom också den övriga fartygstrafiken. Fartyget försvann från Utö forts radars automatuppföljning kl 0148. Vid samma tidpunkt försvann fartyget också från Mariellas och Silja Europas radarskärmar. //

Efteråt har det framkommit, att fartyget har kantrat kort efter den sista kontakten och sjunkit 17 minuter efter det sista radiomeddelandet. Största delen av passagerarna blev inne i fartyget och endast en del kunde ta sig över till räddningsflottarna eller hoppa i havet med flytvästarna på. Först till olycksplatsen anlände Mariella och snart därefter Silja Europa och senare andra handels- och passagerarfartyg sammanlagt 13 stycken. På order av MRCC Åbo utnämndes Silja Europas kapten Esa Mäkelä till ledare för olycksplatsen och under hans ledning påbörjades räddningsarbetena i området.

FRÅN ESTONIA RÄDDADE

ÅLDER	MÄN	KVINNOR	SAMMANLAGT
10-14	1		1
15-19	7	2	9
20-24	26	4	30
25-29	12	5	17
30-34	14	5	19
35-39	16	3	19
40-44	13	3	16
45-49	7	1	8
50-54	9	2	11
55-59		1	1
60-64	4		4
65-69	2		2
Sammanlagt	111	26	137

Räddade passagerare: 80 män och 14 kvinnor = sammanlagt 94
Räddade besättningsmedlemmar: 31 män och 12 kvinnor = sammanlagt 43

De räddades klädsel var brokig, största delen hade inte ~~skett~~ klätt på sig för att lämna fartyget.

Enligt Skärgårdshavets sjöbevakningssektions uppfattning lyckades man rädda alla dem, som det var möjligt att rädda vid liv.

OMKOMNA

Hittade döda: 53 män och 41 kvinnor = sammanlagt 94
Försvunna: 343 män och 422 kvinnor = sammanlagt 765

De omkomnas dödsorsak konstaterades i nästan alla fall vara drunkning, inte hypotermi.

2. SJÖBEVAKNINGSSEKTIONENS LEDNINGSÅTGÄRDER OCH DE ERFARENHETER MAN FÅTT AV DEM

2.1 LEDANDE

MRCC Åbos dejour löjtnant Ilkka Kärppälä igångsatte efter att ha hört radiosamtalet mellan Estonia och Silja Europa alarmåtgärderna i enlighet med katastrofplanen (alarmschemat finns i bilaga 2). Bevakningssektionens beredskapsdejour kaptenlöjtnant Heikki Himanen och uppgiftsdejouren kaptenlöjtnant Mikko Montonen övertog ledningen och utförde tilläggsalarmeringar så, att sjöbevakningssektionens kommendör kommodor Raimo Tiilikainen, biträdande kommendör kommendör Simo Pitkänen, chefen för sjöbyrån kommendörkapten Martti Strömmer, chefen för personalbyrån kommendörkapten Juha-Matti Saarinen och signalofficer löjtnant Olli Nikkliä under natten kom till staben.

Till sjöräddningscentralen alarmerades också sjöräddningsområdets ledningsgrupp, till vilken hör kommodor Raimo Tiilikainen som ordförande, länets räddningsinspektör Raimo Viinamäki, länets polisråd Mikko Paatero, sjöfartsinspektör Esa Saari, länsläkare Aki Linden, rättsläkare Antti Jääskeläinen, militärlänets beredskapsdejour Harri Virtanen. Också landshövding Pirkko Työläjärvi anlände under natten till sjöräddningscentralen. Ledningsgruppen igångsatte under natten åtgärderna i enlighet med katastrofplanen var och en inom sitt område.

Till ledare på olycksplatsen utnämndes kaptenen på Silja Europa. Till hans assistans fördes på morgonen med luftstridskrafternas helikopter chefen för Åbo sjöbevakningsområde kommendörkapten Markku Väisänen för att fungera som ledare för yteftersparningarna och chefen för Nagu sjöbevakningsstation premiärlöjtnant Timo Saarikko som biträdande spaningschef. Som ledare för flygverksamheten transporterades i första skedet pilotkapten Mikko Jokinen från Åbo flygbevakningsgrupp samt senare flygledare Yrjö Lähdesmäki från Åbo flygstation.

2.1 ERHÅLLNA ERFARENHETER

Katastrofplanen visade sig fungera väl. Den viktigaste faktorn var, att planen hade uppgjorts och preciserats på basen av de erfarenheter man fått av katastrofövningar, som hållits på Skärgårdshavet och som letts av sjöbevakningssektionen. Likaså hade de på havsområdet inträffade handelsfartygsolyckorna skapat grunden för en rutinmässig verksamhet. Likväl har utgångspunkten för planeringen i bilfärjeolyckor tidigare varit en situation, där fartyget flyter under räddningsarbetena. Ett snabbt sjunkande har tidigare inte ansetts vara sannolikt som olyckssituation.

Mevat-presentationssystemets sjölägesbild var nyttig genast i verksamhetens begynnelseskede, emedan man inte särskilt behövde reda ut sjöläget. Man kunde genast konstatera vilka fartyg som skulle sändas till räddningsuppgifter.

Katastrofalarmeringsåtgärderna utförda av en ledningscentraldejour med användande av det allmänna telenätets normala apparater är långsamma.

Ett passagerarfartyg lämpar sig väl som ledarfartyg på en olyckplats och ledandet av flygverksamheten på grund av den stora mängden utrymmen och utbildad personal. På Silja Europa användes fartygets olika personalgrupper smidigt som en sorts stab för fartygets befälhavare. Avsaknaden av luftfartsradio inverkade menligt på ledandet av flygverksamheten.

3. FLYGVERKSAMHETEN OCH DE ERFARENHETER MAN FÅTT AV DEN

3.1 FLYGVERKSAMHET

Räddningsflygverksamheten startade i enlighet med Skärgårdshavets sjöbevakningssektions katastrofplan. Sålunda alarmerades först gränsbevakningsväsendets egna räddningshelikoptrar och via Stockholms flygräddningscentral Sveriges räddningshelikoptrar samt via Finlands flygräddningscentral andra än gränsbevakningsväsendets flygenheter. Av sjöräddningsområdets ledningsgrupps medlemmar inkallades chefen för Åbo flygbevakningsgrupp kommendörkapten Heikki Malkamäki (berättelse som bilaga 4) som ledare för flygverksamheten till sjöräddningscentralen.

Flygverksamheten på olycksplatsen leddes i första skedet av kaptenen på Silja Europa och senare av en officer sänd från flygbevakningsdivisionen samt Åbo flygstations flygledare. Helikoptrarna fungerade under räddningsverksamheten likväl självständigt i området i samarbete med olika bilfärjor. Bilfärjorna strävade till att söka upp flottarna och skydda dem från stormen samt belysa dem tills helikoptrarna lyfte upp offren ur havet. I räddningsoperationen deltog från Finland gränsbevakningsväsendets fem helikoptrar och ett flygplan, luftvapnets fyra helikoptrar och tre civila helikoptrar. Från Sverige deltog i operationen 13 (8/marinen och 5/luftvapnet) helikoptrar och ett flygplan.Från Danmark var två helikoptrar med och från Ryssland en, vilka likväl inte tog del i räddningsinsatserna.

Sjöräddningshelikoptrarnas grundberedskap i Finland var då alarmet gick följande:
- jourhavande helikopter i Åbo i en timmes beredskap (Super Puma)
- jourhavande helikopter på Malm flygfält i en timmes beredskap (AB 412)
- gränsbevakningsväsendets AB 412 i Rovaniemi ej i beredskap
- Mi-8 helikoptrarna i Utti ej i beredskap

Sveriges helikopterberedskap var följande:
- Super Puma i Visby i en timmes beredskap
- jourhavande planet i Ronneby var ute på uppdrag söder om Öland
- Sveriges luftvapens Vertol i två timmars beredskap i Berga och Säve (på Nordsjökusten).

Alla ovan nämnda jourhavande plan alarmerades. Såväl i Finland som i Sverige vidtog man härefter åtgärder för att kalla in besättningar till de helikoptrar, som inte var i beredskap.

Sveriges flygräddningscentral alarmerade dessutom via Karups flygräddningscentral i Danmark två Sea King sjöräddningshelikoptrar, som stod i två timmars beredskap.

Cirka två timmar från alarmet var på väg till olycksplatsen Super Puma från Åbo, Super Puma från Visby och Vertol från Berga. Alarmerade var härvid AB 412 från Helsingfors, Super Puma från Söderhamn och Ronneby, 4 Vertol (2/Berga, 1/Säve och 1/Ronneby). Super Puma, som varit ute på uppdrag, tankade då i Visby.

Cirka fyra timmar från alarmet fanns inom olycksområdet från Finland Super Puma och AB 412 och från Sverige tre Super Puma och en Vertol. Alarmerade från Finland var Super Puma, 2 AB 412 och 3/Mi-8 samt från Sverige Super Puma och tre Vertol. Danmarks helikoptrar var över södra Sverige på väg till området.

När den sista som räddades levande lyftes ur havet var inom området i aktion från Finland 2 Super Puma, 2 AB 412 och 3/Mi-8 (som ytbärgare utöver militärer i huvudsak brandmän från Åbo brandverk). Från Sverige tre Super Puma och fyra Vertol. Två Sea King från Danmark var på väg till området.

Utöver dessa maskiner var inom området med i efterspaningarna och fungerade som linkmaskin under nästan hela operationen ett finskt sjöövervakningsflygplan och en del av tiden ett svenskt sjöövervakningsflygplan. Från Ryssland deltog dessutom i spaningsverksamheten en Mi-17 helikopter.

Enligt nuvarande uppgifter räddade helikoptrarna 99 levande, varav finländarna 49 och svenskarna 50.

Räddningsverksamheten försvårades av mörkret, de höga vågorna (antagligen 10-15 m som värst) samt regnskurarna.

I räddningsarbetena drabbades luftfarkosterna inte av några skador. De svenska Vertol helikoptrarnas vinschar fungerade osäkert. Räddningspersonalen råkade inte ut för några olyckor med undantag av en brandman från Helsingfors.

Under den första dagen lyfte de finländska helikoptrarna upp 37 omkomna. Dessa var alla klädda i underkläder eller i lätt innekläsel. En del av kropparna hade sår och skador och ett benbrott konstaterades. Kroppar hittades på följande platser:

-räddningsflotte, som var rätt vänd	2 personer
-räddningsflotte, som var felvänd och vattenfylld	8 "
-utanför räddningsflotte i rep	1 "
-livbåt, som var vattenfylld	2 "
-i vattnet med flytväst på (de flesta med kroppen under vatten)	24 "

På morgonen den andra dagen observerades inga omkomna förrän mitt på dagen i närheten av förlisningsplatsen. Dessa 24 halvklädda (med flytvästar på) sargade kroppar hade antagligen flutit upp till ytan inifrån vraket.

Den tredje dagen hittades fyra kroppar med flytvästar på och tre utan flytvästar. Svenska helikoptrar och fartyg lyfte antagligen de sista 26 offren ur havet.

Flygbevakningsdivisionen svarade under hela operationen för luftfarkosternas bränsleunderhåll närmast i Åbo, på Utö, i Hangö (Shell) och i Pärnäs (Luftvapnet) samt för maskinernas besättningars underhåll och annan basservice i Åbo.

3.2 ERHÅLLNA ERFARENHETER

Sjöbevakningssektionens lednings- och jourpersonal bör väl känna till luftfarkosternas användning och bruksprinciper i sjöräddningen. Gränsbevakningsväsendets flygofficer eller hans suppleant, vilka hör till sjöräddningsområdets ledningsgrupp, bör utan dröjsmål alarmeras till sjöräddningscentralen.

Ledandet av flygverksamheten och samarbetet mellan olika länders luftfarkoster fungerade bra. Här var en befrämjande faktor, att maskinerna inom operationsområdet kunde se varandra. I aktionen deltog endast statliga eller militära farkoster, som är vana vid disciplinerad verksamhet varför man kunde undvika närapå- eller olycks-situationer.

I begynnelseskedet leddes flygverksamheten av den sjökapten, som utnämnts till ledare på olycksplatsen, och delvis också av de andra fartygens kaptener. Ledandet förlöpte bra med användande av sunt förnuft. Senare övertogs ledningsansvaret på olycksplatsen av flygbevakningsdivisionens flygofficer och en flygledare på basen av de erfarenheter man fått från tidigare övningar. Samarbetet med ledaren för olycksplatsen förlöpte föredömligt.

Den av gränsbevakningsväsendets helikoptrar, som var först på plats, var särskilt effektiv, emedan den hade till sitt förfogande heltidsanställda ytbärgare och helikoptern kunde landa på bilfärjorna liksom också andra gränsbevakningsväsendets helikoptrar. Detta beror på att flygbevakningsdivisionen kontinuerligt övar landning på olika bilfärjor och utför flera sjuktransporter per år från dessa. De utländska helikoptrarna evakuerade de räddade till fastlandet. Räddningsåtgärderna visade, att en ytbärgare mycket snabbt blir utmattad. En helikopter med två ytbärgare kunde fungera inom området hela sin aktionstid.

Räddningsverksamheten försvårades av att havet var "fullt" med räddningsflottar. Helikoptrarna hade i början svårt att veta vilka flottar som hade granskats och vilka ej. Senare märktes de granskade flottarna genom att riva dem eller genom att fästa något slags märke på dem.

De utländska helikoptrarna, som deltog i räddningsverksamheten, hade inte, förutom de från Söderhamn, bekantat sig med landnings- och tankningsplatserna på Utö, i Pärnäs och i Hangö. Trots detta kunde verksamheten upprätthållas utan avbrott.

Radiotrafiken skedde i huvudsak med sjöradio med undantag av vissa helikoptrar från Sverige, som endast hade luftfartsradio. Ledningsfartyget Silja Europa hade inte luftfartsradio, varför meddelandena till dessa helikoptrar förmedlades av gränsbevakningsväsendets luftfarkoster. Då ledaren för flygverksamheten kom ombord på fartyget avlägsnades denna brist. Aktionsradien på även hans radio visade sig till vissa delar vara otillräcklig.

4. FARTYGENS VERKSAMHET OCH DÄRAV ERHÅLLNA ERFARENHETER

4.1 FARTYGENS VERKSAMHET

Vid tidpunkten då olyckan inträffade fanns på norra Östersjön i närheten av olycksfartyget flera bilfärjor på sin normala rutt Helsingfors-Stockholm-Helsingfors. Dessutom fanns i området flera stora fraktfartyg.En stor del av fartygen hörde direkt Ms Estonias nödanrop, liksom också sjöräddningscentralens nödmeddelande och det pan pan-meddelande, som Helsingforsradion gav av misstag. Efter att ha snappat upp positionsuppgifter från samtalet mellan Ms Estonia och Ms Silja Europa, vände fartygen genast mot olycksplatsen.

Till olycksplatsen hann först Ms Mariella ca 50 minuter efter nödanropet. Fartyget hade redan tidigare observerat att Estonias ljus försvann 0135 och att radarmålet försvann 0148. Då den anlände till olycksplatsen såg fartyget i sina strålkastare otaliga människor i vattnet och på flottar. På grund av förhållandena kunde man inte fira ner livbåtar, varför fartyget firade ner sina räddningsflottar i fören och i aktern med vajrar.På flottarna fanns fartygets personal iklädda räddningsdräker färdiga för räddningsarbeten. Under de följande timmarna kunde fartyget med sina flottar lyfta upp 18 personer ur vattnet.

Som följande kom till platsen Ms Silja Europa under befäl av sjökapten Esa Mäkelä, som utsågs till ledare för olycksplatsen, Ms Isabella, Ms Silja Symphony och Ms Finnjet. Fartyget började leta upp räddningsflottar och människor i vattnet. De strävade också till att skydda de flottar de hittat och hålla dem i sina strålkastare nära sig. Fartygen meddelade platserna för de räddningsflottar de hittat åt olycksplatsens ledare, som vidarebefordrade dem till helikoptrarna.Ms Isabella satte ut sin evakueringsrutschbanan och i ändan på den en flotte där besättningsmedlemmar i räddningsdräkt fungerade som bärgare. Fartyget lyfte via sin rutschbana under de följande timmarna upp 17 personer. Räddningsåtgärdernas våldsamhet och farlighet påvisar det, att två av Isabellas bärgare själv hamnade i vattnet.De plockades upp av gränsbevakningsväsendets helikopter.Ms Silja Europa sänkte ner sin lotsstege, längs vilken ett av olyckasoffren (en man på ca 20 år) klättrade upp på fartyget. Offret försökte först klättra uppfrån flotten på stegen men föll i vattnet. Ett ögonblick senare förmådde han likväl få tag i stegen och rädda sig.

Till olycksplatsen anlände som följande Ms Finnmerchant kl 0355 och Ms Finnhansa 0430. ungefär klockan fem anlände till området Ms Ministar, Ms Ingrid Gorthon och VL Tursas. Ministar och Tursas kunde båda rädda en människa över sina låga kanter.

Då räddningsåtgärderna framskridit till det skede, att objekt på olycksplatsen eller i dess omedelbara närhet hade räddats eller granskats, sändes från sjöräddningscentralen till olycksplatsens ledare driftsberäkningar, som efter detta med fartyg enligt parallellsystemet spanade i driftsriktningen inom ett område, som bestämdes som en funktion av tiden som förflutit sedan olyckan och driftsberäkningarna. Ifrågavarande område genomkammades två gånger före kl 1300.

På detta sätt räddades från området sammanlagt 38 människoliv.

Vid den tidpunkt då den sista människan räddades levande var följande fartyg på olycksplatsen: Ms Mariella, Ms Silja Europa (OSC), Ms Isabella, Ms Silja Symphony, Ms Finnhansa, Ms Finnmerchant, Ms Westön, Ms Birg, Ms Ministar, Ms Maersk Eurostatue, Ms Arkadia, VL Tursas och Mil Uusimaa.

Utöver dessa anmälde sig i området talrika fartyg till räddningsarbetet. Största delen av ovan nämnda fartyg befriades från sina uppgifter kl 13.15 och 18.32. Efter detta deltog i spaningsuppgifterna i huvudsak statens fartyg. Då helikoptrarna kom till platsen strävade fartygen till att åt dem hänvisa räddningsobjekt och lysa upp havsområdet. De finländska helikoptrarna från gränsbevakningsväsendet landade dessutom på bilfärjorna och överlämnade de personer de räddat och färjornas personal skötte deras fortsatta vård. Dessutom var man tvungen att fälla ner en ytbärgare, som hängde i vinschvajern från en svensk helikopter, då vinschen gick sönder.

4.2 ERHÅLLNA ERFARENHETER

Inom femtio minuter fick man till olycksplatsen ett fartyg, som i teorin med hänsyn till dess kapacitet skulle ha kunnat evakuera alla människor från Ms Estonia. Inom loppet av en dryg timme fyrdubblades kapaciteten dessutom.

I så svåra väderförhållanden är de stora passgerarfartygens räddningsåtgärder synnerligen svåra att genomföra. Med beaktande av förhållandena var räddningsresultatet likväl storartat. De i vajrar fästa räddningsflottarna, som användes i räddningsarbetena, visade sig vara de mest användbara i svåra förhållanden.

I samband med en dylik räddningsoperation bör ett passagerarfartyg eller RoRo-fartyg, som har en bra landningsplats, utses till evakueringsfartyg som styr så att det bjuder en möjligast jämn landningsplattform åt helikoptrarna och håller sig på lämpligt avstånd från olycksplatsen.

Den sjökapten, som utsågs till ledare för olycksplatsen, var bekant för sjöräddningscentralen och ansågs vara lämplig för uppgiften. Hans verksamhet visade att uppfattningen var riktig. Sjöbärgarna och speciellt fartygens befälhavare bör lära känna varandra och umgänget bör ökas.

Det fartyg, som utsågs till ledarfartyg på olycksplatsen, sakande luftfartsradio, varför man i ledandet av helikoptrarna använde andra fartyg och gränsbevakningsväsendets luftfarkoster. Detta korrigerades då ledaren för flygverksamheten på olycksplatsen på morgonen kom ombord på fartyget.

Fastän det ovan beskrivna samarbetet mellan fartyg och helikoptrar i bärgandet ur havet inte i större grad hade övats, löpte samarbetet enligt helikoptrarnas befälhavare likväl bra.

5. SAMARBETSMYNDIGHETERNAS ÅTGÄRDER OCH DE ERFARENHETER MAN FICK AV DEM

5.1 BRAND- OCH RÄDDNINGSMYNDIGHETERNAS VERKSAMHET

Räddningsbyrån vid länsstyrelsen för Åbo och Björneborgs län

Länets räddningsinspektör fick som medlem av sjöräddningsområdets ledningsgrupp meddelande om olyckan kl 0230 och uppmaning att komma till sjöräddningscentralen. Räddningsinspektören meddelade om olyckan till dejouren vid inrikesministeriets räddningsavdelning via alarmcentralen i Nylands län, till landshövdingen och tog kontakt med dejouren vid inrikesministeriets räddningsavdelning. Räddningsinspektören förhandlade om situationen med inrikesministeriets beredskapsledare. Med landshövdningen för Åbo och Björneborgs län höll räddningsinspektören en lägesunderhandling 0600. På landshövdningens initiativ sändes en lägesrapport till Republikens President. Länets räddningsinspektör gav också en lägesrapport till inrikesminister Pekkarinen.

Enligt sjöräddningsområdets beslut ordnades ambulansberedskap i Pärnäs i Nagu. Den allmänna räddningstjänsten fick av kommendören för sjöbevakningssektionen kl 1000 i uppgift att arrangera psykiskt stöd samt transport av offren från Latokari till Helsingfors 29.9.

Räddningsbyråns räddningsinspektörer deltog tillsammans eller turvis i sjöräddningsområdets ledningsgrupps alla möten och sjöräddningsområdets informationstillfällen till den 30.9 kl 2000, varefter de fungerade i dejoursberedskap. Räddningsinspektörerna rapporterade under räddningsåtgärderna regelbundet om läget och sina åtgärder till landshövdningen och inrikesministeriets Räddningsavdelning.

Åbo Brandverk

I sjöräddningsområdets ledningsgrupp fungerade i sjöräddningscentralen Åbo brandchef och biträdande brandchef.

I olyckans räddningsverksamhet deltog hela brandverkets personal: distriktsalarmcentralen, nästan hela brandverkets lediga skift, ekonomiavdelningen och tekniska avdelningen.

På verksamhetsområdet eller i reserven var 28.9 fyra EKA-grupper. Dessa användes i ytbärgaruppgifter i luftvapnets Mi-8 helikoptrar och i en svensk helikopter som ytbärgarnas bytesmanskap. EKA-gruppen svarade på Utö för patienternas primärvård och offrens mottagande från helikoptrarna och transport vidare.Under hela olyckan deltog i räddningsuppgifterna 9 EKA-grupper. I dessa fungerade sammanlagt 36 brandmän av vilka 17 fungerade i vattnet i ytbärgaruppgifter.
Åbo brandverks ambulansenheter fungerade 28.9. i skärpt beredskap inklusive storambulans. Ambulansenheterna skötte patienternas transport från helikoptrarna till Åbo universitetscentralsjukhus.

Åbo brandverks alarmcentral förmedlade sjöräddningscentralens och länets räddningsmyndigheters alarm och meddelanden vidare åt mottagarna samt omhänderhade i egenskap av länets alarmcentral kontakterna med grannlänens alarmcentraler.

Ekenäs-Hangö sammarbetsområdets verksamhet

I Hangö sjöräddningsdistrikts Ekenäs samarbetsområdes ledningsgrupp beslöt man kl 1010 att höja beredskapen i Västra Nylands distriktssjukhus, Mjölbolsta och Nylands Brigads sjukhus.I området beslöt man om kommunernas uppgiftsindelning så, att man i Ekenäs, Karis och Ingå upprätthåller förmåga att bistå i räddningsverksamheten vid behov. Ambulanserna från Salo och Lojo kallades till Ekenäs. På basen av ambulansanrop genomfördes transporterna från Tulludden och från nya sportplan till sjukhuset.

På sjöräddningsområdet fick man senare besked om att olycksoffren i regel transporteras till Utö och endast i samband med tankning är patienttransporter till Hangö möjliga. På grund av detta beslöt man att återgå till normal bereskap i räddningstjänsten förutom för Hangö brandverk, som upprätthöll skärpt beredskap för sjuktransportuppgifter.

5.2 POLISENS VERKSAMHET

Länspolisrådet hade helhetsansvaret för polisverksamheten. Han svarade för polisverksamheten ledning och koordinering samt medverkade som medlem i ledningsgruppen och ordförande för polisens ledningsgrupp. För polisens fältledning, förutom undersökning, svarade polismästaren i Åbo. För undersökningen svarade centralkriminalpolisens Åbo distriktsenhet.

Utgångspunkten för polisens verksamhet var att bistå den egentliga räddningsoperationen med följande huvuduppgifter:

1. Polisundersökning, förhör, ordergivning och identifiering (Centralkriminalpolisen)
2. Ordnande av informationsverksamheten för anhöriga (INFO-punkten), skapande och upprätthållande av kartotek över överlevande samt insamlandet av passageraruppgifter.Informationskundservice rörande ovan nämnda frågor per telefon på polishuset på tre språk. Desutom deltog man i av sjöbevakningssektionen ledda allmänna informationstillfällen.
3. Upprätthållande av ordning och bevakning i olika verksamhetspunkter.
4. Skapande av förutsättningar för informationstillfällenas och pressens informationspunkts arrangemang och upprätthållande av ordningen samt ordnande av servering och tekniska tjänster.
5. Ordnande och säkrande av statsledningens transporter.
6. Bistå katastrofundersökningskommissionen i dess arbete.

Sjöräddningsområdets ledningsgrupps och polisens egen ledningsgrupps arbete var koordinerat så, att polisens ledningsgrupp sammankom före sjöräddningsområdets ledningsgrupp, varvid aktuella polisuppgifter alltid fanns till förfogande i sjöräddningsområdets ledningsgrupp. Länspolisrådet var närvarande vid alla ledningsgruppens möten och koordinerade sålunda polisorganisationens stödmöjligheter och verksamhetens tidpunkt.

5.3 FÖRSVARSMAKTENS VERKSAMHET

Staben för Åbo och Björneborgs Militärlän

I Skärgårdshavets sjöräddningsområdes ledningsgrupp fungerade som representant för staben för Åbo och Björneborgs militärlän i början operativa avdelningens generalstabsofficer och senare sjöförsvarsofficeren, som är medlem i sjöräddningsområdets ledningsgrupp. Han verkställde de av sjöräddningstjänsten krävda uppgifterna i militärlänet och gav order om de nödvändiga åtgärderna åt truppförbanden och höll militärlänets ledning informerad om läget. Han omhänderhade också kontakterna med Skärgårdshavets Marinkommando samt deltog i egenskap av medlem i sjöräddningsområdets ledningsgrupp i informationstillfällena på Polishuset.

Åbo Kustregemente

Åbo kustregemente deltog i bilfärjan Estonias räddningsoperation genom att grunda en evakueringscentral på Utö fort samt genom att sköta underhållstransporterna. Under operationen upprätthöll man skärpt övervakning av havsområdet. Från Åbo kustregemente deltog Utö fort och Minfärjan Pyhäranta i operationen.

De första patienterna anlände till fortet kl 0420 och den sista överlevande kl 0900. De första döda hämtades till fortet kl 1200 och de sista kl 2030. Sanitetsgrupperna från Mariehamn, Stockholm, Pargas och Åbo kom före kl 0900, den första från Mariehamn var på plats ca kl 0600.

LEKA :s huvudavdelning från Helsingfors räddningsverk anlände till Utö kl 1017 och hade som huvuduppgift att assistera i evakueringsåtgärderna. Fyra ur LEKA gruppen fungerade som ytbärgare i luftvapnets helikoptrar några timmar.

Till Utö fort hämtades sammanlagt 23 patienter, varav de första var på fortet kl 0420. På fortet beredde man sig på att ta emot en betydligt större patientmängd, ca 200-300 patienter. Patienterna, som hämtades till Utö, var alla utom en, i förhållandevis gott skick. Alla patienter led av hypotermi, de flesta var i lindrigt chocktillstånd. I svår chock var endast en person. I samband med mottagandet på helikopterfältet sveptes patienterna in i filtar och transporterades den 300 m långa vägen till kasernen på traktorflak. I kasernen togs patienternas våta kläder bort och man hjälpte dem att få torra kläder på (träningsdräkt och yllestrumpor). I början undersöktes patienterna på sjukstugan. Patienter, vars kondition konstaterades vara nöjaktig, flyttades till rummen, under filtar i bäddar och åt dem gavs varm saft att dricka. Behandlingen av chocken ordnades genom att man samtalade med patienten. Åt dem gavs möjlighet att ringa sina anhöriga. Efter första hjälpen flyttades patienterna med helikopter till Åbo universitetscentralsjukhus.

Huvuddelen av de som hittats omkomna på olycksplatsen transporterades via Utö (28.9. hämtades till Utö 40 döda och 29.9. 19 döda till). Kropparna flyttades till hallen nära helikoptrarnas landningsplats och täcktes med filtar för natten. På morgonen fick man katastrofkistor till platsen. I de omkomnas underhåll deltog två polismän från centralkriminalpolisen i Åbo, en läkare, två sjukvårdare från Åbolands sjukvårdsdistrikt och stampersonalen på Utö fort. Åtgärderna omfattade av polisen utförd föridentifiering av offret (numrering, fotografering, uppteckning av beklädnadsuppgifter och kännetecken) och offrets överflyttande i katastrofkista.I detta skick flyttades offren då minfärjan Pyhäranta anlänt ombord med lastbil. På kajen ordnandes en kort andaktsstund.

De omkomna transporterades med fartyget till Åbo och överlämnades i Latokari åt centralkriminalpolisens DVI-enhet. Offrens underhåll skedde utan större problem, emedan man för mottagandet på Utö hade utvalt kunnig personal. Sammanlagt deltog ca 90 personer i räddningsuppgifterna. Åbo Kustregementes räddningsverksamhet förlöpte bra, signalförbindelserna fungerade väl och samarbetet mellan olika myndigheter var gott. Till fortet kom oavbrutet telefonförfrågningar. De anhörigas talrika förfrågningar gav ledningsgruppen på Utö mycket arbete.Denna informationsverksamhet parallellt tillsammans med polisen orsakade förvirring och även beklagliga missförstånd.

Skärgårdshavets Marinkommandos verksamhet

Minfartyget Uusimaa och minfärjan Pansio från Skärgårdshavets marinkommando var bland de första fartygsenheterna, som kallades till platsen. För minfärjan Pansio konstaterades sjöfärhållandena vara så svåra att den befriades från sina egna uppgifter tillsammans med minfärjan Pyhäranta genast efter avgången.

Uppgiften för minfartyget Uusimaa blev att söka efter människor i vattnet och räddningsflottar liksom de andra fartygstyperna under olycksplatsens ledares ledning.

5.4 LÄNETS HÅLSOVÅRDS VERKSAMHET

Som medlemmar i sjöräddningsområdets ledningsgrupp fungerade Åbo och Björneborgs läns länsläkare och rättsläkare. De omhänderhade de utvalda evakueringssjukhusens mottagningsberedskap samt att man fick läkarna och sjukvårdspersonalen transportklara att sändas till evakueringscentralerna. I patienternas mottagningsverksamhet i evakueringscentralerna deltog läkare och vårdpersonal från Åbo och Björneborgs län, landskapet Åland och sjukhusen i Ekenäs-Hangö området. I sjöräddningsområdets ledningsgrupp kom man överens om att samla patienterna till Utö och på grund av transportarrangemangen också delvis till Hangö. Beredskapen att ta emot patienter hade 28.9 kl 1000 höjts till följande nivå: Åbo universitetscentralsjukhus 300, Ålands Centralsjukhus 80, Ekenäs Kretssjukhus ca 50, Åbo stadssjukhus i reserv ca 100.

Vid samma tidpunkt var i verksamhet:
- Vid Åbo universitetscentralsjukhus beredskapsgrupp läkare+2 specialsjukvårdare, en läkare från Mariehamn och 2 sjukvårdare från Utö på Utö,
-4 ambulanser, läkare och hjälpsköterska i Pärnäs i Nagu.
-Hangö och Västra Åbolands hälsocentraler beredda att ta emot patienter (30-40) och delta i transporter vidare.

Sjukhusens mottagningsberedskap hävdes den 28.9. kl 1700, då patienterna från Utö under dagen hade evakuerats till Åbo och delvis till Hangö. I olyckan skadade fanns i Stockholm 1, i Ekenäs 4 och på Åbo universitetscentralsjukhus 6. Patienterna hemförlovades på följande sätt: 29.9/40 patienter, 30.9/8 patienter och de sista 5.10. Vårdade patienter fanns på de olika sjukhusen på följande sätt:

-ÅUCS	38
-Mariehamn	8
-Hangö hvc	8
-Ekenäs kretssjukhus	4
-HUCS	1
-Huddinge/Stockholm	1
-Västra Åboland	4(som transport 13)

Åt dem, som räddades ombord på MS Mariella, MS Silja Symphony och MS Silja Europa, hade getts första hjälp på fartygen. I destinationshamnarna, Helsingfors och Stockholm, hemförlovades de räddade efter läkarundersökning. Sammanlagt räddades från olyckan 137 personer. Alla som kom under vård överlevde trots svår hypotermi. Sannolikt fick ingen bestående invaliditet. Åbo universitetssjukhus psykiater ordnade från och med den 28.9. patienternas psykiska vård i Åbo och Mariehamn.

För de omkomnas behandling och identifiering anlände DVI-kommittèn till Åbo 28.9. kl 1700 och beslöt att identifieringen utförs i Helsingfors på rättsmedicinska anstalten av Centralkriminalpolisen.

5.5 SKÄRGÅRDSHAVETS SJÖFARTSDISTRIKTS VERKSAMHET

Som Skärgårdshavets sjöfartsdistrikts medlem i sjöräddningsområdets ledningsgrupp fungerade sjöfartsöverinspektören. Till hans uppgifter hörde att biträda ledningsgruppen i sjöfartsfrågor och rapportera om händelserna och verksamheten åt sitt eget administrationsområde (Trafikministeriet, Sjöfartsstyrelsen och Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt). Överinspektören deltog i ledningsgruppens möten och informationstillfällen som ledningsgruppens medlem.

Skärgårdshavets sjöfartsdistrikts Åbo sjötrafikcentrals utrymmen i Åbo användes som inkvarteringsutrymmen för de ytbärgare som stod i beredskap. På basens område i Pärnäs omhänderhade farledsgruppen trafikdirigeringen samt deltog i vården av de räddade patienterna som väntade på vidaretransport i närheten av helikopterlandningsplatsen.

5.6 DEN FRIVILLIGA RÄDDNINGSTJÄNSTENS VERKSAMHET

Verksamheten begränsade sig närmast till organiserandet av beklädnad och hemtransport av de personer från Estland, som förts till Åbo för sjukhusvård. Finlands Röda kors Egentliga Finlands avdelning ordande kläder åt sammanlagt 21 personer. Åt två personer ordnades flygtransport mellan Helsingfors och Reval. FRK:s centralbyrå och Helsingfors-Nylands distrikt hjälpte till med kläder och transporter för de personer, som kom med passagerarfärjorna till Helsingfors. FRK:s internationella avdelning sände en delegation för att biträda Estlands Röda kors bl.a. i organserandet av hjälpverksamheten för de omkomnas anhöriga.

5.7 ERHÅLLNA ERFARENHETER

Sjöräddningsområdets ledningsgrupp visade sin prestationsförmåga och effektivitet som organ, som koordinerar samarbetet och verksamheten. Ledningsgruppens beslutsfattande i sjöräddningscentralen, ansikte mot ansikte bredvid den gemensamma lägesbilden, informationen och signalförbindelserna, minimerade dröjsmålet.

Då dessutom sjöräddningsområdets ledningsgrupps beslut och utförda åtgärder samt till buds stående uppgifter förmedlades som sådana via varje ledningsgruppsmedlem vid informationstillfällena, fick man till stånd en pålitlig informationsaktivitet i realtid.

För de omkomnas behandling och identifiering anlände DVI-kommittèn till Åbo 28.9. kl 1700 och beslöt att identifieringen utförs i Helsingfors på rättsmedicinska anstalten av Centralkriminalpolisen.

5.5 SKÄRGÅRDSHAVETS SJÖFARTSDISTRIKTS VERKSAMHET

Som Skärgårdshavets sjöfartsdistrikts medlem i sjöräddningsområdets ledningsgrupp fungerade sjöfartsöverinspektören. Till hans uppgifter hörde att biträda ledningsgruppen i sjöfartsfrågor och rapportera om händelserna och verksamheten åt sitt eget administrationsområde (Trafikministeriet, Sjöfartsstyrelsen och Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt). Överinspektören deltog i ledningsgruppens möten och informationstillfällen som ledningsgruppens medlem.

Skärgårdshavets sjöfartsdistrikts Åbo sjötrafikcentrals utrymmen i Åbo användes som inkvarteringsutrymmen för de ytbärgare som stod i beredskap. På basens område i Pärnäs omhänderhade farledsgruppen trafikdirigeringen samt deltog i vården av de räddade patienterna som väntade på vidaretransport i närheten av helikopterlandningsplatsen.

5.6 DEN FRIVILLIGA RÄDDNINGSTJÄNSTENS VERKSAMHET

Verksamheten begränsade sig närmast till organiserandet av beklädnad och hemtransport av de personer från Estland, som förts till Åbo för sjukhusvård. Finlands Röda kors Egentliga Finlands avdelning ordande kläder åt sammanlagt 21 personer. Åt två personer ordnades flygtransport mellan Helsingfors och Reval. FRK:s centralbyrå och Helsingfors-Nylands distrikt hjälpte till med kläder och transporter för de personer, som kom med passagerarfärjorna till Helsingfors. FRK:s internationella avdelning sände en delegation för att biträda Estlands Röda kors bl.a. i organserandet av hjälpverksamheten för de omkomnas anhöriga.

5.7 ERHÅLLNA ERFARENHETER

Sjöräddningsområdets ledningsgrupp visade sin prestationsförmåga och effektivitet som organ, som koordinerar samarbetet och verksamheten. Ledningsgruppens beslutsfattande i sjöräddningscentralen, ansikte mot ansikte bredvid den gemensamma lägesbilden, informationen och signalförbindelserna, minimerade dröjsmålet.

Då dessutom sjöräddningsområdets ledningsgrupps beslut och utförda åtgärder samt till buds stående uppgifter förmedlades som sådana via varje ledningsgruppsmedlem vid informationstillfällena, fick man till stånd en pålitlig informationsaktivitet i realtid.

Förutsättningar för ledningsgruppens smidiga verksamhet var Skärgårdshavets sjöbevakningssektions stabs ledningscentrals grundrenoverade utrymmen och de möjligheter Polishusets auditorium gav att arrangera informationstillfällen avskilt från ledningscentralen, men i dess omedelbara närhet. Ledningsgruppens verksamhets effektivitet var också en följd av, att man på Skärgårdshavets sjöbevakningssektions område hade hållit två katastrofövningar rörande bilfärjor, där ledningsgruppens medlemmar hade varit med.I dessa verklighetstrogna övningar hade Skärgårdshavets sjöbevakningssektion ledningsgrupp blivit effektiv och speciellt samarbetsduglig.

Ledandet av respektive ledningsgruppsmedlems organisation på basen av de beslut kommendören gjort i ledningsgruppen fungerade friktionsfritt. Man kunde inte helt undvika informationsavbrott på grund av brister i lägesuppgifterna, men deras betydelse var inte avgörande. Ledningscentralens fasta telefonförbindelser stördes av användandet av GSM-telefoner i ledningscentralen.

6. INFORMATIONSVERKSAMHET

Informationsverksamheten startade mycket snabbt efter det att olyckan skett. Begynnelseskedets informerande var närmast att reda ut situationen åt reportrar, som ringde till sjöräddningscentralen. De första kontakterna togs redan före klockan fyra på onsdagen 28.9.1994. Redan alldeles i början kom det samtal från olika håll i världen. Förfrågningarna kom till sjöräddningscentralen och var i början till och med till besvär för räddningsåtgärdernas ledande. Samtalen dirigerades till en särskild informationslinje genast när man hade kunnat lösgöra en skild person, som kunde tillräckligt bra engelska, för att sköta besvarandet av förfrågningarna. Informerandet band under hela olycksdagen två personers arbetsinsats. Trycket lättade märkbart först på kvällen följande dag.

Informationsansvaret hade delats så, att Skärgårdshavets sjöbevakningssektion svarade för information rörande räddningsverksamheten och Åbo polisinrättning för information rörande offer och räddade. För information rörande händelsens undersökningar svarade olyckans undersökningskommission.

Sammanlagt anordnades 11 informationstillfällen. Det första tillfället hölls 28.9.1994 kl 0500. Samma kväll hölls ett informationstillfälle i samband med premiärministrarnas besök. I informationstillfällena deltog bevakningssektionens kommendör, ledningsgruppens medlemmar samt andra sakkunniga, såsom undersöknningskommissionens medlemmar och dr Nuorteva. I samband med premiärministrarnas besök anlände informationscheferna från utrikesministeriet och statsrådets kansli.

Kommendören för Skärgårdshavets sjöbevakningssektion svarade för informationsverksamheten. Utöver kommendören deltog i informerandet från SHSB komkapt Saarinen, kaptl Hassinen, kaptl Lahtinen och preml Laakso samt från Gränsbevakningsväsendets stab kom Hyyryläinen (natten mellan fredag och lördag). De sistnämnda använde till informationsverksamheten sammanlagt ca 120 timmar (onsdag-lördag).

I praktiken gav nästan alla, som arbetade i sjöräddningscentralen, uppgifter per telefon isynnerhet i början av operationen.

De insatser informationsverksamheten krävde visade sig vara betydligt större än sjöbevakningssektionen på förhand hade väntat sig. Informationen kom igång mycket snabbt efter det att olyckan skett och försvårade till och med ledandet av räddningsåtgärderna då särskilda informationstelefoner saknades. Utomstående informationsexpertis kom till platsen först på onsdag eftermiddag, då man i praktiken redan hade hade varit tvungen att lösa de värsta problemen. För informationsverksamhetens del visade olyckan, att den binder flera språkkunniga personer, som ordnar informationstillfällen åt de internationella reportrarna, uppgör informationsmaterial åtminstone på finska, engelska och svenska och sköter telefoninformation. Särskilda informationstelefoner bör snabbt fås i bruk i avskilda utrymmen. Lyckad informationsverksamhet förutsätter ovillkorligen omsorgsfull planering och övning av verksamheten.

7. FÖRVERKLIGADE OCH PLANERADE UTVECKLINGSÅTGÄRDER

7.1 FÖRVERKLIGADE UTVECKLINGSÅTGÄRDER

De erfarenheter man fick av luftfarkosternas verksamhet behandlades på flygbevakningsdivisionens skolningsdagar i oktober. Vid seminariet, som hölls i Åbo i mitten av november, behandlade de finländska och utländska helikopterbesättningarna, som deltog i rädddningsarbetena, operationens erfarenheter.

Följande utvecklingsåtgärder har redan utförts:

- i katastrofplanens alarmschema har man förtydligat alarmerandet av ledarna för flygverksamheten och luftfarkosterna och placerat dem tidigare i tidtabellen
- utebevakningsfartygens akterdäcks räddningsberedskap har förbättrats
- man har påbörjat utbildningen av två nya ytbärgare vid flygbevakningsdivisionen med tanke på utvecklandet av sjöräddningsberedskapen i Helsingfors och Rovaniemi
- flygbevakningsdivisionens helikopter har gjort besök för att bekanta sig med landningsplatserna i Estland liksom också till baserna på Gotland och i Ronneby
- till Silja Europa har anskaffats luftfartsradio och åt gränsbevakningsväsendets flygbevakningsdivisioner har man anskaffat effektivare luftfartsradioapparater till ledarna för flygverksamheten
- uppgifterna om tanknings- och landningsplatserna i yttre kanten av skärgården på Finlands område har delats ut åt de nordiska ländernas representanter och motsvarande uppgifter har mottagits av dem.

7.2 PLANERADE UTVECKLINGSÅTGÄRDER

Man har påbörjat utvecklandet av ett ADB-baserat alarmsystem för sjöräddningscentralen tillsammans med Södra Finlands flygräddningscentral. Sjöräddningscentralens utrustande med luftfartsradio och luftlägesbild är under planering. Man övergår till ett system med två ledningscentraldejourer senast från och med den 1.1.1996.

I framtiden har man planerat att ordna regelbundna sammankomster för representanter för hela Östersjöområdets sjöräddningshelikopterenheter. Detta har redan varit praxis i Norge, Sverige och Danmark.

Planeringen av förbättrandet av utrymmena och verksamhetsförutsättningarna för flygverksamhetens ledare har påbörjats vid staben för Skärgårdshavets sjöbevakningsektion.

I service- och flygplaneringen kommer man att sträva till, att två Super Puma är flygdugliga stor del av året som möjligt. Dessutom utvecklas beredskapen genom arbetstidsarrangemang.

Den jourhavande Super Pumans besättnings andra mekaniker bör ersättas med en ytbärgare. Flygbevakningsdivisionen utvecklar också det interna alarmsystemet.

Räddningsflottar, som lyfts med vajrar och krokar borde vara obligatoriska räddningsredskap på passagerarfartyg, emedan man kan lyfta dem ur vattnet upp på fartygets däck. Flottarna bör dessutom på båda sidorna förses med reflekterande text, som kunde bestå av fartygets namn eller radioanrop och flottens nummer synliga från luften. Då kan man registrera de flottar man granskat. Flottarna borde ha radarreflektor. Livbåtarna bör vara täckta och försedda med automatutlösning.

För att utveckla informationsverksamheten har man planerat ett såväl passivt som aktivt informationssystem, som kan användas av alla administrativa enheter vid gränsbevakningsväsendet (åt informatörerna servicenummer och andra tjänster). Projektet förverkligas i samarbete med tekniska avdelningen vid staben för Gränsbevakningsväsendet.

Kommendören för
sjöbevakningsektionen
Kommodor

JAAKKO SMOLANDER
Jaakko Smolander

Biträdande kommendör
Kommendör

HEIKKI HYYRYLÄINEN
Heikki Hyyryläinen

DISTRIBUTION	GBVS	1
	SHSBS	3
	ARKIV	1

5/JS,SP,HHY,J-MS,MM

ÖVERSÄTTNING S-B Brandt

Internet message by kari IIi -kuha

98 11/23 14:45 FAX

Enclosure 22.3.385

and the international commission who have interviewed the rescued crew members
and passangers.

Note: this is only my interpretation of the events. If others have different
views, please, feel free to comment. For clarity I've used the Finnish time
(or EET) throughout the article. Convert them to your timezone.

At 12.00 EET (=Finnish time) the captain changes course from west to more south and decreases the speed from 15-16 knots to eight knots. This can be verified by the Utö fort radar station's observations.
At the same time one of the crew members, a fireman, makes his hourly routine check around the ship and on the car deck and doesn't notice anything exceptional. The course change and the decrease of speed was probably made to turn the ship more to the wind and thus make the trip more pleasant to those passanger who were still in the restaurants
and night club. The course could be corrected later when the restaurants would be closed and people sleeping.

Shortly before 01.00 EET the speed was lowered to five knots. This again according to Uto" radar observations. The ship maintained this speed the rest of the time.

Med anledning av breven ovan har jag skrivit till Kari för att försöka få fram källan och även tidningsartiklarna. Nedan mina frågor och Karis svar:

>My question: Have you got this verified by the Uto fort radar, and if,
>can you give me the verification. If not, where can I verify this? Have
>you got it from news articles or? Have you any material - contact
>persons etc?

I remember reading this a couple of days later either in Aamulehti. (a local newspaper) or Ilta-Sanomat (a countrywide tabloid)

Also, there was speculation about why the course change at least in Ilta-Sanomat, and the local TV news. At first it was surprising why Estonia had changed course more to the south, it was speculated that the course change was to turn the sjip more to the wind - which sounds plausible.

Ytterligare från Internet:

This morning's (Oct. 4, 1994) Hufvudstadsbladet (Helsinki) writes:

...*Video film supports the theory about Estonia wreck*
and also

...The under-water cameras also show that the vessel had lowered its speed before the accident.

Haverikommissionens rapport grundar sig på ett antagande om kurs och fart. Man har inte gjort några ansträngningar för att finna ut verkligheten och redovisar inga vittnesuppgifter från Utö Fort eller liknande, trots att de uppenbarligen förekommit sådana i pressen.

1998-11-20

1/23 14:45 FAX

bedömning inte heller från en enskilld våg eftersom den inte skulle framkalla det explosionsliknande ljudet i det ögonblicket den träffade fartyget. För att fartyget skall kunna lyftas eller flyttas erfodras kraft "utifrån". Kraften från ett hängande visir kan inte lyfta fartyget, ej heller flytta det i sidled eller liknande. Det är lika omöjligt som att sätta en fläkt på en segelbåt och därigenom driva den frammåt. Ett hängande visir som slår kan påverka genom skakningar och naturligtvis oljud, men inte på det sätt vittnen har beskrivit.

Nedan brev från Internet.

From: yli-kuha@korppi.cs.tut.fi (Yli-Kuha Kari)
Date: 01 Oct 1994 14:44:25 GMT
Newsgroups: soc.culture.nordic, soc.culture.baltics
Subject: Re: 967 onboard, about 100 resqued! Was: Estonia sinks

According to today's papers the ship seems to have been in trouble already
over on hour before the distress signal. A female radar operator on duty in Utoe fort had noticed that the ship had gradually gone astray from its
normal route so that by the time of the distress signal the ship was already
about 15 km south off the course and the signal was quite weak. The operator
was surprised that the ship had not called for help earlier if they had problems. The ship had obviously had both engine and electrical problems.
It remains a mystery why the crew on the bridge delayed the alarm, didn't
they realize how serious the situation was?

Afterwards this just plain useless speculation but had they acted earlier
in giving the alarm both in the ship and through the radio the number of casualties would likely not have been as high as they are now.

My deepest sympathies...
--
Kari Yli-Kuha
SQ Consulting, Tampere, Finland
e-mail: yli-kuha@cs.tut.fi
phone: +358 31 3165 200 fax: +358 31 3165 201

Syvyydestä huudan nimeäsi, Herra.

>From +LAEV Tue Oct 4 23:32:33 1994
From: yli-kuha@korppi.cs.tut.fi (Yli-Kuha Kari)
Date: 04 Oct 1994 13:45:37 GMT
Newsgroups:
soc.culture.nordic,soc.culture.baltics,soc.culture.soviet,relcom.politics
Subject: Course of events? (was: Re: 967 onboard, about 100 resqued!)

After the pictures have been taken and it's been verified that the bow door
(or visor) is lacking it is getting more and more clear what actually happened in the unfortunate ferry. I've made this summary according to papers

1998-11-20

Page 2 unknown police logbook

Enclosure 22.3.386

- 2 -

Inga-Lill Franssen ringt, flera ringer och frågar om någon medvetslös och okänd.

Finsk polis har frågat många gånger om Helve är ett kvinnorum.
Fax till Inga-Lill Franssen INFO med förfrågan Blomfelth helve.

10.30 Har försökt ringa 769 9081 Nils Gunnar Danielsson ledningscentralen för att lämna information. Ej svar här.

10.40 Försökt ringa Point Gunnar Severin eller någon annan i ledningen.
Ej svar. Ingen annan heller enl. växeln.

11.05 Tidningar skriver om att estniska fartyget Balanga Queen passerat alldeles intill olycksplatsen.

"Om inte Balanga Queen hade varit före i tidtabellen och om Estonia kallat på hjälp med detsamma då problemen började få problem skulle Balanga Queen kunnat rädda hundratals liv."

"Varför Estonians nödhjälp eller andra radioanrop försenades och inte nådde Balanga Queen är fortfarande oklart."

German translation of the enclosure no. 2 of the finnish Uutinen estonia

Enclosure 22.3.387

Ereignisse zum Unfall
(*Medienereignisse kursiv*)

Angewendete Abkürzungen und Begriffe:

debriefing	=	psychologische Nachbesprechung, welches bezweckt, das Entstehen von Nachwirkungen zu verhindern (u.a. traumatische Streßstörungen)
DVI	=	Desaster victims investigation
Helsinki-Radio	=	ein Bereich von Tele, die im Auftrag des Seeamts u.a. für den Notrufverkehr im Finnischen Meeresbusen zuständig ist
MRCC	=	Maritime rescue center
MRSC	=	Maritime rescue sub center
STT	=	Finnische Nachrichtenagentur
TT	=	Tidningarnas Telegrammbüro (Nachrichtenagentur, Schweden)
TYKS	=	Das Universitätskrankenhaus in Turku (Turun yliopistollinen keskussairaala)

Mi 28.9.:

01.22: Ein schwacher Notruf, wahrscheinlich von Estonia abgegeben.

01.24: Der Notruf von Estonia (Mayday) wird mindestens in folgenden Orten gehört: MRCC Turku, MRSC Turku, MRSC Marienhamn, Küstenschutzstation Kökar, Utö Festung und die Fähren: Anette, Finnjet, Finnmerchant, Mariella, Silja Europa, Silja Symphony

01.26 MRCC Turku ruft in Nauvo an um MRSC Turku mitzuteilen, daß es das Wachtboot Tursas alarmiert.

01.29 Mariella versucht, Helsinki-Radio auf zwei Kanälen anzurufen, bekommt keine Verbindung.

01.30 Estonia teilt Silja Europa ihre Lage mit. Die letzte Verbindung zu Estonia endet um 01.31.

01.30: MRSC Turku (Nauvo) teilt dem Wachtboot Tursas den Unfall mit.

01.30	MRSC Marienhamn alarmiert den Kommandeur des Seerettungsgebiets, Pekka Kiviniemi; er kommt im Seerettungszentrum von Marienhamn um 01.45 an.
01.31:	MRSC versichert, daß MRCC Turku Bescheid weiß über den Unfall.
01.33:	MRCC Turku alarmiert Mikko Montonen, der Wache hält, er kommt im Seerettungszentrum um 01.40 an.
01.35:	Die Kommandobrücke von Estonia gerät unters Wasser. Mariella beobachtet, daß die Lichter von Estonia verlöschen.
01.35:	MRCC Turku übermittelt die Nachricht über den Unfall der Fernsuchanlage (kaukohakulaitteet) der wachhabenden Hubschraubermannschaft. Die Mannschaft bestätigt den Alarm telephonisch im Seerettungszentrum.
01.42:	Silja Europa vermittelt den Notruf von Estonia mit NMT dem MRCC Helsinki (nachdem sie erstmal versuchte, Helsinki-Radio auf dem VHF Kanal 16 und auf dem Notkanal MF 2182 kHz zu erreichen.)
01.42:	Mariella teilt Helsinki-Radio das Mayday mit.
01.45:	MRCC Helsinki bestätigt bei MRCC Turku, daß es schon über die Notsituation Bescheid weiß.
01.47:	Silja Europa in Verbindung mit Helsinki-Radio auf Kanal VHF 16, letztere teilt mit, pan pan Meldung zu senden.
01.48:	Estonia verschwindet im Radar von Utö Festung. Dasselbe wird auf dem Seesituationsbild (meritilannekuva) von MRCC Turku und MRSC Marienhamn gesehen.
01.48:	MRCC Turku ermahnt Helsinki-Radio, auf dem VHF-Kanal 16 eine mayday-relay-Nachricht über den Unfall von Estonia zu senden.
01.50:	Helsinki-Radio beginnt, die pan pan-Nachricht auf VHF 16 zu senden.
01.52:	MRSC Marienhamn teilt MRCC Stockholm das Unglück mit. In Stockholm wird diese Nachricht um 1.55 notiert.
01.57:	MRCC Stockholm ruft MRCC Helsinki an und bietet Hilfe an. Es teilt mit, daß MRCC Turku die Rettungsmaßnahmen koordiniert.
01.58:	MRCC Stockholm ruft MRCC Turku an, erfährt das Neueste und die Bitte um Hubschrauber.
01.58:	MRCC Stockholm alarmiert das Luftrettungszentrum (ARCC Arlanda) und bittet darum, alle möglichen Rettungshubschrauber zu aktivieren.
02.00.	M. Montonen (MRCC Turku) ruft zum ersten Mal den Kommodore Raimo Tiilikainen zu Hause in Espoo an (vermittelt den mayday-Notruf). Der zweite Anruf, wobei schon über den Untergang der Fähre gesprochen wird, etwa

fünf Minuten später. Tiilikainen teilt mit, daß er nach Turku fährt.

etwa 02.15:

Der Diensthabende von TT (Stockholm) ruft den Diensthabenden von STT (Helsinki) an und erkundigt sich, ob er etwas über den Seeunfall weiß. Er weiß nichts. TT ruft ein paar Minuten später nochmals an. Der Diensthabende von STT ruft im Seerettungszentrum in Turku an, wird benachrichtigt, verständigt den Geschäftführer von STT, setzt den Alarm der Medien in Gang (Handlung als technischer Verwirklicher (Übers.: unklar), vartiointiliike teknisenä toteuttajana), verfaßt eine Blitznachricht, die um 02.43 gesendet wird.

200

02.03: Heikki Himanen, Bereitschaftsdienst, kommt im Seerettungszentrum von Turku an.

02.05: MRCC Turku benennt Esa Mäkelä, den Kapitän von Silja Europa, zum Leiter der Rettungsmaßnahmen zur See (OSC).

02.06: MRCC verständigt MRSC Hanko über den Unfall.

02.07: Der schwedische Hubschrauber Q97 wird in Visby alarmiert. Um 02.10 wird der schwedische Hubschrauber Q91 in Ronneby alarmiert.

02.12: Mariello sichtet im Meer Lichter, Rettungswesten, - boote und -inseln.

02.15: MRCC verständigt das Bezirksnotzentrum von Turku.

02.18: MRCC Turku bittet MRCC Helsinki darum, die Hubschraubermannschaft des Bereitschaftdienstes in Bereitschaft zu rufen.

02.20: MRCC Turku bestimmt Utö zum Evakuierungszentrum.

02.20: Der Vizekommandeur Simo Pitkänen kommt im Turku Seerettungszentrum an

02.21: MRCC Helsinki alarmiert den diensthabenden Hubscharauber. Um 03.36 fliegt der Hubschrauber von Helsinki ab.

02.30: Mariella an der Unfallstelle, stellt fest, daß die Fähre gesunken ist und Passagiere sich im Wasser befinden. Läßt Rettungsinseln ins Wasser fallen, beobachtet eine Person in einem Rettungsboot. Um 02.34 berichtet Mariella, daß mehrere Menschen sich in der See befinden.

02.30: Super-Puma (OH-HVG) fliegt vom Flughafen Turku ab.

02.30: MRCC definiert den Unfall als großen Unfall und setzt dementsprechend Alarm in Gang, u.a. wird die Leitungsgruppe des Seerettungsgebiets zum Seerettungszentrum einberufen.

02.36: MRCC Turku bittet das Flugrettungszentrum darum, einen Hubschrauber der Luftwaffe zu alarmieren, und um 02.52 um mehr. Nach Aussage des

Luftrettungszentrums war die erste Kontaktaufnahme um 02:50. Um 02.58 bittet das Luftrettungszentrum um möglichst viele Hubschrauber der Luftwaffe und möglichste schnell.

02.43: STT Blitz: *Estonia gekentert und gesunken. In der See Rettungsboote und Menschen.*

02.44: Silja Europa kommt an der Unfallstelle an.

02.50: MRCC Stockholm nimmt Kontakt mit dem Vertreter von Estline, Mats Björnudd, auf, um die Passagierliste zu bekommen.

02.55: MRCC Helsinki fragt MRCC Tallin nach den Passagieren der Estonia. Erfährt, daß Estonia am Abend von Tallin lossegelte mit 679 Passagieren und 188 Mannschafts-mitgliedern. Helsinki berichtet Tallin nicht genauer über den Unfall, nur, daß dort etwas geschehen ist und Menschen sich in Seenot befinden.

03.00: MRCC Stockholm bietet zwei Hubschrauber aus Dänemark an.

03.05: Der erste Hubschrauber, Super Puma OH-HVG von Turku, kommt an der Unfallstelle an. Beginnt zuerst mit der Suche nach Menschen im Wasser, findet nichts, fangt an, die Inseln zu bergen. Bis 04.15 sind vier nach oben gehievt, bringt sie zu Silja Europa und fliegt nach Turku, um zu tanken und um einen anderen Oberflächenretter zu holen (pintapelastaja).

201

03.08: Mariella rettet 6-7 Menschen mit ihrem eigenen Floß (lautta)

03.15 Die Transportflugflotte der Luftwaffe von Uti wird alarmiert.

03.30: MRCC Helsinki meldet den Unfall dem Wachoffizier der Grenzwache. Er setzt sich um 03.40 mit MRCC Turku in Verbindung und erfährt die aktuellen Informationen. Er alarmiert die Leitung der Grenzwache und die Regierung.

03.39: STT: zweites Nachrichtentelegramm: die Seewache in Turku wurde etwa um 2.00 Uhr alarmiert. In der See wurden bis drei Uhr einige Menschen gefunden. Auf der Fähre befanden sich 679 Passagiere und 188 Mannschafts-mitglieder.

03.49: STT: Pressekonfferenz im Polizeipräsidium von Turku um 5.00.

03.50: Die ersten extra Nachrichten von Radio Finnland (Telegramm 1'03", kurz die Fakten über Sinken und Rettungsmaßnahmen). Danach im Radio Finnland extra Nachrichten alle halbe Stunde.

04.15: Kommodore Raimo Tiilikainen kommt im Seerettungszentrum von Turku an.

04.15: Die Hubschraubermannschaft von Rovaniemi's Wachflotte wird alarmiert.

-

04.28: *STT: Aus der See bis vier Uhr 7 Menschen gerettet.*

04.30: *Der Text-TV von Yle berichtet über den Unfall. Danach fortlaufend Informationen im Text-TV.*

04.38: Der erste Hubschrauber der Wehrmacht (HS-14X-92) fliegt von Uti ab.

04.40: Der Wachhabende im Stab der Grenzwache berichtet über den Unfall dem Sicherheitsleiter der Regierung. Dieser prüft die Unfallfakten beim Leitungszentrum in Turku und ruft um 04.50 den Pressesprecher (Leiter) der Regierung an. Dieser benachrichtigt den Premierminister um 04.55. Die Regierungsmitglieder werden bis 5.40 benachrichtigt.

05.00: Pressekonferenz im Polizeipräsidium von Turku.

05.00: *Nachrichten in Radio Finnland: ein genaueres Telegramm und Telefoninterview mit Per-Erik Cederqvist, Informationchef von Mariella: berichtet, wie ein von ihm interviewter schwedischer Passagier von Estonia erzählt hatte, daß der Unfall sehr schnell verlief. Das Verrutschen der Ladung kann den Unfall verursacht haben. Der Redakteur fragt, ob alle Menschen gerettet werden; Cederqvist meint, daß die hoffnungslos ist.*

05.35: *STT: die Ärzte meinen, daß aufgrund von Hypotermia die Lage der Menschen im Wasser fast hoffnungslos ist.*

05.40: *STT: man befürchtet, daß etwa 850 Menschen ertrunken sind, weil bis fünf Uhr nur 10-20 aus dem Wasser hochgeholt wurden.*

05.50 Die estnische Küstenwache meldet dem MRCC Helsinki, daß aus Estland ein Flugzeug zum Unfallsort fliegt. MRCC sagt, daß das Flugzeug nicht gebraucht wird, da es die Rettungsmaßnahmen der Hubschrauber stören kann.

06.00: *Radio Finnland, Nachrichten: u.a. Interview von Raimo Tiilikainen, ein Telefonbericht aus Stockholm und Tallin.*

06.00: *die ersten Nachrichten von Radiomafia, danach Nachrichten alle halbe Stunde.*

06.00: *MTV3/BBC Nachrichten: Estonia innerhalb von fünf Minuten*

202

gesunken, 677 + 188 Passagiere, von denen 25 gerettet, ertrunken sind wohl Hunderte. "Über die Ursachen keine Sicherheit, aber es kann durch das Verrutschen der Ladung gekommen sein". Um 6.07 Frühgymnastik (Lächelnd:"Einen schönen Mittwoch morgen!")

06.14: *MTV 3/Guten Morgen Finnland: Lauri Karhuvaara (LK): Angaben über das Sinken, 640 Passagiere + 188, etwa 20 Gerettete. Ein Foto von Sandell, Reporter aus Turku, der gerade von der Pressekonferenz kommt, Viking Sally im Hintergrund. Sandell über die Gründe: Die Männer der Seewache sagen, wenn black out, dann kann man so eine große Fähre im Sturm nicht*

beherrschen, wahrscheinlich verrutschte die Ladung, die Krängung wird schlimmer und schmeißt die Fähre um. Interview von Cederquist, Mariella: Mariella hat von der See 12 aufgepickt, ich befürchte das Schlimmste, es sieht böse aus, Hunderte sind wohl umgekommen. Alles geschah sehr schnell, vielleicht in fünf Minuten.

06.38: *MTV3/Guten Morgen Finnland: LK: Chiefpilot Hartikainen vom Hubschrauberdienst startet mit dem Photographen von MTV, um an Ort und Stelle zu filmen. Im Studio Kristian Rehnström von der Finnischen Seerettungsgesellschaft. (der einzige im Studio zum Interviewen, bleibt den ganzen restlichen Morgen).*

07.00 *Die ersten extra Nachrichten in TV 1 von Yle (Yleisradio, Rundfunk-Fernsehanstalt). Das Logo von Estonia im Hintergrund, ein Bericht aus Turku: Notruf, Karte, ein Bild über die Pressekonferenz, Interview von Raimo Tiilikainen.*

07.00: *Nachrichten von Radio Finnland. Zum Interview Raimo Tiilikainen, Antti Jääskeläinen (die Möglichkeit derjenigen, die sich im Wasser befinden, gerettet zu werden, die Situation der medizinische Bereitschaft), Jarkko Miettinen (Utö), Juha Niinikoski (die Bereitschaft von TYKS, Gerettete aufzunehmen), Esa Mäkelä (Silja Europa), Cederquist (Mariella). Ein Bericht von Ulla-Maija Määttänen aus Tallin (in dem Bericht Estlands schlechte Informationspolitik).*

07.10: *TV-Nytt (die erste schwedischsprachige Sendung).*

07.30: *MTV3/Guten Morgen Finnland/Nachrichten: Telegramm: "Ursache des Unfalls möglicherweise das Verrutschen der Ladung. Auf der Fähre 28 LKW's.*

07.30: Eine extra Verhandlungsrunde der Regierung.

07.35: *STT: Nach den Angaben aus Stockholm sind die meisten Passagiere Schweden, dabei 3 finnische Passagiere und 1 finnisches Mannschaftsmitglied.*

07.56: *MTV3/Guten Morgen Finnland: Raimo Tiilikainen in einem direkten Telefoninterview.*

08.13: Silja Europa berichtet, daß sie etwa 90 gerettet hat. 09.19 MRCC Turku verständigt Stockholm, daß etwa 90 gerettet sind.

08.15: *MTV/Guten Morgen Finnland: ein direktes Telefoninterview von Lennart Meri (LM), ein Foto im Hintergrund. LM: Ich bekam die ersten Berichte etwa um drei Uhr (-) "Ich bin sehr dankbar dafür, daß die finnischen Retter effektiv und aktiv waren."*

08.24: *STT: Nach Utö werden laufend neue Gerettete gebracht. Nach Oberleutnant Miettinen sind sie erschüttert und verfroren, erinnern sich kaum an den Unfall und können nicht berichten, wie sie ins Wasser gekommen sind.*

08.25: *STT: Nach den Ärzten und der Rettungsmannschaft ist die Lage der auf der Fähre gebliebenen und im Meer treibenden Menschen hoffnungslos.*

08.44: *MTV3/Guten Morgen Finnland: ein direktes Telefon-Interview von Raimo Tiilikainen (RT): 90 gerettet. Lauri Karhuvaara: 90 in so einer kurzen Zeit, wie ist es möglich? RT: die Rettungsarbeit wird effektiv durchgeführt, ein Flugzeug leitet die ganze Zeit die Hubschrauber. Um 8.56 aus Turku ein Bild, worauf ein Patient vom Hubschrauber ins TYKS gebracht wird (das erste Aktionsbild im Fernsehen).*

08.54: *STT: Die finnische Regierung wurde unterrichtet, vereinbarte die Koordination der Tätigkeiten, bestellte die Rettungsbehörden aus Estland und Schweden nach Finnland und benannte eine Arbeitskommission aus vier Ministern (Pekkarinen, Norrback, Huuhtanen, Jäätteenmäki). Nach dem Innenminister Pekkarinen sind die Rettungsmaßnahmen bis jetzt einwandfrei gelaufen.*

09.00: Der letzte am Leben gebliebene wird nach Utö gebracht. Eine Pressekonfferenz im Polizeipräsidium von Turku.

09.00: *Yle TV1, extra Nachrichten: 90 gerettet. Den Grund zum Sinken wissen wir nicht. Anscheinend erlitt die Fähre eine schlimme Krängung, als die LKW`s, die darauf waren, verrutschten". Ein Interview von Raimo Tiilikainen. Ein Telefonat von Ulla-Maija Määttänen von Tallin, der Moderator fragt: "Dieser Unfall bringt jetzt wohl .. ernsthaft die Frage über die Sicherheit des estnischen Schiffsverkehrs. Wurde darüber schon etwas gesagt?" U-MM erzählt über den Fährverkehr nach Tallin, die Fähren sind alte schwedische Fähren. "D.h. daß garantiert darüber später diskutiert wird... wie seetüchtig die Großfähren sind." Yle's erste Bilder von Geretteten: ein schwedischer Hubschrauber in TYKS.*

09.10: *TV Nytt: u.a. ein Interview eines schwedischen Hubschrauberpiloten, der in Marienhamn tankt.*

09.35: *STT Aho: die Regierung erschüttert. Ahtisaari sprach sein Beileid Lennart Meri aus. Nach Aho gewährte Bildt Anerkennung den finnischen Rettungsbehörden über eine gut organisierte Rettungsoperation (-) Die schwedischen Rettungseinheiten hatten gute Arbeitsvoraussetzungen, in dieser Hinsicht verlief alles den Umständen nach gut, sagte Aho.*

10.00: Eine Pressekonfferenz der finnischen Regierung in Helsinki.

10.03: *STT: ein von SPR (Finnisches Rotes Kreuz) und vom Psychologieverein aus Freiwilligen zusammengefaßter Bereitschaftsdienst und Krisengruppe beginnen mit der Arbeit.*

10.05: *STT: nach Pekkarinen verlief die Zusammenarbeit mit den schwedischen Behörden sehr gut. Pekkarinen erzählte, daß die estnischen Behörden über den Unfall in der Nacht gegen 2.00 Uhr von den finnischen Behörden unterrichtet wurden. Der Informationsfluß verlief einwandfrei, beteuerte der Minister.*

10.11: *STT: Nach Norrback verliefen die Rettungsmaßnahmen bis jetzt gut.*

Norrback warnt vor übereilten Schluß-folgerungen in Bezug auf den Fährenverkehr zwischen Finnland und Schweden.

10.14: *STT: Bildt bedankte sich bei den Mannschaften der Rettungshubschraubern für eine gut durchgeführte Arbeit.*

204

10.22: *STT: Pressekonferenz in der Kanzlei des finnischen Präsidenten, wobei u.a. über die Kontakte des Präsidenten mit dem schwedischen König und estnischen Präsidenten berichtet wird. Nach der Benachrichtigung bedankten sich beide bei denjenigen, die an den Rettungsmaßnahmen teilnehmen.*

10.44: *STT: Das Innenministerium bestimmte für Finnland einen Trauerflaggentag. In Estland ein Trauertag.*

11.00: *Yle TV1, Nachrichten: Ein Interview von Raimo Tiilikainen (aufgenommen etwa um 10.00 Uhr): Kann man noch am Nachmittag Gerettete finden? RT: "Ich hoffe so". Das erste Interview mit Angehörigen im Hafen von Stockholm. Ein Interview von Lennart Meri (der ruhigste, "andächtigste" Teil in einer sehr heftigen Nachrichtensendung). Der Nachrichtenfluß zwischen Finnland, Schweden und Estland verlief gut, die estnischen Behörden wurden schon bald nach zwei Uhr von den finnischen Behörden benachrichtigt. Interviewaussagen von Esko Aho und Mauri Pekkarinen.*

11.26: *STT: Einer von den Geretteten auf der Utö Festung erzählte, daß er in der Nacht aufgrund eines harten Gepolters im Laderaum geweckt wurde, die Kabine ganz in der Nähe des Autodecks.*

12.00: *MTV3, Nachrichten: Bericht aus TYKS, das erste Interview eines Geretteten (Kermet) im Fernsehen.*

12.00: Die ersten Leichen werden nach Utö gebracht.

12.00: Eine Pressekonferenz im Polizeipräsidium von Turku.

12.46: *STT: Ein gerettetes estnisches Mannschaftsmitglied erzählte TT gegenüber: "daß eins von den Autotoren im Bug in der Nacht nicht zugemacht werden konnte (-) durch das Tor, das die Autos benutzten, spritzte Wasser rein. Etwas danach fing die Fähre nach Sillaste an, zu krängen."*

13.00: *Yle TV1, Nachrichten: Gerettete gute 100, Tote wurden 5 gefunden. Ein Interview von Vasili Märtson, Este, der gerade auf der Trage auf dem Gang des Krankenhauses in Tammisaari transportiert wird. Zu den Gründen des Unfalls mehr Information: "Ein Mannschaftsmitglied der Fähre erzählt, daß eines von den Bugtoren in der Nacht nicht zugemacht werden konnte, und dadurch floß Wasser aufs Autodeck."*

13.00: *STT.."der Grund zum Unfall ist noch ganz in Dunkelheit."*

13.20: *TV-Nytt: der Grund zum Unfall: "Slarvigt lockt lucka" (schwedisch, etwa: "ein schlampig geschlossenes Schloß"). Zum ersten Mal ein Interview von Vilho*

Itäranta (aus dem Krankenhaus in Tammisaari).

13.25-15.30: Der erste Reporterflug mit dem Hubschrauber zum Unglücksort und nach Utö.

13.35: STT: Der Unfall von Estonia scheint Passagiere nicht erschreckt zu haben, die vorhatten, auf Silja und Viking eine Seereise zu machen, sie haben nicht übermäßig die Fahrkartenreservierungen storniert. Der Vertreter von Viking Line bedankt sich bei der Information der Rettungsorganisation, deren Gelingen nach ihm dazu beigetragen hat, daß die Bevölkerung ruhig geblieben ist.

205

13.44: MRCC Helsinki meldet die Angehörigentelefonnummern des Turku Polizeipräsidiums MRCC Tallin und Eesti Piirivalve (? Name oder Estlands Bezirkswache.)

14.02: STT: Die neuesten Angaben über die Passagiere: 776 Passagiere + 188 Mannschaftsmitglieder, eine estnische Mannschaft, 163 estnische Passagiere, schwedisch 552, 5 Finnen, 4 Norweger, 7 Ukrainer, 29 aus Lettland, 4 aus Litauen, 6 Deutsche, 1 Spanier, 3 Dänen und 2 Holländer. Die Hoffnungen, noch Gerettete zu finden, gehen zur Neige.

15.00: Yle TV1: Anfangsmoderation: "Nach einem Augenzeuge aus der Mannschaft war der Grund zum Unfall ein offen gebliebenes Bugtor. Nach dem Augenzeuge konnte man das Tor nicht zumachen und vor Mitternacht begann Wasser aufs Autodeck zu fließen." Ein Interview von Sillaste.

15.00: MTV3: Die ersten Bilder aus dem Rettungsgebiet, aufgenommen von einem kleinen Flugzeug aus oberhalb der Rettungshubschrauber. Ein Interview der Super Puma Piloten aus Turku und der Oberflächenrettern.

17.00: Yle TV1: Über 800 Ertrunkene. Gerettete nach schwedischen Angaben 67, nach finnischen Angaben 126. Rettungsarbeiten, Aufnahme von der See, Interview der finnischen Hubschrauberpiloten. Der Premierminister in Turku. Aufnahme darüber, wie Tote auf Bahren nach TYKS gebracht werden.

17.19: STT: Bericht eines holländischen LKW-Fahrers darüber, daß die LKW's nicht gelascht wurden.

18.08: STT: Bis zum Abend wurden 126 gerettet, Tote wurden 42 gefunden, Verschollene 796.

18.43: STT: eine Namenliste der Geretten von der Rettungsbehörden, ausgegeben um 16.20, auf der Listen 78 gerettete Namen.

19.58: STT, Turku: Die Premierminister entschieden über Zusammenarbeit. Finnland und Schweden stellen Sachverständige zur estnischen Untersuchungskommission. Aho äußerte seine Erschütterung und bedankte sich bei denen, die an den Rettungsarbeiten teilgenommen hatten, und äußerte seine Zufriedenheit zur guten Zusammenarbeit bei den Rettungsarbeiten zwischen Schweden, Estland und Finnland, wunderte sich,

daß so viele gerettet wurden. Bildt bedankte sich bei den finnischen Rettungsbehörden. Laar erzählte über einen ähnlichen Unfall in Estland vor 50 Jahren.

20.40: *STT: Mängel, die schwedische Inspekteure der Seefahrt am Dienstag Abend auf Estonia feststellten (veraltete Laschinge, abgenutzte Dichtungen, es gab kein Handbuch zum Laschen der Ladung) "Die Mängel waren jedoch nicht so groß, daß sie hätten einen großen Unfall verursachen können - wir sind der Meinung, daß die Fähre gut gepflegt war".*

21.51 *STT: die Namensliste der Geretteten problematisch... eventuell dabei auch verstorbene. "Bitte, benutzt noch nicht die Liste".*

21.58: *STT: Vielleicht alle Fähren zur intensiven Inspektion. Norrback betonte, daß in Finnland die Sicherheit des Seeverkehrs zur Spitze der Welt gehört.*

22.24: MRCC Tallin bittet MRCC Helsinki darum, herauszufinden, ob Avo Piht am Leben ist oder wenn ja, wo. 22.52 Helsinki fragt bei Turku MRCC, es weiß nicht Bescheid über Piht. 22.55 teilt Helsinki die Nachricht Tallin mit.

206

23.00 *und*
23.29: *STT: Namensliste der Geretteten. Es wird festgestellt, daß die Liste problematisch ist, weil darauf die Namen enthalten sind, die bei der Rettung am Leben waren. Daher kann man die Liste nur als Hilfe für Nachrichten benutzen, sie soll nicht veröffentlicht werden. Die Behörden haben nicht die Zahl der am Leben gebliebenen geändert (126), auf der Liste 136 Namen und drei Namenslose. Die Polizei notierte die Abgabe der Nachricht um 22.00 (STT erhielt sie um 23.00).*

Do 29.9.
08.44 *STT/New York: Estlands Außenminister Luik bedankte sich bei allen über die Rettungszusammenarbeit bei der Generalsitzung von UNO.*

09.15: *STT: Die Suche nach dem Wrack von Estonia beginnt heute aus Untersuchungsgründen. "Wir wollen die Theorie, daß der Unfall wegen aufgegangener Tore verursacht wurde, entweder dementieren oder bestätigen", erzählte Kari Lehtola.*

09.15: *STT: Schwedische Tote über 500. Bildt versprach, daß die Behörden versuchen, alle Tote aus dem Wrack von etwa 80 Meter Tiefe hochzuholen.*

20.50: MRCC Helsinki fragt MRCC Turku nach Avo Piht. Er ist nicht auf der Liste der Geretteten. 20.54 Helsinki teilt die Nachricht nach Tallin mit.

Weiteres: 2 Journalistenflüge auf die See und nach Utö. Eine Andacht und Aufladen der Toten aufs Schiff in Utö. Die Namensliste der Geretteten wird in Tekst-TV von Yle veröffentlicht.

Freitag 30.9.
Die Leichen von Utö werden in der Nacht von Turku nach Latokari gebracht und DVI von KRP übergegeben. Das Wrack von Estonia wird gefunden, darüber wird berichtet und die Sonar-Bilder vom Wrack werden in der

Sar lof of MRCC stockholm

Ersättande

Enclosure 22.3.388

SAR-LOGG
MRCC STOCKHOLM Loggnr: 622 Datum:940928 Sida 1 av 10

-ALLMÄNNA-UPPGIFTER-

Område: 17 FINLAND

Larmorsak: 6 SLAGSIDA
Insatsorsak: 6 SLAGSIDA

Larmstart: 5 TELEFON TILL MRCC

Antal nödställda: 1049
Antal räddade: 140

940928 0055: RL ARILD WINGE (ALE)
940928 0055: BRL ULLA-BRITT LARSSON (LON)

Justeringar och kompletteringar har gjorts av mig i samråd med Lennart Johansson (LJ) MRCC.
1995-01-16
Jan Hansfeld

-LARMFAKTA-

40928 0055: TELEFON 90 000 TILL MRCC
SJÖBEVAKNINGSCENTRALEN MARIEHAMN RINGER OCH UNDRAR OM VI HAR HÖRT ATT ESTONIA HAR PROBLEM PÅ POSITION 59.22N 021.48E. SILJA EUROPA LIGGER I NÄRHETEN OCH HAR KONTAKT MED ESTONIA.
ESTONIA HAR CIRKA 20-30 GRADERS SLAGSIDA SAMT BLACKOUT.
INGA MERA UPPGIFTER FÖR NÄRVARANDE. POSITIONEN LIGGER PÅ FINSKT SRR, MRCC STOCKHOLM ERBJUDER ASSISTANS MED HELIKOPTRAR VID BEHOV.

-VÄDER-

940928 0055: V-SV 20-25 M/S, REGN.

-BEDÖMNING-

940928 0055: UPPENBAR FARA FÖR MÄNNISKOLIV.

-KLASSNING-

940928 0055: NÖD

-BIS-

940928 0055: BISTÅ MRCC ÅBO MED ENHETER. AGERA ENLIGT MRCC ÅBO BIS.
AKTIVERA ALLA ANVÄNDBARA RESUSRER INOM SVENSK RÄDDNINGSTJÄNST OCH SJUKVÅRD.

-ENHETER-

Enhet	Larmtid	Met	ETD	ATD	ETA	ATA	BES	OSE	Avbr
Y64	0058	ÖVR ARCC							1900
Y 74	0058	ÖVR ARCC							1900
HKP Y65	0058	ÖVR ARCC							1900
HKP 10 SUPERPUM OLOV	0058	ÖVR ARCC							1900
HKP Q 91	0058	ÖVR ARCC							1900
HKP Q 97	0058	ÖVR ARCC							1900
HKP Q 99	0058	ÖVR ARCC							1900
HKP Q 99	0058	ÖVR ARCC							1900
HKP Y 69	0058	ÖVR ARCC							940929 2007

SAR-LOGG
MRCC STOCKHOLM Loggnr: 622 Datum:940928 Sida 2 av 10

-ENHETER-

Enhet	Larmtid	Met	ETD	ATD	ETA	ATA	BES	OSE	Avbr
HKP Y 68	0058	ÖVR ARCC							1900
HKP Y 61	0058	ÖVR ARCC							1900
HKP U 94	1032	ÖVR ARCC							1256
HKP O 98	1032	ÖVR ARCC							940929 0900
Y76	1337	ÖVR ARCC							940929 2007
.72	1337	ÖVR ARCC							940929 2007

-OGG-

Sign	Info	Åtgärd	Loggtext
LON		0057	KONTAKTAT MRCC HELSINKI, ERBJUDIT DEM VÅR ASSISTANS, HELSINKI MEDDELAR ATT DE ÖVERLÄMNAT FALLET TILL MRCC ÅBO, RINGER DÅ DIT OCH MEDDELAR ATT VI KAN BISTÅ MED HELIKOPTERHJÄLP. ÅBO HAR INGEN YTTERLIGARE INFORMATION ATT GE FÖRUTOM ATT SILJA EUROPA ÄR UTSEDD TILL ON SCENE COMMANDER. VILL ATT VI UNDERSÖKER HKP FRÅN VÅR SIDA.
LON		0058	BRIEFAT ARCC OCH BEGÄRT ALLT I HELIKOPTERVÄG DE KAN PÅ TAG PÅ.
LON	0130		SJÖBEVAKNINGEN MARIEHAMN RINGER OCH MEDDELAR ATT ENLIGT SILJAEUROPA SÅ HAR DE INGEN KONTAKT MED ESTONIA LÄNGRE, TROR EV. ATT ESTONIA KAN HA SJUNKIT, DETTA DOCK OBEKRÄFTAT. SENASTE PSN 59.23N 21.42E, FLERA PERSONER I VATTNET.
[illegible]N		0133	KONTAKTAT ARCC GETT DEM DEN SENASTE INFORMATIONEN. ÅTERKOMMER MED VAD DE KAN FÅ TAG PÅ.
.ON		0145	KONTAKTAT MRCC ÅBO MEDDELAT ATT VI I NULÄGET HAR FLERA HKP ALERTADE. Q97,Y65,Q91,Q99 SAMT YTTERLIGARE ETT PAR STYCKEN.
LON		0150	TAGIT KONTAKT MED ESTLINES REDARE MATS BJÖRNUDD, TFN 08 155624. INFORMERAT OM SITUATIONEN, BETT HONOM FÖRSÖKA PÅ TAG PÅ PASSAGERARLISTOR SAMT ATT FÖRSÖKA ORDNA ETT TELEFONNUMMER DIT VI KAN SKICKA ANHÖRIGA. TIPSAT HONOM OM ATT SOS ALARMERING KAN HJÄLPA TILL MED IHOPSAMLANDE AV KRISGRUPP.
LON	0159		MRSC MARIEHAMN MEDDELAR ATT EN FINSK HKP -VG NU ÄR PÅ OLYCKSPOSITIONEN. OMHÄNDERTAGIT 1 LIVBÅT MED 1 PERSON I.

SAR-LOGG
MRCC STOCKHOLM Loggnr: 622 Datum:940928 Sida 3 av 10

-LOGG

Sign	Info	Åtgärd	Loggtext
ALE	0202		Q97 ATD VISBY, ETA PSN 0252. INFORMERAT FQ 123.10.
ALE		0220	KERSTIN MELEN/UD: 786 60 01, 786 60 83. VILL VETA VAD UD BÖR GÖRA. UPPMANAT LARMA UD PERSONAL I FINLAND FÖR ATT SAMORDNA MED FINSKA MYNDIGHETER PÅ UPPSAMLINGSPLATSER, FRÄMST FÖR INFORMATION TILL ANHÖRIGA OCH ALLMÄNHET.
EHG= Isabella tarturig	0229		Y 65, VHF16: ETA OLYCKSPSN OM 30 MIN. OMBEDD TA KONTAKT MED SILJA EUROPA SOM ÄR OSC. OCKSÅ FÅTT INFO OM HKP FQ 123.10. HKP LANDNINGSPLATS FINSKA UTÖ.
.LE	..	0245	KONTAKTAT KBV RLC STOCKHOLM, BEGÄRT OM BEHOV UPPSTÅR KBV CASA ATT FUNGERA SOM LOKAL "ATC" FÖR HKP.
ALE		0253	INFO TILL SJÖV NILS BORIN.
EHG	0257		Q91 QTO KALLINGE, ETA OLYCKSPSN 0500. HAR MED 3 ST 20 MANNA FLOTTAR.
ALE		0258	SOS STOCKHOLM FÖRBEREDER SJUKVÅRDEN PÅ ATT TA EMOT SKADADE.
LJ	0310	Se 0410	
ALE	0310		FRÅN MRCC ÅBO: 10 PERSONER RÄDDADE OCH OMBORD PÅ ISABELLA/MARIELLA. ETT STORT ANTAL LIVFLOTTAR SIKTADE MED FOLK I. FINNJET OCH SILJA EUROPA ÄR OCKSÅ PÅ PSN + ETT ANTAL ÖVRIGA YTENHETER. ERBJÖD KBV CASA FÖR FLYGANDE FLYGLEDNINGSCENTRAL. DENNA STÅR REDAN I ÅBO. INFO TILL ÅBO ATT SVENSKA SJUKVÅRDSRESURSER ÄR LARMADE FÖR ATT KUNNA TA EMOT SKADADE. SOS-AB SAMORDNAR SJUKHUSBITEN.
IG	0322		ARCC: KARUP KAN BIDRA MED 2 HKP, KOMMER ATT TA EN 4 TIMMAR INNAN MAN KOMMER UPP.
ALE		0326	MEDDELAT ARCC ATT DANSKARNA SKALL SKICKA UPP SINA 2 HKP. ARCC LÅTER DEM LANDA ANTINGEN VISBY ELLER BERGA.
EHG	0334		Q99, ETA 24 MIN. HAR HAFT KONTAKT MED Q97 PÅ PSN SOM SÄGER ATT DET ÄR MYCKET FLOTTAR OCH UNDRAR OM DE SKALL DUMPA SINA FLOTTAR. OMBETT Q99 TA KONTAKT MED OSC OCH DE FÅR DE BESLUTA MED HJÄLP AV MRCC.
EHG	0344		O95: HAR ETABLERAT KONTAKT MED ARLANDA OCH LÄMNAR VÅR FREKVENS. RINGER ARCC PÅ TFN.
LON	0354		BESÄTTNINGEN TILL KBV FLYGET SOM STÅR I ÅBO RINGER IN, BEFINNER SIG CIRKA 1.5 TIMMES BILRESA DÄRIFRÅN. BETT DEM TA KONTAKT MED FINSKA MRCC I ÅBO, FÖR ATT EFTERHÖRA BEHOVET. GETT DEM NUMRET, GÖR SÅ.

SAR-LOGG
MRCC STOCKHOLM Loggnr: 622 Datum:940928 Sida 4 av 10

LOGG Sign	Info	Åtgärd	Loggtext
ALE	0400		KBV RLC, CASA BES PÅ VÄG TILL ÅBO FLYGPLATS, BEREDD STARTA VID BEHOV.
EHG	0400		Q91: ETA OLYCKSPSN OM 45 MIN.
EHG	0401		SJÖV LARS GÖRAN BRONOW: BEGER SIG TILL SJÖFARTSVERKET OCH UPPRÄTTAR EN MASSMEDIAFUNKTION NÄR DET BÖRJAR LJUSNA OCH FOLK HÖR PÅ NYHETERNA VAD SOM HÄNT. TELEFON TILL BRONOW 011-19 13 48. ÅTERKOMMER NÄR DET BÖRJAR RULLA DÄR. INSPEKTIONEN ÄR OCKSÅ UNDERRÄTTAD.
EHG	0405		CARL BILDT RINGER OCH MEDDELAR ATT VI KAN KONTAKTA UD:S VAKTAHAVANDE OM DET BLIR NÅGRA PROBLEM MED ÖVERFLYGNINGAR ÖVER ÅLAND.
Y	0410		SOK ÅRHUS RINGT OCH BLIVIT INFORMERADE. OMBEDDA INVENTERA HELIKOPTERRESURSER I DANMARK OCH INFORMERA ARCC I SVERIGE DÄROM.
EHG	0413		ARCC: BESÄTTNINGEN PÅ Q 97 RINGT FRÅN FINSKA UTÖ DIT MAN FLUGIT MED 6 ST. TANKAR NU. DET ÄR MYCKET SVÅRWINSCHAT. BESÄTTNINGEN UPPGER ATT DET ÄR MÅNGA DÖDA. FARTYGET SJUNKIT MYCKET SNABBT OCH DET FINNS INGA SPÅR EFTER DET. MYCKET FOLK IVATTNET OCH MÅNGA FLOTTAR. Q97 BEDÖMER DET MENINGSFULLT ATT SKICKA FLER HELIKOPTRAR. Y 74 OCH O 95 STARTAR SNARAST.
LON	0413		Q91: RELÄ FRÅN Y65 SOM ÄR PÅ VÄG TILLBAKA TILL BERGA. BEHÖVER NYA YTBERGARE OCH EN TEKNIKER SOM KAN HJÄLPA TILL ATT BYTA WINSCH. MEDDELAR MYCKET FOLK I VATTNET. Y 64 ETA PSN OM 35 MINUTER.
HG		0414	MEDDELAT ARCC OM YTBERGARE OCH TEKNIKER.
[illegible]	0431		ARCC, OK FÖR HKP LANDA PÅ ÅBO, ÄVEN SVC.
ALE		0440	INFO KOMMDEP. TUFVESSON 08-7633632.
EHG		0445	INFORMERAT SOS-A OM LÄGET. BEHOV AV SJUKVÅRDSRESURSER EJ SÅ STORT F.N.. ÖVERENS SOS OCH POLIS KONCENTRERAR SIG PÅ ATT ORGANISERA, INFO TILL ANHÖRIGA OCH ALLMÄNHET, KRISGRUPPER M.M.
EHG	0448		Y65: PÅ VÄG TILL BERGA VIA HUDDINGE SJUKHUS. MEDFÖR 1 PATIENT. SJUKHUSET MEDDELAT OM STATUSEN PÅ PATIENTEN.
ALE	0450		MRSC MARIEHAMN, OK FÖR HKP LANDA PÅ SÅVÄL ÅBO SOM MARIEHAMN. F.N. ETT 20-TAL ÖVERLEVANDE RÄDDADE. ENLIGT MAREHAMNEN EN HKP KOLLAT 8 LIVFLOTTAT I OMRÅDET, SAMTLIGA TOMMA.

SAR-LOGG
MRCC STOCKHOLM Loggnr: 622 Datum:940928 Sida 5 av 10

-LOGG

Sign	Info	Åtgärd	Loggtext
EHG	0500		CLAS KARLSSON, POL LEDN. CENTRAL: POLIS PÅ PLATS I TERMINALEN OCH JOBBAR MED ATT FÅ FRAM PASSAGERARLISTOR. LANDSTINGETS KRISGRUPP PÅ PLATS. CLAES NUMMER 08 769 90 30.
EHG		0501	FAXAT TILL MRCC ÅBO ATT 1 PERSON ÄR PÅ VÄG TILL HUDDINGE SJUKHUS.
LON		0502	INFORMERAT REDAREN MATS BJÖRNUDD NUVARANDE STATUS.
EHG	0508		JANNE, KBV STHLM: HAR YTTERLIGARE ETT PLAN SOM LYFTER FRÅN STURUP OCH GÅR TILL GOTLAND. UNDRAR OM DET SKALL DELTA SÅ SMÅNINGOM.
EHG	0512		O 95: LÄMNAR BERGA, ETA OLYCKSPSN OM 30 MIN (0545) Y 68: ETA OLYCKSPSN OM 34 MIN. (0545)
[illegible]		0525	FAXAT TILL MRCC ÅBO OM KBV:S NYA CASA OCH ATT DE SKALL FAXA ELLER RINGA HIT BESKED OM DE VILL ANVÄNDA DEN.
LON	0604		HÅKAN LINDBERG FRÅN LANDSTINGET KOMMER TILL MRCC, 010 6686918 0707 273200. ETA CIRKA 0615.
LON	0650		2 DANSKA RÄDDNINGSHKPTRAR 280 OCH 277 ANMÄLER SIG PÅ K16 FÅRÖ, VILL HA INSTRUKTIONER. ETA POSITIONEN 0637.
LON		0651	INFORMERAT MRCC ÅBO, MEDDELAR ATT DANSKARNA FÅR TA KONTAKT MED OSC PÅ SILJA EUROPA. INSTRUKTIONERNA ÄR ATT DE SKALL SÖKA PIW.
LON		0652	ARCC: BRÄNSLET SLUT PÅ FINSKA UTÖ, FINNS PÅ MARIEHAMNS OCH ÅBO FLYGPLATSER. INFORMERAT MRCC ÅBO DETTA, SOM DÅ MEDDELAR ATT ÄVEN BRÄNSLE FINNS ATT FÅ I NAGU, I SÅ FALL ANROPAS NAGU SJÖBEVAKNINSSTATION.
LON	0653		ARCC MEDDELAR ATT Q91 UR SPEL.
LON	0713		Y65 LYFT BERGA GÅR ÅTER UT TILL OLYCKSPOSITIONEN, ETA CIRKA 0~~1~~00. 8 Jm
EHG	0733		MRCC GDYNIA RINGT OCH BLIVIT BRIEFADE.
ALE		0738	*** Underrättelse till polis (Rikspolisstyrelsen) Jm
LON	0745		KBV KARLSKRONA ERBJUDER DYKARE VID BEHOV. OM AKTUELLT KONTAKTA BENGT WINNOW 0455-53421.
SOB	0750		Y74 ETA HUDDINGE SJUKHUS 30 MIN. 6 SKADADE OMBORD.
SOB		0751	INFO SOSAB SAMT LEDN LÄKAREN ATT INHÄMTA IDENTITETER PÅ DE SKADADE ENROUTE HUDDINGE SAMT TIDIGARE OMHÄNDERTAGNA PATIENTEN.

SAR-LOGG
MRCC STOCKHOLM Loggnr: 622 Datum:940928 Sida 6 av 10

LOGG Sign	Info	Åtgärd	Loggtext
LON	0759		ARCC MEDDELAR ATT Y69 HAR 2 BÅRFALL GÅR MOT MARIEHAMN MED TRASIG WINSCH. VILL VETA VAR DE SKALL LÄMNA BÅRFALLEN OCH OM DE SKALL LAGA WINSCHEN OCH ÅTERVÄNDA.
LON	0800		Y74 MEDDELAR ATT DE ÄR PÅ VÄG TILL HUDDINGE MED 6 STYCKEN HYPOTERMIFALL, ETA CIRKA 0821.
SOB	0800		Y74 ETA HS 20 MIN. 6 NERKYLDA MED EN DEL FÖRFRYSNINGSSKADOR. LEDN.LÄKAREN INFORMERAD.
LON		0801	INFORMERAT LANDSTINGETS SAMVERKANSMAN HÅKAN, SOM VIDTAR OCH INFORMERAR BERÖRDA SJUKHUS.
LON		0802	FÖRSÖKT FÅ KONTAKT MED MRCC ÅBO ANGÅENDE Y69, INGEN KONTAKT, BETT Y69 FÖRSÖKA TA KONTAKT MED MARIEHAMN SJÖBEVAKNING FÖR ATT FÖRSÖKA REDA UT VAD DE SKALL GÖRA.
LON		0813	MRCC SKICKAT FAX TILL ÅBO ATT SNARAST SKICKA HIT SENASTE INFORMATION OM ANTAL RÄDDADE.
LON	0816		MRCC ÅBO FAXAT TILLBAKA ATT CIRKA 90 PERSONER ÄR NU RÄDDADE. SÖKANDET FORTSÄTTER.
SOB=	Sven-Olof Berglund	0834	SÖKT KONTAKT MED Y64. EJ AVHÖRD FLYGLEDN BERGA ELLER ARCC.
ALE	0838		ARCC FÅTT INFO ATT Y64 FRAKTAR SKADADE FRÅN UTÖ TILL ÅBO. VILL HA UPPGIFTERNA BEKRÄFTADE. LOVAT UNDERSÖKA.
SOB	0853		LARS HALL FRÅN BERGA HKP DIV RINGER. HAR LANDAT MED Y74. HÖRT RYKTEN ATT MAN EJ BEHÖVS MER. IFRÅGASÄTTS AV HALL SOM VARIT PÅ HAVERIPLATSEN. BEDÖMDE HJÄLPBEHOVET STORT.
[illegible]N		0855	BETT HALL GÖRA SIG BEREDD AVGÅ MED Y74 SNARAST MÖJLIGT. LIKASÅ Y61 SOM ÄR REDO FÖR INSATS. MRCC FÖRSÖKER INFORMERA ÅBO.
SOB		0858	Y61 OCH Y74 AVGÅR BERGA ENROUTE OLYCKSPLATSEN.
EHG	0900		KBV KARLSKRONA HAR 27 LÄTTDYKARE I BEREDSKAP OM DE BEHÖVS.
SOB	0906		Y64 STÅR PÅ FINSKA UTÖ. MEDDELAT ARCC SAMT FLYGLEDN. PÅ BERGA.
EHG		0913	FAXAT INFO OM DYKARNA TILL MRCC ÅBO.
EHG	0925		TORBJÖRN JÖNSSON, Y 69: HAR TRASIG WINSCH MEN UNDRAR OM MAN INTE KAN BIDRA MED TRANSPORTHJÄLP. KAN EJ STÅ PÅ UTÖ PÅ GRUND AV BEGRÄNSNINGAR MED BLÅSTEN VID START. (STÅR NU I MARIEHAMN). TFN 358-28-21442.

SAR-LOGG
MRCC STOCKHOLM Loggnr: 622 Datum:940928 Sida 7 av 10

-LOGG-

Sign	Info	Åtgärd	Loggtext
EHG	0928		Y 74: PÅ VÄG BERGA-HUDDINGE FÖR ATT HÄMTA LÄKARE. ÄR PÅ PSN 50 MIN EFTER START FRÅN HUDDINGE.
EHG		0928	MEDDELAT MRCC ÅBO SOM VILL ATT Y 69 SKALL GÅ TILL ÅBO FÖR ATT HJÄLPA TILL MED TRANSPORTER MELLAN FINSKA UTÖ OCH ANDRA STÄLLEN.
EHG		0930	MEDDELAT Y 69 SOM SJÄLV MEDDELAR ARCC.
EHG	0945		Y 74 SAMT Y 61 STARTAT FRÅN HUDDINGE OCH BERÄKNAR PSN OM 50 MIN.
SOB	0950		ARCC KAN EV "SKRAPA IHOP" YTTERLIGARE TRE HELIKOPTAR OM MAN FÅR IHOP BESÄTTNINGAR. DOCK YTTERST TVEKSAMT. EV EN LINKÖPINGS HELIKOPTER. FINNARNA VILL HA HELIKOPTRARNA TILL ÅBO/SAMORDNA MED FLYGLEDNINGEN ÅBO.
[illegible]	1032		ARCC: TAR NER U 94 FRÅN KALLAX. VILL ATT VI INFORMERAR FINLAND SÅ DET INTE BLIR PROBLEM, FÖR MAN FLYGER NÄRMASTE VÄGEN NER VIA VASA. O 98 KOMMER OCKSÅ ATT DELTA. MAN KOMMER ATT HÅLLA NYA HELIKOPTERBESÄTTNINGAR PÅ F 16.
EHG		1045	FAXAT TILL MRCC VASA OCH MRCC ÅBO ATT SE TILL ATT OMEDELBAR CLEARANCE OCH TILLSTÅND GES TILL U 94. ETD OM 15 MINUTER.
EHG	1105		MRCC ÅBO BEHÖVER INGA YTTERLIGARE HELIKOPTRAR UTÖVER DE BEFINTLIGA.
EHG		1107	INFO ARCC.
EHG	1114		SVAR FRÅN MRCC VASA ATT U94 KAN TA VÄGEN NER VIA VASA.
[illegible]N	1115		SOS-A EFTERFRÅGAR OM BEHOV AV FÖRHÖJD BERDSKAP PÅ STOCKHOLMS SJUKHUS KVARSTÅR, SKALL UNDERSÖKA MED FINLAND.
EHG	1118		Y 69: STÅR NU I ÅBO ENLIGT DIREKTIVEN FRÅN MRCC ÅBO. TAGIT KONTAKT MED FLYGLEDNINGEN, MEN INGEN TYCKS VETA VAD MAN SKALL GÖRA. MRCC FÖRSÖKT NÅ MRCC PÅ TELEFON UTAN FRAMGÅNG OCH ISTÄLLET FAXAT BEGÄRAN OM UPPGIFTER FÖR Y69.
ALE		1120	KONTAKTAT ARCC FINLAND, GETT OK ATT DRA NED BEREDSKAPEN, LITEN RISK ATT STORT ANTAL SKADADE SKALL BEHÖVA VÅRD.
ALE		1122	INFO SOS-A.
EHG	1130		BERTIL SKOG FAXAT BEGÄRAN OM UTREDNINGSHJÄLP TILL HAVERIKOMMISSIONEN. (DENNA BEGÄRAN KOMMIT TILL MRCC STHLM FRÅN MRCC ÅBO)

SAR-LOGG
MRCC STOCKHOLM

Loggnr: 622 Datum:940928 Sida 8 av 10

LOGG Sign	Info	Åtgärd	Loggtext
BUS =	Arne Bohlin	1230	KONTAKTAT MRCC ÅBO OCH INFO ATT Y65 GÅR FRÅN HANGÖ TILL BERGA. ÅBO MEDD ATT MAN VILL HA KVAR 3 ST SVENSKA HELIKOPTRAR FÖR SPANING TILL MÖRKRETS INBROTT. INFO ARCC SOM UTSER VILKA.
SOB	1244		HENDRY ANDERSSON, LANDSTINGETS FÖRSVARSAVD. BRIEFAD OM HÄNDELSEUTVECKLINGEN.
BUS	1256		HKP U94 ETA SÖDERHAMN 20 MIN. INFO ARCC.
BUS	--	1333	INFO MRCC ÅBO ATT O98 KVARSTANNAR. Y76 OCH Y72 STARTAR MED UTVILADE BESÄTTNINGAR FRÅN BERGA. ÖVRIGA ÅTERGÅR NÄR Y76 OCH Y72 KOMMER IN I OMRÅDET.
	1410		ARCC INFO ATT DET BLIR Y65 I STÄLLET FÖR Y76.
BUS	1500		ARCC: Y76 STARAR NU BERGA. Y72 OCH O98 ÄR I OMRÅDET. ÖVRIGA SVENSKA HELIKOPTRAR ÄR PÅ VÄG HEM.
BUS		1519	Y74 ETA HUDDINGE SJUKHUS 30 MIN. VILL HA HJÄLP AV SJUKHUSPERSONAL ATT LASTA AV UTRUSTNING. INFO ARCC SOM FIXAR DETTA.
BAN	1622		FLYGPLANERINGEN BERGA VILL HA INFO HUR LÄNGE HKP AVSER ANVÄNDAS AV MRCC ÅBO.
BAN		1624	KONTAKTAT MRCC ÅBO, VILL AVVAKTA YTTERLIGARE EN TIMME MED BESLUTET OM SVENSKA HKP. VILL DOCK ATT VI FÖRBEREDER FÖR FORTSATT HKP.SPAN.
BAN		1625	INFORMERAT FLYGPLANDERINGEN, VI ÅTERKOMMER MED BESKED.
P[illegible]		1640	PÅ BEGÄRAN FRÅN MRCC ÅBO, TAGIT REDA PÅ ANTAL OCH NAMN PÅ DE SOM FÖRTS TILL HUDDINGE SJUKHUS. FAXAT TILL ÅBO.
BAN	1743		FRÅN POLISEN STHLM: 1. NÄR ÄR MARIELLA INOMSKÄRS? 2. VAR LIGGER HKP.DÄCKET? 3. KAN MAN PASSA 123.10. KONTAKTAT MARIELLA, 1. 1815. 2. 30 M. AKTER BRYGGAN. 3. NEJ. VIDAREBEFORDRAT TILL POLISEN.
SOB		1800	KOLL MED MRCC ÅBO OM PLANERINGEN FÖR MORGONDAGEN. VILL FORTSATT HA TRE SVENSKA HELIKOPTRAR SOM OPERERAR UT FRÅN ÅBO. O98 NU PÅ VÄG ÅBO OCH FINNARNA HAR ORDNAT HOTELL FÖR DEM OCH MEDDELAR HOTELLET REF MORGONDAGEN.
SOB	1815		POL HKP 945 SAMT 950 STARTAT GÄRDET ENROUTE MARIELLA. INFO MARIELLA.

SAR-LOGG
MRCC STOCKHOLM Loggnr: 622 Datum:940928 Sida 9 av 10

LOGG Sign	Info	Åtgärd	Loggtext
SOB	1828		SILJA EUROPA HAR 6 ÖVERLEVANDE OMBORD. ETA 0100. MARIELLA 26 ÖVERLEVANDE. ETA 2300.
BAN		1830	KONTAKTAT FLYGPLANERINGEN OCH INFO ATT FINNARNA VILL HA TVÅ HKP TILL I GRYNINGEN ATT OPERERA FRÅN ÅBO. TVÅ Y-VERTOLER STARTAR KL. 0400 SVT OCH GÅR TILL ÅBO OCH STÅR TILL MRCC ÅBO DISPOSITION.
BAN		1835	INFORMERAT MRCC ÅBO OM HKP. ÄR TILLFREDS MED LÖSNINGEN.
SOB	--	1849	BEKR MED POL ATT 6 ÖVERLEVANDE KOMMER MED SILJA EUROPA 0100. SAMTIDIGT BEKR POLISEN ATT TVÅ POLISHELIKOPTRAR LANDAT MARIELLA OCH BEKRÄFTAR ATT MAN HAR ETT MASSIVT POLISUPPBÅD SOM MÖTER FÄRJORNA VID ANKOMST STOCKHOLM FÖR ATT SLUSSA UNDAN DE ÖVERLEVANDE. (MASSMEDIA).
--	1912		POL HKP 945 OCH 950 ÅTERVÄNDER FRÅN MARIELLA.
SOB	2001		KONTAKT MED SILJA EUROPA. ETA CA 0200. YTBÄRGARE PATRIK RYDELL OMBEDD ATT OMGÅENDE KONTAKTA BERGA.
BAN	2002		POL. STHLM VILL TALA MED BEF. SILJA SYMPHONY. ÖVK VI FRAMFÖR OCH BEF. RINGER UPP 08-7699032.
BAN		2003	RINGT BEF. SILJA SYMPHONY SOM RINGER POLISEN.
BAN		2009	RINGT MRCC ÅBO MED BEGÄRAN OM SITREP HURUVIDA SPANINGARNA AVBRUTITS ELLER FORTFARANDE PÅGÅR.
BAN	2150		FLYGPLANERINGEN BERGA ÄNDRAR HKP SOM STARTAR I MORGON BITTI TILL Y68-Y69. KONTAKTAR MRCC FÖRE START.
AN		2200	INFORMERAT MRCC ÅBO OM ÄNDRING AV HKP. ÅBO ANSER NU ATT DET RÄCKER ATT DE STARTAR KL. 0600 SVENSK TID ISTÄLLET FÖR 0400. MAN SKALL HA EN STÖRRE BRIEFING KL. 0800 FINSK TID. PÅ FÖRFRÅGAN BEHÖVS INGA YTTERLIGARE SJÖGÅENDE ENHETER.
BAN		2202	INFORMERAT FLYGPLANERINGEN BERGA SAMT ARCC.
BJN	940929 0503		ANDREE BERGA HKP RINGER OCH VILL BLI BRIEFAD. FÅTT DEN INFO VI HAR OM ATT MRCC ÅBO ÖNSKAR TVÅ HKP VID 0800 FNT, SAMT ATT DE HAFT TRE RV I OMRÅDET HELA NATTEN OCH KOMMER ATT HA TIO HKP I OMRÅDET UNDER MORGONEN. Y68 SAMT Y69 AVGÅR BERGA VID 6-TIDEN. KONTAKTAR MRCC STOCKHOLM UNDER ÖVERFARTEN. ÄVEN BLIVIT BRIEFAD OM ATT ~~OM~~ 98 STÅTT INSATSBEREDD I ÅBO HELA NATTEN.

SAR-LOGG
MRCC STOCKHOLM Loggnr: 622 Datum:940928 Sida 10 av 10

-LOGG

Sign	Info	Åtgärd	Loggtext
BAN	940929 0540		ARCC VILL VETA VAR DE SVENSKA HKP. KOMMER ATT TANKA UNDER OPERATIONEN FÖR ATT KUNNA BERÄKNA FLYGTIDER FÖR HEMKÖRNING MM.
BAN		0548	STÄLLT FRÅGAN TILL MRCC ÅBO. FLYGLEDAREN FÖR TILLFÄLLET EJ ANTRÄFFBAR, PÅ VÄT TILL MRCC. MAN RINGER SÅ SNART HAN KOMMER DIT MED BESKED OCH DÅ KOMMER ÄVEN BESLUT OM MAN VILL HA VERTOLERNA DIREKT UT I OMRÅDET ELLER TILL ÅBO. (VI URSPRUNGLIGEN KOMMIT ÖVERENS OM ATT DE SKULLE GÅ TILL ÅBO). INFORMERAT ARCC, SOM ÄVEN INFO ATT MAN KOMMER ATT BYTA UT 098 MOT YTTERLIGARE EN VERTOL FRÅN BERGA.
BAN	0604		Y68/69 STARTAR BERGA.
	0608		HKP Y68/Y69 GÅR ENL. URSPRUNGLIG PLANERING DIREKT TILL ÅBO OCH FÅR DÄR VIDARE DIREKTIV.
BJN	0640		Y69 OCH Y68 RAPPORTERAR PSN 10M NNO SVENSKA BJÖRN. GÅR SNART IN I FINSKT SRR.
BAN	0745		ARCC: VILL ERSÄTTA 098 MED EN BERGAHKP. Y72, SOM STARTAR BERGA STRAX, ETA CA. 0900 SVT. VILL ATT VI INFORMERAR 098 VIA MRCC ÅBO ATT HAN FÖRBEREDER HEMGÅNG NÄR Y72 ANLÄNDER.
BJN	1758		Y68 LÄMNAR FINSKT SRR PÅ VÄG TILL BERGA ETA 50 MIN.
BJN	1926		FRÅN MRCC ÅBO. FLYGSPANINGARNA NU UPPHÖRT FÖR IDAG. FORTFARANDE FINNS DET NÅGRA FARTYG KVAR I OMRÅDET. DE PLANERAR ATT FORTSÄTTA SPANINGARNA I MORGON FÖR ATT EV. HITTA FLER KROPPAR. JUST NU OKÄNT OM MEDVERKAN FRÅN MRCC STOCKHOLM ÖNSKVÄRD.
BUS	2001		ARCC: Y69 OCH Y72 TILLBAKS PÅ BERGA. DÄRMED FINNS INGA SVENSKA ENHETER KVAR I FINLAND.
BJN	2051		SAR-SITREP NR 8 ANLÄNT FRÅN MRCC ÅBO.
BUS	940930 0750		SITREP NR 9 FRÅN MRCC ÅBO. MAN KOMMER ATT SPANA MED FARTYG OCH 2 HELIKOPTRAR ÄVEN I DAG. INGEN ASS FRÅN SVERIGE BEHÖVS DOCK.
BUS		941006 1045	PÅ BEGÄRAN FRÅN HAVERIKOMMISIONEN FAXAT LOGGEN TILL DEM, ATTN MANSFELD.
LJ		941016 1821	ÄNDRAD STATUS: VILANDE

Alarm log of ARCC arlanda

tum - 19940928 Kl 0103 Sign LX/AX Avslutat 1994

Enclosure 22.3.389

FLYGRÄDDNING	SJÖRÄDDNING		ÖVRIGT
Civilt	Sjönöd	1	Flygambulans
Militärt	Saknat fartyg		Haverianmälan
Haveri	Nödsignalering		Annat
Fara för haveri	Vrakfynd		
Saknat flygplan	Annat		
ELT			
Annat			

ANTAL SÖKTA PERSONER 867 ANTAL UNDSATTA PERSONER 52

FLYGTID c/s c/s c/s c/s c/s
Flygtid
Total flygtid 153.60 tim

HÄNDELSE
Färjan "ESTONIA" pos. 59.22N/21.40E. 30 grader slagsida.
(finsk sjöräddning).

AV ARCC/CEFYL VIDTAGNA ÅTGÄRDER, RESULTAT M.M.

TID ARCC	ANNAN	
07		Larm till hkp VSB.
09		Larm till Berga.
25		Koll med Skoglund RON - ordna ytterligare besättn + hkp.
31		Isaksson VSB ringer och informeras. Start snarast.
	0136	Estonia har ev. slagit runt enl MRCC Stockholm.
36		Berga kollar ytterl. bes. + hkp. Ilandtagning Finska Utö.
37		Q99 i luften mellan Öland och RON dirigeras mot förlisnomr via VSB, för tankning.
42	0142	Larm till Bäckström SÖD. Ronnie Larsén på F17, informeras. Start snarast. Finska Utö, samverkansfrekv 123.10.
46		Larm till Lundström Säve - Gå till Berga.
47		Förfrågan till Berga om ytterligare resurser. Kollar.
	0151	ATD Q97 från VSB mot hav. pos.
		Larm till Jönsson 13:e.
	0200	Widholm meddelar att han "raggar" besättning till Y74.
	0205	MRCC: ESTONIA 679+188=867 pers ombord.
	0207	RON fixat besättning till Q91 går mot VSB. ETD 0230; 3st 20-flottar. LAS, SO, WA, ASP, Johan Larsson.
	0215	Säv meddelar startklara om 15 min, 2 flottar.
	0218	Lage B ringer från SÖD, besättning på väg, informeras.
	0223	Y65 startat Berga, QSO 5680.
		Info till VB/HKV.
		Info till CARCC.
30		Larmas met VädC. förbereder, sänder väderkartor.
	0234	Kurt Karlsson Q99 ringer från VSB, tankar och beräknar start om c:a 15 min.
	0238	Y69 snart startklar mot Visby.
	0241	O95 snart startklar SÖD-Berga.
	0248	Y68 DEP Säve EET 02.00, POB 8.
	0251	Q91 DEP RON; EET 02.15 till hav.pos.
	0255	Q99 DEP VSB mot hav.pos. O95 DEP om c:a 10 min mot Berga.
	0315	Karup erbjuder 2 hkp.
20		Koll med SDJ - 2 danska - återkommer.
	0324	O95 position Gävle. SDJ får ingen kontakt med MRCC Åbo förmodas "maxade". Bedömning görs, behov av danska hkp.
28		OK till Karup - ombasera till Visby.
30		Info till VB/HKV och lbevbled.
	0331	Y69 DEP mot VSB via Söderstjärna
	0347	Y64 DEP Berga mot hav.pos.

AV ARCC/CEFYL VIDTAGNA ÅTGÄRDER, RESULTAT M.M.

id		
	0406	Karup: R280 Aalborg - VSB ETA 0540 R277 Vaerlöse - VSB
	0421	ACC Malmö: R277 Landskrona, transponder 7715, R280 syd Göteborg, transponder 7711.
	0422	Y65 återgår Berga - vinsch U/S. ETA 0520
425		Koll med Tampere betr landning Åbo vid behov - OK.
	0446	Y74 startat mot Berga.
	0455	Besättnchef Y 69 på Visby ringer. Direktiv - starta snarast mot hav.pos.
	0457	Y68 startar mot hav.pos.
	0500	TWR Visby fixat kartor/sjökort åt danska hkp.
	0502	O95 startar mot hav.pos.
	0507	Y69 startat Visby mot hav.platsen.
	0546	Danska hkp landat Visby
605		Danska hkp-besättningarna briefade. ETD om 15 min.
	0621	Flemström ringer från Hangö. Bränslet slut på Finska Utö. Får besked om att det är OK med tankning på Åbo och Mariehamn. Ges direktiv att efter start sprida info ang tankning till hkp i luften. (Flemström hade ringt kl 0400 från Finska Utö och vid förfrågan uppget att sikt, molnbas och områdets utbredning medgav ytterligare hkp-deltagande).
	0627	Danska helikoptrarna startar Visby mot hav.omr. Karup informeras.
	0710	Y65 startar Berga mot hav.omr.
	0645	Meddelas att Q91 är U/S på Mariehamn, spånvarning.
744	0744	Y74 meddelar att han är på väg mot Huddinge sjh. 6 bärgade ombord. ETA om 40 min. Begär nya ytbärgare vid landning Berga. HS larmas. Berga meddelas.
900		Överlämning till pågående personal ARCC. BS/FK
	0930	Ulf Edin hkv meddelar att Säve har en hkp till. Arbete pågår att få fram Y72 från Linköping.
	0940	Y74 startar HS mot ESTONIA. T. Jönsson, Y69 meddelar påbörjad transport Mariehamn-Åbo-Finska Utö. Tankat 1,7 ton M-hamn. Bör finnas minst 9 ton kvar.
	0941	Q91 i luften
	1000	SÖD meddelar att man har 2ff + 2 mek till O98. Ombasera till F16! KAX har en komplett besättning.
020		Startorder till U94.
03		SDJ informeras.
	1057	O98 startat. U94 startat. Silja EUROPA, VHF 16.
	1125	PES begär tankbil till Norrtälje. Berga kollar.
	1130	Kurt K ringer från Hangö. Q99, Q97, O95 och Y65 finns där.
208		O98 på F16 får order att gå till Hangö med bytesbesättning.
	1225	Y69 start Hangö mot hav.omr. Y64 start Åbo mot Hangö.
	1238	SDJ meddelar att Åbo MRCC önskar ha 3 hkp kvar i omr till mörkrets inbrott. Övriga går hem.
320		Info till SDJ O98, Y76 och Y72 går till hav.omr. Övriga återgår.
	1402	Berga info om att Y65 går i stället för Y76.
405	1405	Y72 startar. Info SDJ. Y74 samverkar 5680.
	1441	Berga meddelar att Y64 går i st f Y65.
	1450	Y65 landar Berga.
	1610	Y75 landar Berga.
	1655	I hav.omr. finns nu Y72, Y76 och O98.
	1738	O98 landar Hangö för tankning.
	1810	Y76 Och Y72 återgår till Berga.
	1835	Y76 landar Berga
	1840	Y72 landar Berga

AV ARCC/CEFYL VIDTAGNA ÅTGÄRDER, RESULTAT M.M.

id.		
	1847	O98 landar Åbo. 2 hkp 4 ombas till Åbo 290400.
	2020	O98 kvarstannar Åbo. Övriga enheter hemma.
	2215	SDJ: Start 0600 med Y68 och Y69. Gå till Åbo för order.
9-29	0530	11:e order att förbereda en (1) hkp till för att avlösa O98. Fråga: var tanka?
540		SDJ klarar ut tankning. Åbo briefing. Tot 10 hkp i omr under dagen.
	0600	SDJ meddelar att det ännu ej är klart med tankning.
603		Info ang tankningsläget till Berga.
	0604	Y68 och Y69 i luften.
	0610	Y68 och Y69 direktiv att gå direkt till Åbo för fortsatt order.
739	0739	Berga har Y72 insattsberedd. Info till SDJ.
	0824	Y72 i luften går via Huddinge.
	0828	Y72 i luften från Huddinge sjh.
	0830	O98 i luften från Åbo för uppdrag mot estniska kusten, därefter ombasering till SÖD via UPP.
AT/RB	0950	Y72 landat Åbo.
	1211	O98 landar Hangö.
	1305	O98 startar Hangö mot F16. ETA 1430. Tp beställd för tp av ytbärgaren till SÄT.
	1430	O98 ARR F16.
	1439	O98 DEP F16-SÖD.
	1519	O98 ARR SÖD. Y68, Y69 och Y72 i hav.omr.
820	1820	Y68 ETA ESSA 1850 ramp K för att lämna sjukvårds-utrustning tillhörig Säve hkp. Vi försöker få med utrustningen via flygfrakt till LAN.
838		OK med flygfrakt, SAS 2045
	1850	Y68 ARR ESSA.
	2015	Y68, Y69 och Y72 har landat Berga.

Deltagande enheter:

C/S	Flygtid	Undsatta
Q99	10 tim 30 min	9
Q97	15 -"- 00 -"-	15
Y74	9 -"- 35 -"-	6+2ytb
Q91	6 -"- 20 -"-	6
Y65	8 -"- 50 -"-	1
Y69	12 -"- 30 -"-	0
O95	11 -"- 45 -"-	6
Y68	15 -"- 10 -"-	6
Y64	7 -"- 30 -"-	1
R277 (dansk) / R280 (dansk)	19 -"- 40 -"-	0
Y75	4 -"- 00 -"-	2
O98	12 -"- 05 -"-	0
U94	4 -"- 00 -"-	0 Ingen insats enligt MRCC Åbo
Y76	4 -"- 10 -"-	0
Y72	12 -"- 30 -"-	0
Tot.	153 -"- 35 -"-	52+2ytb

Anm. Med undsatta avses personer bärgade ur havet eller från flottar. Utöver detta har utförts transporter från ilandtagningsplatser till sjukhus samt bärgning av döda skett.

INSATSER VID FÄRJEOLYCKAN ESTONIA.

Grundberedskap: 1 hkp 10 1 tim ber på Visby
1 hkp 10 1 tim ber på Ronneby
1 hkp 4 1tim ber på Berga
1 hkp 4 1 tim ber på Säve

0103 Larm till ARCC från MRCC Sthlm
"Estonia 30 gr slagsida"
0107 Larm till hkp Visby
0109 Larm till hkp Berga
0125 Larm till hkp Ronneby
Order Berga och Ronneby att förbereda ytterligare hkp och besättn
0136 " färjan ev slagit runt"
0139 Startorder Visby och Berga
0142 Larm till Söderhamn (ingen ber)
0146 Larm till Säve
0150 Larm till Ronneby Marin (ingen ber)
0230 ETD RON med 3 st 20 manna livflottar
0230 Säve ETD 2 flottar
0223 Hkp 4 start Berga
0238 Ron Marin snart startklar
0241 Söd snart startklar
0251 Dep RON,SÄVE
0324 Danska hkp erbjuder hjälp
0431 Inpassage svenskt terr

Första hkp på plats ca 0240.
Därefter tillförsel så att ca 0700 fanns:
4 Puma ur FV,
5 Vertol ur M
2 Sea king från Danmark
i eller på väg mot området.

Detta antal bibehölls i stort sett under hela räddningsförloppet.
1 Vertol och 1 Puma utgick på grund av tekniska fel men
ersattes av andra hkp.

Under insatsen bibehölls en viss hkp ber över hela landet för ev
ytterligare insatser.Vindstyrkan över Västerhavet var ca 27 m/sek.
MRCC Åbo avböjde ytterligare hkp insats mht att antalet
var tillräckligt.
Tillsammans med finska hkp uppgick antalet hkp i området till
14 samtidigt.
Ytterligare hkp hade kraftigt ökat risken för kollision då
till en början mörker och kraftig vind med nedsatt sikt
rådde.
Insatsen började trappas ned onsdag em då det bedömdes att inga
överlevande fanns kvar.

Kraftig vind rådde under hela onsdagen.
Återmatningen av info från Åbo till MRCC Sthlm och till ARCC
har inte varit tillfyllest. Troligen beroende på en hög
arbetsbelastning.
Sambandet via HF har inte fungerat pga konditioner och
tekniska fel.

LL:
Vid en insats av denna storlek bör kanske räddningsledare
ur ARCC vara på plats för att från lämplig plats svara för ,
i samråd med OSC , ledning/dirigering av helikopter i området.
I detta fall på färja i området.

Forgery on documents to hide the initial unseaworthiness of the estonia

Enclosure 34.1.429

The Independent Fact Group

Urkundsförfalskning för att dölja bristande sjövärdighet

Stabilitetsbok - felaktig
Säkerhetsplan - felaktig
Muster Plan (alarmlista) - felaktig
Skadekontrollplan - saknades
Branddörr fungerar ej
Lastsäkringsgsmanual - saknades
Nödgeneratormanual - saknad eller felaktig

Haverikommissionen:
"Vid avgång från Tallinn den 27 september 1994 var ESTONIA sjövärdig..."

Manual för bryggrutiner - saknades
Vattentäta dörrar går ej att stänga
Manual för nödrutiner - saknad eller felaktig
Packning till visir skadad
Manual för styrutrustning - saknad eller felaktig
Luckor på bildäck ej stängda
Manual för manöverkaraktäristik och skadekaraktäristik - saknades
Två portabla brandsläckare saknas i maskinrum.....

The Independent Fact Group

Box 5145, S-102 43 STOCKHOLM, SWEDEN
Tel: +46 8 661 4280 e-mail: factgroup@hotmail.com

STATEMENT REPORT

Subject:	**Forgery to hide lack of seaworthiness**
Type	statement
By:	Björn Stenberg and Johan Ridderstolpe
Status:	Proved
Date:	99-06-14
Version:	Report - Swedish (Urkundsförfalskning för att dölja bristande sjövärdighet)

Faktagruppens syfte och målsättning:

Faktagruppen bildades i början av 1999 för att på ett strukturerat och metodiskt sätt bringa klarhet i de många frågor och spekulationer som uppstått kring Estoniakatastrofen, runt den internationella haverikommissionens arbete samt den politiska, juridiska och mediala handläggningen av den tragiska olyckan och dess konsekvenser.

Syftet är att ge inblandade beslutsfattare möjlighet att, baserat på fakta, ta beslut om ett återupptagande och vidare åtgärder i detta ärende. Vårt arbete ska också kunna ligga till grund för medias och allmänhetens möjligheter att ta ställning till de fakta som finns rörande olyckan och dess konsekvenser från ett både tekniskt och samhälleligt perspektiv.

Det övergripande målet är att få till stånd en ny haveriundersökning som i detalj kan beskriva olycksförloppet och dess orsaker med påföljande utmätning av moraliskt och juridiskt ansvar där sådana är möjliga.

Våra drivkrafter är det tillskott till sjösäkerheten som en riktigt utförd undersökning kan ge samt vår omsorg om Sveriges rykte som sjösäkerhetsnation och rättsstat.

Metodbeskrivning:

I vårt arbete har vi utgått från att ett problems lösning aldrig blir bättre än validiteten i de gjorda grundantagandena. Vi har därför stipulerat några metodregler för vårt arbete varav de nedan beskrivna utgör vår metodiks fundament:

1. Alla scenarier måste anses vara sanna till dess att motsatsen är bevisad.
2. Alla observationer, antaganden eller påståenden, som ett scenario grundar sig på, måste anses vara falska till dess att motsatsen är bevisad.

Vi har definierat ett antal kriterier för när en observation, ett antagande eller påstående kan anses vara sann eller falsk samt processer och rutiner för en observations, ett antagandes eller påståendes väg från oklarhet till klarhet. Dessa kriterier rör teknisk, empirisk, statistisk och/eller semantisk bevisning som om de är relevanta, alla måste vara uppfyllda för att en observation, ett antagande eller påstående skall kunna klassas som fakta.

Det material vi arbetat med är huvudsakligen de dokument, ljudfiler och filmer som finns i Statens Haverikommissions Estoniaarkiv med kompletterande information från andra öppna källor och därtill material från Meyervarvet och dess oberoende kommission.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Innehållsförteckning

	Sida
Sammanfattning	3
Definitioner och klarläggande till denna rapport	4
Internationella konventioner	5
Nationell sjöfartsadministration och klassningssällskap	6
Samarbete maritima projekt, Sverige - Estland	7
Internationella haverikommissionen	9
Urkundsförfalskning av protokoll från hamnstatskontroll	10
Sista hamnstatskontrollen i Tallinn	17
Anmärkning 1: Bow door, packing damage	18
Anmärkning 2: Sounding pipe, Aux Eng room	20
Anmärkning 3: 2 portable fire exting missing eng room	22
Anmärkning 4: Safety Plan	24
Anmärkning 5: Muster List	28
Anmärkning 6: Damage Control Plan	31
Anmärkning 7: Cargo operational manual	33
Anmärkning 8: Fire prevention	35
Anmärkning 9: "off-course" alarm not installed	38
Anmärkning 10: Means of control, MIMIC panel	41
Anmärkning 11: Manuals and instructions	44
Anmärkning 12: Windows in Galley not possible to close	48
Anmärkning 13: Covers on bulkhead deck to be closed	50
Anmärkning 14: Cargo securing devices	53
Provisoriska certifikat efter flaggbytet - Bureau Veritas	56
Några avslutande frågor	58
Analys av SOLAS 74 (i relation till kontrollen av MS Estonia den 27/9 1994)	60
Analys av Paris MOU (i relation till kontrollen av MS Estonia den 27/9 1994)	64
Översikt MS Estonia 1992 - 1994 (Kronologisk översiktsbild av certifieringar, kontroller och övningar)	66
Källhänvisning	67
Dedikation	68

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sammanfattning

Faktagruppen bevisar i denna rapport att kopian av det hamnstatskontrolls-protokoll som är tryckt i haverikommissionens slutrapport är förfalskad. Hamnstatskontrollen utfördes den 27 september 1994 i Tallinn, d v s på eftermiddagen innan MS Estonia för sista gången lämnade hamn. Trots att många kontroller tidigare utförts på Estonia i Stockolm utan större anmärkningar hittade man vid detta tillfälle ett stort antal fel varav 14 stycken noterades i protokollet.

En estnisk Sjöfartsdirektör ledde arbetet och signerade också det protokoll som upprättades. Från estnisk sida deltog 8 stycken sjöfartsinspektörer och från svensk sida 2 stycken inspektörer. De svenska inspektörerna var anlitade som "experter" för att genom seminarier och konkreta inspektioner på fartyg i internationell trafik träna sina estniska kollegor i hur kontroller utförs enligt "hamnstatskontrollförfarandet". De svenska inspektörerna var enligt avtal mellan estniska Transportministeriet och svenska Sjöfartsverket auktoriserade att utföra sin kontrolluppgift på mandat direkt från ministeriet.

Svenska Sjöfartsverket, de medverkande inspektörerna och haverikommissionen hävdar att denna kontroll endast var en övning och att den därför inte kunde ligga till grund för de åtgärder som sjölagarna kräver.

Faktagruppen visar både att det var en riktig kontroll och att sjölagarna inte tar ledigt oavsett under vilka omständigheter brister i ett fartygs funktion eller säkerhet hittas. I en djupare analys av de konventioner och avtal som Sveriges och Estlands regeringar undertecknat beskrivs vilka åtaganden och skyldigheter dessa förbundit sig att utföra och följa.

Rapporten beskriver hur de 14 protokollförda felen står i relation till de sjölagar som gällde vid tiden och hur de i förekommande fall medverkat till olycksförloppet och det mycket höga antalet passagerare och besättningsmän som förolyckades. Ett dödstal som inte blivit så högt om Estonia varit sjövärdig.

Den enda slutsats vi kan dra från det sätt förfalskningen är gjord är att den har utförts för att marginalisera de fel som fanns på Estonia. Detta i syfte att skydda de svenska och estniska sjöfartsmyndigheterna från anklagelser om, i bästa fall, grov underlåtelsebet i sin respektive myndighetsutövning. Vi överlåter dock åt andra att definiera lämplig brottsrubricering samt vilka myndigheter och personer som har ett juridiskt ansvar i sammanhanget.

Efter noggrann analys av förfalskningen, dess urkunder och uttalanden i polisförhör framkommer att förfalskaren måste haft tillgång till den svenska haverikommissionens Estoniaarkiv. Faktagruppen utger sig inte för att kunna konkurrera med ett kriminaltekniskt laboratorium men för att få bekräftat att det är fråga om en urkundsförfalskning räcker det med att betraktaren har normalgod syn.

Sammanfattar vi denna rapport i en mening blir den: Då haverikommissionen gått så långt att man tagit till brottsliga handlingar för att dölja att Estonia inte var sjövärdig måste den befintliga utredningen ogiltigförklaras och därtill behöver de inblandade nationerna bevisa att de är rättsstater genom att utkräva det juridiska ansvar som påkallas av de brott som här redovisas.

Faktagruppen vill tacka alla de som bidragit med observationer och hjälp att söka i de arkiv som vi fler än en gång hemsökt. Främst vill vi dock tacka våra respektive familjer som stått ut med att vi de senaste månaderna varit mer än lovligt frånvarande.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Definitioner och klarlägganden till denna rapport

För att bevisa urkundsförfalskning och att Estonia släpptes iväg den 27 september 1994 trots bristande sjövärdighet har denna rapport följande struktur:

• Kort beskrivning av den internationella konventionen SOLAS och avtalet Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU). För en djupare analys av dessa regelverks betydelse rörande Estoniaolyckan hänvisas till respektive rubrik i slutet av denna rapport.

• En kort beskrivning av de respektive ländernas sjöfartsadministrationer samt klassningssällskapet Bureau Veritas roller.

• Beskrivning av det avtal om sjösäkerhet mellan de svenska och estniska sjöfartsmyndigheterna som låg till grund för den hamnstatskontroll som utfördes den 27 september 1994 i Tallinn. Genom detta avtal ges de svenska sjöfartsinspektörerna mandat att till fullo verka på estniska sjöfartsmyndighetens vägnar.

• Bevis för urkundsförfalskning av den hamnstatskontrollsrapport som upprättades vid kontrollen i Tallinn den 27 september 1994.

• Under rubriken "Sista hamnstatskontrollen i Tallinn" redovisas punkt för punkt varje fel sjöfartsinspektörerna fann vid denna kontroll, samt slutsatser om varför Estonia ej var sjövärdig i relation till dessa allvarliga fel och vilka brott mot gällande regler som förekommit.

Fakta för varje felanmärkning redovisas i följande ordning:

i) Relevanta utdrag ur förhör med inblandade personer. Vissa av dessa förhör har hållits på engelska och återges i original. Andra är översättningar från estniska och återges då på det språk det är översatt till.

ii) Haverikommissionens ståndpunkt enligt slutrapporten och i förekommande fall dess supplement.

iii) gällande lag enligt International Maritime Organization, "Safety of Life at Sea, 1974" förkortad SOLAS 74. Denna text återges på engelska, ett av SOLAS officiella språk.

iiii) Faktagruppens kommentarer.

Alla citat är i hela rapporten ordagrant avskrivna från bandutskrifter, haverikommissionens rapport, förhörsprotokoll eller andra dokument. Språkbruk och stavning framstår därför ibland som mer än lovligt felaktiga. Bandutskriften för haverikommissionens förhör med de svenska inspektörerna har kontrollerats mot bandupptagningen och överensstämmer väl med denna.

Kommentarer, förklaringar eller förtydliganden i citat avgränsas av hakparanteser [ ].

Utelämnad, ej relevant text i citat är markerade med ett antal punkter "……".

Vissa delar av SOLAS-konventionen och annan text är <u>understruken</u> av oss för att markera dessa partiers vikt.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Internationella konventioner:

Kortfattad bakgrund av SOLAS 1974 samt Paris MOU.

Respektive sjöfartsnation kan genom undertecknande av internationella konventioner aktivt deltaga i den globala utvecklingen av säkerheten till sjöss. Genom att underteckna en konvention förbinder sig sjöfartsnationen att efterleva denna och även i det fall konventionen så stipulerar, upphöja dess regler till lag. I denna rapport kommer vi beröra SOLAS 74 (Safety of Life at Sea 1974) samt Paris MOU (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control). Vid denna tid gällde Paris MOU, Amendment 13.

International Maritime Organization (IMO) är den organisation som administrerar huvuddelen av de internationella konventionerna, däribland SOLAS.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control är ett avtal som undertecknats av hittills 16 sjöfartsnationer i Europa samt Kanada. Avtalet syftar till att eliminera trafik med fartyg "av andra klassens standard" genom ett harmoniserat system för Hamnstatskontroll. Paris MOU samordnar härvid ett antal konventioner mot vilka ett fartygs olika egenskaper prövas genom hamnstatskontrollsförfarandet.

Sverige har anammat de flesta internationella sjöfartskonventioner medan Estland 1994 inte hade ratificerat lika många. Man hade dock förbundit sig att följa de viktigaste, som t ex SOLAS 74/78, MARPOL (I/II) och LL-66.

Vid Estonias förlisning hade Sverige undertecknat både SOLAS 74 och avtalet Paris MOU, medan Estland undertecknat SOLAS 74.

Det faktum att en sjöfartsnation undertecknat Paris MOU innebär ingen förändring av efterlevandet av SOLAS-konventionen.

Varje nation som undertecknar någon av de här berörda konventionerna åtar sig att vidtaga alla nödvändiga steg för att efterleva regelverket i SOLAS.

SOLAS Artikel I - Generella åtaganden i enlighet med Konventionen;

[vår översättning]

(a) Den genom kontraktet bundna Regeringen förbinder sig att verkställa bestämmelserna i enlighet med den föreliggande Konventionen och dess tillägg, vilka utgör en integrerad del av Konventionen. Varje referens till den föreliggande Konventionen utgör samtidigt en referens till tilläggen.

(b) Den genom kontraktet bundna Regeringen förbinder sig att kungöra alla lagar, förordningar, order och regler och att vidtaga alla andra åtgärder som kan bli nödvändiga för att ge den föreliggande Konventionen full och komplett effekt, för att därmed försäkra att, med syfte på säkerhet för liv, ett skepp är lämpligt för den verksamhet det avser.

En fördjupad analys av åtaganden för Sverige respektive Estland i detta specifika fall ges under rubrikerna:

Analys av SOLAS 74 - se sidan 60

Analys av Paris MOU - se sidan 64

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Nationell sjöfartsadministration och klassningssällskap

Respektive flaggstat har huvudansvaret för genomförande av den lagstiftning som garanterar dess fartygs säkerhet. Länder som raticifierat en konvention är beroende av konventionens krav skyldiga att införa konventionens bestämmelser i sin egen lagstiftning eller att vidta likvärdiga åtgärder.

Estland

Det estniska Sjöfartsverkets fyra avdelningar var 1994: Allmänna avdelningen, Sjösäkerhetsavdelningen, Kustbevakningsavdelningen samt Pyr- och hydrografi-avdelningen. Dessa svarade för den estniska statens efterlevnad av sjösäkerhet och andra maritima åtaganden.

Inom Sjösäkerhetsavdelningen finns Fartygskontrollfunktionen som inrättades i april 1994. Dess chef var och är Aarne Valgma.

Det estniska Sjöfartsverket hade enligt haverikommissionen bemyndigat sex klassningssällskap vilka alla är medlemmar i IACS (se klassningssällskap nedan), att genomföra föreskrivna besiktningar och certifieringar enligt SOLAS-, MARPOL-, lastlinje-, skeppsmätnings-, och COLREG-konventionerna.

För denna rapports räkning är det viktigt att känna till att Estland undertecknat den internationella konventionen SOLAS 74.

Sverige

Det svenska Sjöfartsverket svarar för svenska statens efterlevnad av sjösäkerhet och andra sjöfartsfrågor. Avdelning Sjöfartsinspektionen handhar inspektioner av fartyg där det operativa arbetet i stor utsträckning har delegerats ut till regionala inspektionsområden. Sjöfartsinspektionen i Stockholm kallas IOS som står för Inspektionsområde Stockholm. De svenska inspektörer som hade uppdraget i Tallinn var Överinspektör Åke Sjöblom och Inspektör Gunnar Zahlér. Dessa arbetar normalt vid Inspektionsområde Malmö.

Sjöfartsverket har bemyndigat fem klassningssällskap (medlemmar i IACS) att genomföra föreskrivna besiktningar enligt SOLAS-, MARPOL-, och lastlinje-konventionerna. Rätten att utfärda certifikat har i några fall delegerats till klassningssällskap och i andra fall behållits av Sjöfartsinspektionen.

Sverige hade vid denna tid undertecknat SOLAS 74 och det internationella avtalet Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU).

Klassningssällskap

Ett klassningssällskap, exempelvis Bureau Veritas, utför oberoende forskning om fartygs konstruktion och säkerhet för framtagning av lämpliga regler. De är vanligtvis icke vinstdrivande organisationer men fakturerar varv och rederier för utförda tjänster.

Huvuduppgiften för ett klassningssällskap är att utföra oberoende besiktningar och inspektioner samt att utfärda certifikat.

Det elva större klassningssällskapen har en samarbetsorganisation, International Association of Classification Societies (IACS) som samordnar sällskapens policy, organiserar utbyte av kunskap och erfarenheter samt ger rekommendationer om vilken standard som ska gälla i väsentliga tekniska frågor. Bureau Veritas är medlem av IACS.

Vid denna tid var Hans Olsson chef för Bureau Veritas svenska verksamhet.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Samarbete maritima projekt, Sverige - Estland:

Enligt en framställan daterad 18 november 1993, avseende en fjärde fas av maritima projekt i Estland 1994, hade via det estniska finansministeriet, till BITS (Swedish Board for Investment and Technical Support) från Estonian National Maritime Board (ENMB) inkommit en ansökan om projektbidrag. Denna ansökan gällde fortsatt ekonomiskt stöd för fyra delprojekt i denna fas.

Svenska Sjöfartsverket hade tidigare genomfört insatser avseende fartygssäkerhet i Estland. På tre specifika områden hade nu Estland prioriterat fördjupade insatser. Inom delprojektet "Fartygssäkerhet" ingick som ett av de specifika områdena "hamnstatskontroll - fartygsinspektion ur sjösäkerhets- och miljösynpunkt".

Avtalet mellan Estland och Sverige

I avtalet, "Maritime Transport and Safety at Sea and Prevention from Pollution on Marine Environment Projects PHASE IV" mellan Ministry of Transport and Communications of Estonia och Swedish National Maritime Administration (Sjöfartsverket), tecknat 3 februari 1993, önskar den estniska myndigheten förordna Sjöfartsverket att såsom konsult assistera i frågor och service som beskrivs i avtalet. Den estniska myndigheterna godkänner svenska Sjöfartsverkets offert att utföra uppdraget under förutsättning att BITS bistår med ekonomiskt stöd.

I avtalets **Appendix A** "Scope of Services", beskrivs respektive del i projektet. Rörande Hamnstatskontroller (Port State Control) beskrivs bland annat följande;

"Brush-up Seminar and on-job training for ship inspectors in Tallinn, implementing the Port State Control methodology"

"The training will be carried out in Tallinn"

I avtalets **Appendix B** "Obligations" beskrivs de åtaganden som esterna förbundit sig att följa. Under punkt 7 står;

"Provide all necessary permits, including facilitation of visa formalities and authorizations for the carrying out of the services".

Generaldirektörsbeslut från BITS

BITS beviljar 1994.02.02 ett bidrag om 574.340 kronor.

I beslutet beskrivs insatsen för delområde Hamnstatskontroll enligt följande;

"Insatsen genomförs i Estland i form av en veckas tråning 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, inspektionsansvarig vid hamnförvaltningen i Tallinn samt säkerhetsansvarig vid Estonian Shipping Company".

Faktagruppens kommentar:

Av de handlingar som Faktagruppen här redovisar framgår att de estniska myndigheterna både initierat och beställt konsulttjänster från Sjöfartsverket i Sverige. Dessa tjänster, gällande hamnstatskontroller, skulle utgöras av on-the-job-training och konkreta inspektioner samt att detta skulle ske i Tallinn. Esterna förband sig enligt det undertecknade avtalet att auktorisera

Copywrite: B Sterberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

svenskarna för detta arbete, alltså, de svenska inspektörerna gick under estniskt mandat (se vidare "Analys av SOLAS 74" och "Analys av Paris MOU")

Av beslutet från BITS framgår tydligt att det rörde sig om konkreta inspektioner av fartyg i internationell trafik.

On-the-job-training betyder tråning under arbetets utförande. Detta är vitalt då de svenska inspektörerna i intervjuer och förhör och haverikommissionen i sin rapport hävdar att det inte var en riktig kontroll som utfördes den 27 september 1994 eftersom det var en on-the-job-training-kontroll. "Konkreta inspektioner" och att esterna förbundit sig att auktorisera svenskarna kan dock inte feltolkas.

Hamnstatskontrollen av Estonia i Tallinn den 27 september var i allra högsta grad en riktig kontroll. Oavsett bevisning så tar dock inte sjölagarna ledigt även om man bara låtsas kontrollera ett fartyg. I sammanhanget kan vi bara konstatera att A Valgma som undertecknat hamnstatsprotokollet och enligt egen utsago ledde kontrollen, näppeligen inte tränat på att signera hamnstatskontrollsrapporter. Lika lite som någon skulle få för sig att tråna signering av reverser eller andra juridiskt bindande dokument

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Internationella Haverikommissionen

Den gemensamma estnisk-finsk-svenska haverikommissionen bildades den 29 september 1994 i enlighet med ett beslut fattat av de tre ländernas statsministrar den 28 september 1994 i Åbo i Finland.

I engelsk text benämns den gemensamma haverikommissionen som JAIC (Joint Accident Investigation Commission), medan vi omnämner den som haverikommissionen eller kommissionen.

Haverikommissionen bildades 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.

Vid kommissionens första sammanträde ansågs det väsentligt att kommissionen skulle uppträda som en enhet när det gäller att dra slutsatser och utge officiella rapporter. I själva utredningsarbetet skulle däremot deltagarna från de tre länderna vara oberoende, utan någon skyldighet att rapportera tillbaka till eller att agera enligt anvisningar från de länder som hade förordnat dem.

Kommissionen har under de dryga tre åren fram till slutrapportens presentation i december 1997 haft 20 interna sammanträden som upptagit sammanlagt 51 dagar. Utöver kommissionens plenarsammanträden, har expertmöten och möten i andra arbetsgrupper ägt rum.

Faktagruppens kommentarer:

Det faktum; att å ena sidan "kommissionen skulle uppträda som en enhet" och å andra sidan "I själva utredningsarbetet skulle däremot deltagarna från de tre länderna vara oberoende, utan någon skyldighet att rapportera tillbaka" måste vara ett grundläggande metodfel som utan tvekan leder till motsatsförhållanden inom kommissionen.

I en så pass komplex utredning och med tre länders regeringar som huvudmän, är det otvivelaktigt så att olika kommissionsmedlemmars arbete kommer att berôra varandras områden. Slutsatser dragna av respektive medlem eller medlemsgrupp baserade på observationer som ej rapporterats till de andra i kommissionen, kommer i vissa fall att bli motstridiga. Detta leder i sin tur dels till att kommissionen blir oense i sakfrågor, samt att man tvingas till kompromisser i fråga om gemensamma slutsatser.

Detta är något som synes helt uppenbart i arkivmaterial och arbetshandlingar från kommissionens arbete, och inte minst i det faktum att flera av kommissionens ledamöter under protest hoppat av kommissionen.

Den estniska ordföranden i kommissionen, Andi Meister, hoppade av 1996.07.30 efter att anklagat svenska delen av kommissionen för att ha undanhållt videomaterial samt för att man vid dykningarna ej identifierade de tre omkomna på bryggan. Meister säger i en intervju 1996.07.24 "Allt som gjorts och hänt måste alla kommissionens medlemmar bli informerade om, också om det i detta ögonblick verkar ovidkommande".

Den svenska experten Bengt Schager hoppade av 1997.09.08 efter att han inte kunnat ställa sig bakom slutrapporten, arbetssättet och vissa av kommissionens slutsatser. I en tidningsintervju 1997.12.03 belyser han många av de förhållanden på MS Estonia som vi utförligt analyserat i denna rapport, samtidigt som han konstaterar att fartyget ej var sjövärdigt vid avgången från Tallinn.

Copywrite: B Stenberg/J Rödderstolps. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Urkundsförfalskning av protokoll från hamnstatskontroll

Före avfärden den 27 september 1994 gjorde tjänstemän från Sjöfartsverket en Hamnstatskontroll av fartyget. Kontrollen skedde under eftermiddagen i Tallinns hamn och protokollfördes i enlighet med gällande bestämmelser. Ansvariga från Sjöfartsverket var Överinspektör Åke Sjöblom och inspektör Gunnar Zahlér. Estnisk chef vid kontrollen var Aarne Valgma, chef för Fartygskontrollfunktionen vilket motsvarar den svenska titeln Sjösäkerhetsdirektör.

Av inlämnad dokumentation framgår att hamnstatsprotokollet omfattar en sida, "Form A" och en sida "Form B" där de fel man hittat har angivits. Denna Form B är ett blankettset med en originalsida och två genomslagskopior.

Hamnstatsprotokollets två genomslagskopior i original, Form B, har Åke Sjöblom lämnat till haverikommissionen i Stockholm. I Estoniaarkivet diarieförd 94.11.03 som aktbilaga A 46 b och c. Sjöblom har enligt polisförhör motsatt sig att lämna handlingerna till polisen och angivit att de endast skulle lämnas till haverikommissionen. Förhör har även hållits med Åke Sjöblom och Gunnar Zahlér 1994.11.02 hos haverikommissionen, aktbilaga D 6 a. Därtill har Åke Sjöblom intervjuats i Tallinn den 28 september 1994 där bandutskriften har aktnummer D 28, och förhörts av svensk polis i telefonförhör vilket i sammandrag återfinns i SHK:s (Statens Haverikommission) Estoniaarkiv med aktnummer D 8 (P242-1).

På omvägar via estnisk och svensk polis har ett förhör med Aarne Valgma som hållits av estnisk polis inkluderande en hamnstatsprotokollsrapport (en vidimerad kopia av första sidan i blankettsetet) inlämnats till haverikommissionen, 95.01.04 aktnummer D 9. Kommissionen har diarieförd dessa handlingar såsom varande från en av de överlevande eftersom det inlämnades tillsammans med ett stort antal förhör med överlevande. Intressant är att A Valgma ej ens hörts av haverikommissionen trots att han enligt polisförhöret både ledde och övervakade hamnstatskontrollen ifråga.

Haverikommissionens redogörelse för fartygets allmänna tillstånd vid avgång:

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 myndigheten 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 ovanlämnda 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 förhörts 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 vattentäta 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.

Bild 1.Haverikommissionens rapport 5.2

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupe@hotmail.com or at the postal address.

I texten ovan anges att Estonia skall ha varit väl underhållet, att en kopia av det under "hamnstatskontrollsövningen" upprättade protokollet ingår i rapportens supplement samt att "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."

Bevis för urkundsförfalskning:

I supplementet 223 finns den kopia som haverikommissionen anger är en kopia av Sjöbloms "Form B". Den tryckta kopian (förfalskningen) återger inte samma innehåll som de båda dokument som inlämnats till haverikommissionen i Stockholm, ej heller är namnteckningen den ursprungliga.

Vi har efter ingående undersökning av dessa dokument, i förfalskningen funnit fler än 20 tydliga skillnader visavi de inlämnade originalen. Vi nöjer oss i denna rapport att redovisa 6 av dessa skillnader.

De olika dokumenten presenteras i 70 procent av ursprunglig storlek i följande ordning: 1. Haverikommissionens förfalskning, 2. Åke Sjöbloms inlämnade genomslagsoriginal, 3.A Valgmas inlämnade vidimerade kopia av rapportens förstasida och 4. Haverikommissionens förfalskning med inringningar som facit. Därefter kommer en sida med de olika namnunderskrifterna i 150 procents förstoring för mer detaljerad jämförelse.

Fel 1: På förfalskningen saknas alla referenser till Svenska Sjöfartsverket. På Valgmas kopia saknas också all hänvisning till Sjöfartsverket förutom Sjöfartsverkets blankettnummer. Sjöbloms genomslagsoriginal visar hur dessa dokument borde sett ut.

Fel 2: På förfalskningen och Valgmas kopia saknas texten i den tredje spalten "convention references". Sjöblom har korrekt fyllt i dessa referenser enligt regelverket varav framgår att han haft för avsikt att stoppa fartyget.

Fel 3: Förfalskningen har som Sjöbloms original tillägg i den handskrivna texten i spalt 2; ", packing damage" och "(A few pieces of sec. Dev worned out).". Valgmas kopia saknar dessa tillägg. Intressant är att förfalskningens tillägg inte har samma position relativt övrig text som på Sjöbloms original. Förfalskaren måste haft tillgång till det svenska arkivet.

Fel 4: På Valgmas kopia och Sjöbloms original är Valgmas titel: "Head of National Ship Inspect. Division." Förfalskaren har av någon anledning fyllt i fel titel: "Head of National Ship Inspection Department".

Fel 5. Den tryckta texten på förfalskningen är mycket dålig och i vissa fall bortredigerad samtidigt som den handskrivna texten är skarpare än på Valgmas kopia. Genom att den tryckta texten redigerats försvinner all information om vad en hamnstatskontroll kan leda till för åtgärder.

Fel 6: Namnteckningar och namnförtydliganden är förfalskade. På Valgmas kopia och Sjöbloms genomslagsoriginal är de identiska (även i hög förstorning). Valgmas vidimering, gjord två dagar senare i samband med det polisför som hölls med honom, är näst intill identisk med hans signatur vid hamnstats-kontrollen. Därtill kan nämnas att originalens textmassor är 11 procent "högre" och 1 procent "smalare" än i förfalskningen.

I skenet av de fel som hittats kan vi inte dra någon annan slutsats än att denna förfalskning är utförd för att marginalisera de brister Estonia hade och också skydda de svenska och estniska sjöfartsmyndigheterna från anklagelser om brister i respektive myndighetsutövning.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

31/05 '96 15:56 ☎372 6 312303 EXXS *** CRR TALLINN EST. 002

FORM B

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

1. name of issuing authority [redacted]
2. name of ship MARIONDER
3. call sign ESTE
4. date of inspection 27.09.1994
5. place of inspection TALLINN

15. nature of deficiency code	text	Convention/ reference	16. action taken
1284	Bow door, parking damage		99
1280	Sounding pipe Aft Eng. Room		17
0720	2 portable fire extin. missing Eng. room		17
0920	SAFETY PLAN		99
2010	MUSTER LIST		99
2030	DAMAGE CONTROL PLAN		99
2045	CARGO OPERATION MANUAL		99
0710	FIRE PROTECTION NAV. BRIDGE DOOR,		
	BOILER ROOM CLOSING DEVICE HEATING		
	FIRE DOOR IN SAFETY NOT WORKING		
	PROPERLY		17
1520	"DEF. COURSE" ALARM NOT INSTALLED		99
0745	MEANS OF CONTROL: HINGE PANEL		99
2095	MANUALS AND INSTRUCTIONS		
	(EN.GEN, BRIDGE ROUTINES, EN. HANDLING		
	STOPPING GEAR, MANOEUVR CHARACTERISTICS		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT PORTABLE		
	TO CLOSE		17
1250	COVERS ON MANHOLES OPEN		
	TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES		99
	(A FEW PIECES OF SEC. DEV. WERE		
	OUT)		

Continuing page ☒ no ☐ yes

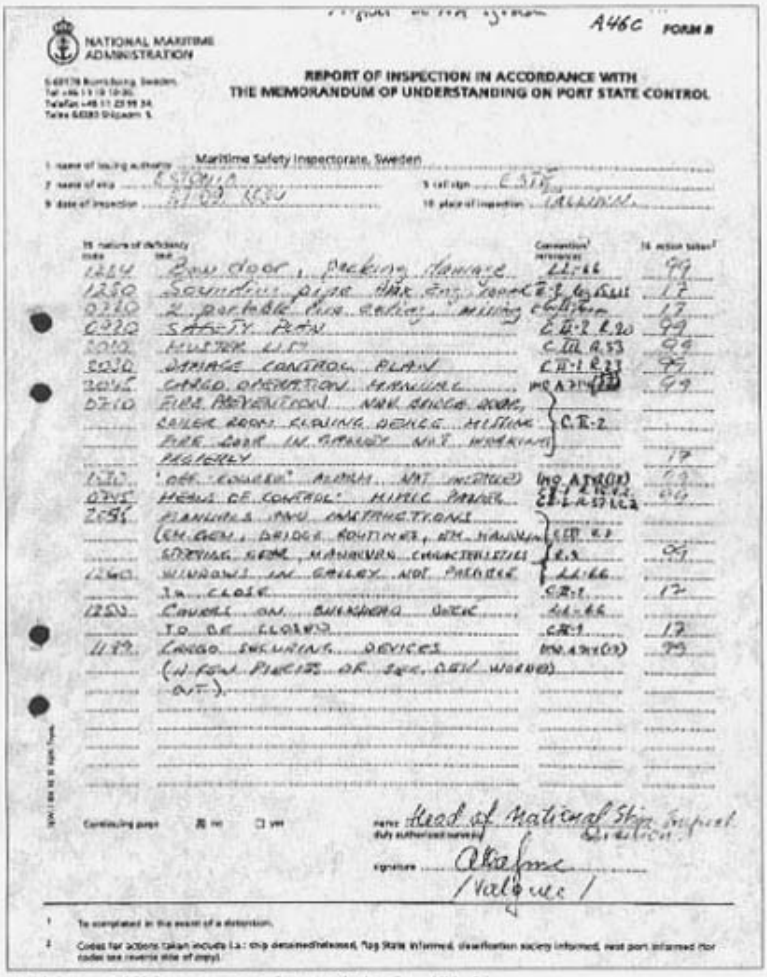
name Head of National Ship Inspection Department
Allahma
Valgma

31/05 '96 14:01 LSH/VAST NB09882 S.002

Bild 2. Haverikommissionens förfalskning (70 %).

Observera namnteckningen, bristen på referenser till svenska Sjöfartsverket, det dåliga trycket av tryckt text vid fotnoterna samt "faxsignaturen". Genom faxsignaturen ges sken av att dokumentet faxats snett. Faxtextens vinkel anger att papperet i så fall skulle blivit ca 3 cm bredare än om det gått igenom faxen rakt. Vi har inte funnit någon fax som klarar detta. Telefonnumret saknar idag abonnemang.

Copywrite: H Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.



NATIONAL MARITIME ADMINISTRATION

A46C FORM B

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

1 name of issuing authority: Maritime Safety Inspectorate, Sweden

2 name of ship: ESTONIA

3 call sign: C 3IG

9 date of inspection: 27.09.1990

10 place of inspection: TALLINN

15 nature of deficiency code	text	Convention[1] reference	16 action taken[2]
1254	BOW DOOR, PACKING DAMAGE	LL-66	99
1250	SOUNDING PIPE TANK ENG. ROOM	[illegible]	17
0220	2 PORTABLE FIRE EXTING. MISSING	[illegible]	17
0220	SAFETY PLAN	C II-2 R.20	99
3010	MUSTER LIST	C III R.53	99
3020	DAMAGE CONTROL PLAN	C II-1 R.23	99
3045	CARGO OPERATION MANUAL	MSA 2[illegible]	99
0210	FIRE PREVENTION NAV. BRIDGE ROOM, COLLER ROOM, SLOPING DECKS MISSING, FIRE DOOR IN GARAGE NOT WORKING PROPERLY	C II-2	17
1260	'OFF-COURSE' ALARM NOT INSTALLED	IMO A[illegible](01)	17
0245	HEADS OF CONTROL MISSING PARTS	C II-2 R.[illegible]	99
2054	PLANNING AND INSTRUCTIONS (EM.GEN., BRIDGE ROUTINES, ETC. MANUAL, STOWING GEAR, MANOEUVR. CHARACTERISTICS)	C II R.3 / R.3	99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT PROPERLY CLOSE	LL-66 / C II-1	17
1250	CANVAS ON SWEEPING DECK TO BE CLOSED	LL-66 / C II-1	17
1199	CARGO SECURING DEVICES (NO FOR PLACES OR SEC. DEC. WORKED OUT)	MSA 3[illegible](03)	99

Continuing page: ☒ no ☐ yes

name of duly authorised surveyor: Head of National Ship Inspect. Division

signature: Åkerme / Valgren /

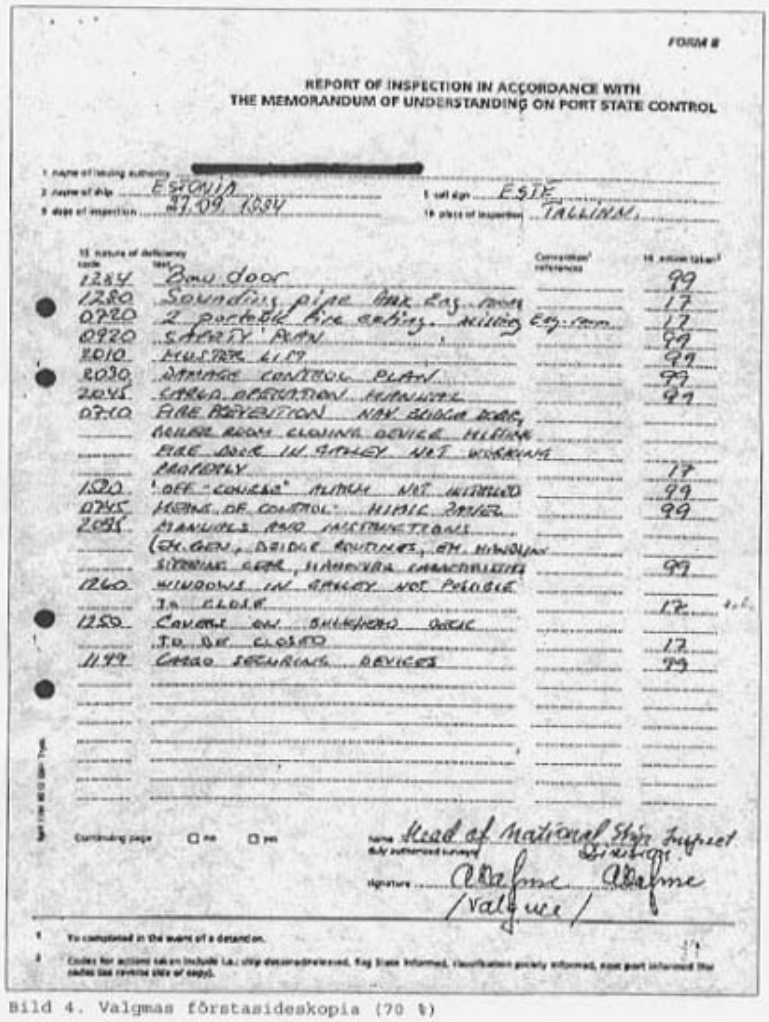
1 To completed in the event of a deficiency.

2 Codes for actions taken include i.a.: ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed (for codes see reverse side of copy).

Bild 3. Sjöbloms genomslagsoriginal. (70 %).

Observera den oskarpa handskrivna genomslagstexten i spalterna 1, 2 och 4 samt den starkare texten i spalt 3 som är skriven med bläck i efterhand. Sjöfartsverkets engelska logotyp, maskinskrivna namn och blankettnummer syns alla tydligt.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.



FORM 8

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

1 name of issuing authority [redacted]
2 name of ship ESTONIA 7 call sign ESIE
8 date of inspection 27.09.1994 10 place of inspection TALLINN

15 nature of deficiency code	text	Correction[1] reference	16 action taken[2]
1284	Bow door		99
1280	Sounding pipe fwd Eng. room		17
0720	2 portable fire extinguisher missing Eng. room		17
0920	SAFETY PLAN		99
2010	MUSTER LIST		99
2030	DAMAGE CONTROL PLAN		99
2045	CARGO OPERATION MANUAL		99
0710	FIRE PREVENTION NAV BRIDGE ROOM,		
	BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING		
	FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING		
	PROPERLY		17
1520	"OFF-COURSE" ALARM NOT INSTALLED		99
0745	MEANS OF CONTROL: MAIL SAFES		99
2035	MANUALS AND INSTRUCTIONS		
	(EX.GEN., BRIDGE ROUTINES, EM. HANDLING		
	STEERING GEAR, MANOEUVRE CHARACTERISTICS		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT PORTABLE		
	TO CLOSE		17
1250	COVERS ON SILLPORTS DOUBLE		
	TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES		99

Continuing page ☐ no ☐ yes

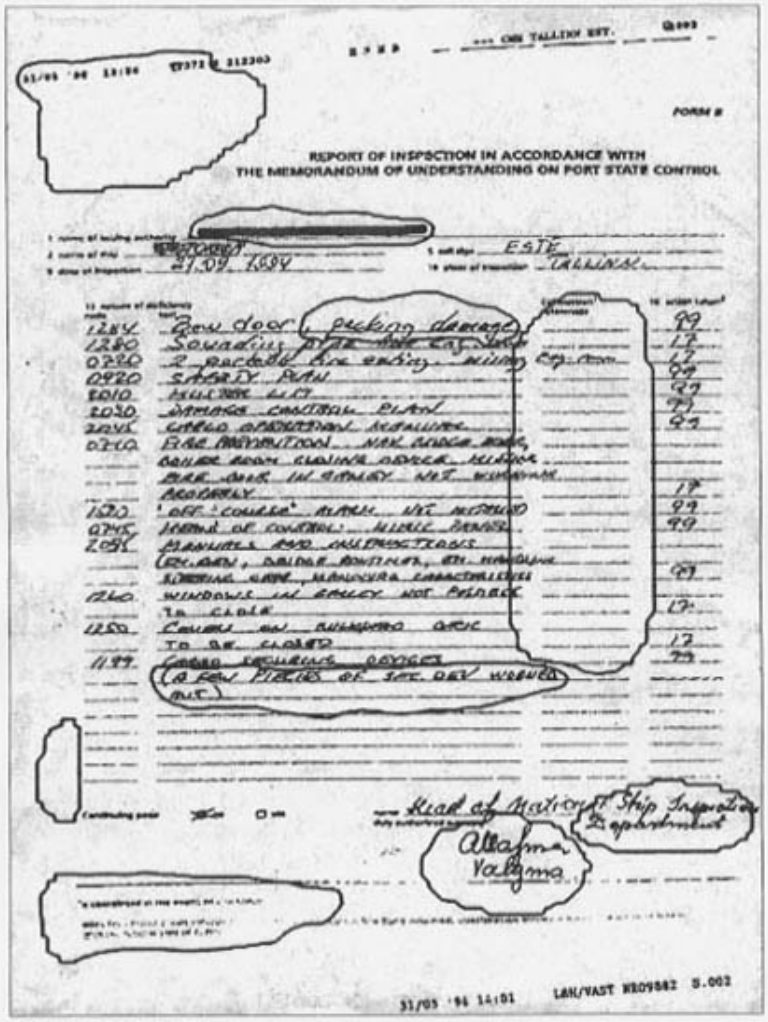
name Head of National Ship Inspect. Division
duly authorised surveyor
signature Valgma Valgma
/valgma/

1 To completed in the event of a detention.
2 Codes for actions taken include i.e.: ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed (for codes see reverse side of copy).

Bild 4. Valgmas förstasideskopia (70 %)

Observera att Valgma låtit ta bort Sjöfartsverkets logotyp men att Sjöfartsverkets blankettnummer finns kvar. Sjöfartsverkets tryckta namn är här överstruken med tuschpenna. Den handskrivna texten är skarpare än på Sjöbloms genomslagskopia och stämmer helt överens handstilsmässigt. Valgmas kopia saknar dock några noteringar och kryss som finns i olika varianter på Sjöbloms genomslagskopia och på Haverikommissionens förfalskning.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.



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

ESTE

TALLINN

27.09.1994

1284 Bow door, locking damage 99
1280 Sounding pipe 17
0920 SAFETY PLAN 99
2010 HELICOPTER LIFT 99
2030 DAMAGE CONTROL PLAN 99
2045 CARGO OPERATIONAL MANUALS 99
0710 FIRE PREVENTION
DOORS ROOM CLOSING DEVICE
FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING
PROPERLY 17
1520 'OFF COURSE' ALARM NOT REPORTED 99
0745 INSTRUMENT OF CONTROL
2055 MANUALS AND INSTRUCTIONS
(EN, GER), DOUBLE BOTTOM, EN MANUAL
STEERING GEAR, MANOEUVRE CHARACTERISTICS 99
1260 WINDOWS IN GALLEY NOT PROPERLY
TO CLOSE 17
1250 COLORS ON BULKHEAD DECK
TO BE CLOSED 17
1199 CARGO SECURING DEVICES 99
(A FEW PIECES OF SAT. DEV WORKED
BUT

Head of National Ship Inspection Department

Allafma
Valgma

31/05 '96 14:01 LAN/VAST N809882 S.002

Bild 5. Facit (70%).

Inringade områden korresponderar till tydliga skillnader jämfört med Sjöbloms och Valgmas inlämnade protokoll. Observera speciellt namnteckningen och den ifyllda texten på den avdelning som Valgma är chef över. Genom att fotnotstexterna är förstörd kan inte en oinitierad läsare se vilka åtgärder en hamnstatskontroll kan leda till.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

name Head of National Ship. Inspect. Direction.
duly authorized surveyor
signature Allafme Allafme
/Valgma/

flag State informed, classification society informed, next port informed (for

Bild 6. Underskrift: Valgmas vidimerade föratasideskopia (150 %).

name Head of National Ship. Inspect Direction.
duly authorized surveyor
signature Allafme
/Valgma/

flag State informed, classification society informed, next port informed (for

Bild 7. Underskrift: Sjöbloms inlämnade genomslagsoriginal (150 %).

name Head of National Ship Inspection Department
duly authorized surveyor
Allafme
Valgma

flag State informed, classification

Bild 8. Underskrift: Haverikommissionens förfalskning (150 %).

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn

Haverikommissionen, Svenska Sjöfartsverket och dess inspektörer hävdar att den hamnstatskontroll som utfördes i Tallinn den 27 september 1994 var en övning ingående i ett större utbildningspaket bekostat av The Swedish Board for Investment and Technical Support, BITS (en avdelning inom SIDA).

Inte någonstans i avtal eller projektbeskrivningar framställs samarbetet mellan länderna som "ett utbildningspaket". Däremot beskrivs "expert assistance" och "PSC [hamnstatskontroll] as well as other duties was demonstrated and the trainees took an active part in the daily activities"

Arne Valgma, chef för Estlands Fartygskontrollfunktion och Arvi Buddell, då vice hamnchef (och fartygsinspektör) skriver i en rapport till Generaldirektör Kalle Pedak, Estniska Sjöfartsmyndigheten följande:

"The purpose of this inspection was to obtain experience for the Estonian inspectors in respect of large passenger ships and also to carry out a Port State Control (PSC) of this vessel." [Avsikten med denna inspektion var att de estniska inspektörerna skulle få erfarenhet av stora passagerarfartyg SAMT att utföra en hamnstatskontroll av detta skepp].

Denna rapport har i engelsk översättning publicerats i haverirapportens supplement 223. Den estniske haverikommissionens ordförande Uno Laur intygar översättningens äkthet.

Svenska Sjöfartsverket har inget lagrum i Estland men det har det estniska Sjöfartsmyndigheterna som är underordnade det estniska Transportministeriet. De svenska experterna agerade på uppdrag av svenska Sjöfartsverket och var auktoriserade av det estniska Transportministeriet.

Vid hamnstatskontrollen upptäcktes 14 fel på Estonia som var så graverande att de noterades i hamnstatsprotokollet (se detaljredovisning nedan). Fem av dessa gavs koden 17 i kolumnen för "vidtagna åtgärder". Kod 17 betyder "Befälhavaren instruerad att rätta felen före avfärd" varvid en rättelserapport skall upprättas som styrker åtgärderna. Någon sådan rapport har inte återfunnits. De övriga felen har givits koden 99 som betyder "Annan åtgärd(specificera i klartext)". Någon sådan specifikation står dock inte att finna i arkiven.

Det torde inte råda några tvivel om att det var fråga om en riktig hamnstatskontroll, för vilken de svenska experterna var auktoriserade att utföra genom åtaganden från de estniska myndigheterna. Därmed är de svenska inspektörerna bundna att följa både SOLAS och Paris MOU.

Bara vid den inledande dokumentkontrollen fann man efter 3 timmars letande följande fel:

Stabilitetsbok - felaktig, Säkerhetsplan - felaktig, Muster Plan (alarmlista) - felaktig, Skadekontrollplan - saknades, Lastsäkringsmanual - saknades, Nödgeneratormanual - saknad eller felaktig, Manual för bryggrutiner - saknades, Manual för nödrutiner - saknad eller felaktig, Manual för styrningsutrustning - saknad eller felaktig, manual för manöverkaraktäristik och skadekaraktäristik - saknades, och därtill anmärkningar på olika certifikat.

På de följande sidorna presenterar vi de fel som finns angivna i hamnstatskontrollsrapporterna och hur dessa påverkar sjösäkerheten samt vad respektive sjölagar kräver.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 1

Spalt 1-4: **Code: 1284** **(cargo ports / etc)**

Text: Bow Door, packing damage (på Valgmas original saknas ", packing damage")

Förklaring: Gummipackning som sitter mellan skrovet och visiret för att förhindra inflöde av vatten i bogvisiret (Innanför visiret finns rampen som tätar mot skrov och bildäck).

Convention references: LL-66 *(Lastlinjekonventionen -66)*

Action taken: 99 *(skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)*

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom** (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28;

"This minor thing with this rubber packing it will cause some minor leakage, e.g. [example given] a watertap: drip, drip, drip. Nothing more". Därtill beskriver ÅS på en och en halv A4-sida (av drygt 3 sidor) hur detta med gummipackningen och väder- respektive vattentäthet enligt honom fungerar.

***A.Valgma** (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;*

"1.) Notering 1284, "Bowdoor". Under 99 avser att på framluckans gummitätningar fanns repor på upp till 30 cm med ett djup av två till tre millimeter som kunde ha uppkommit av mekanisk kontakt. Då det inte var en utmärkande skada så gjordes en anmärkning motsvarande innehållet och det betecknas av nummer 99 som betyder att det senare skall åtgärdas".

***Å. Sjöblom** (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;*

"Sjöblom uppgav att de var måttligt nöjda med vissa saker. De hade vissa påpekande ang. packningarna vid bogvisiret och porten [avser troligtvis rampen]. De diskuterade detta med ansvarigt befäl och frågade om det gjorts några påpekanden vid den kontrollen som Viritas [Bureau Veritas] hade haft ca en månad tidigare. Överstyrmannen visste inte ___ Han kunde inte visa någon dokumentation från Viritas besiktning. ____ Anmärkningarna mot packningen vid bogvisiret var inte större än ett påpekande att det läckte. Läckaget var inte stort. Det kan jämföras med droppet från en kökskran. Sjöblom uppger att de blev nyfikna men efterson de var där i utbildningssyfte så hade de ingen möjlighet att kontrollera läckaget något närmare."

***Å. Sjöblom** (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;*

GZ: "Så gick vi ut och tittade på rampen. Då såg vi att den här skadan på packningen, stora, den där som de hängt upp sig väldigt kraftigt på, det var ungefär en halv meter på varje sida, om man säger, i mungiporna, ... de kunde inte se längre framför, där låg ju rampen nere. Och det var en ren mekanisk nötning på den alltså. Ska man förklara det så här, tänk att man står och slår med en yxa så att det var fläkt, men det var inte borta. Men det kan omöjligt hålla tätt som det såg ut. På båda sidor likadant. Och då sa jag till chiefen: - Det där får ni ta och göra någonting åt. - "Ja" sade han " vi har beställt det till vi ska in på varvet."

ÅS: För ett långt resonemang om skadan, Bureau Veritas besiktning och rekommendationer som överstyrman, "commanding officer", inte hade någon "aning" om,

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

om brist för respekt för "Loadline matters", välskött fartyg, "we have seen a lack of respect for loadline matters, som vi faktiskt var våldigt missnöjda med", "De skadorna på bogvisirets packning i sig betyder absolut ingenting, mer än kanske ett mindre droppläckage, det är i princip bara vädertäthet man eftersträvar och där står alltid vatten inne i [oklart], alla båtar, det är ingenting onormalt på det sättet."

Haverikommissionens rapport: 5.2 Fartygets allmänna tillstånd vid avgång

"Några anmärkningar noterades dock. Så t ex, var bogvisirets gummitätningar slitna, hade slitmärken på några ställen och var i behov av utbyte.".

Faktagruppens kommentarer:

Vi går inte igenom reglerna för konventionen Loadline 66, utan inriktar oss på konventionen SOLAS 74.

Enligt SOLAS definieras vädertäthet med att en vädertät stängning oavsett väder skall förhindra vatten att komma in i fartyget. Estonia var konstruerad så att bogrampen som ligger innanför visiret också skulle vara vattentät varvid eventuellt vatten som vid en incident skulle kommit in i visiret inte skulle kunna flöda vidare in i fartyget. Det är dock dokumenterat och bevittnat att Estonia ofta hade vatten i visiret. Skillnaden mellan vädertäthet och vattentäthet avgörs i förhållande till en linje vid skottdäcket (det däck som ligger över alla vattentäta skott nere i fartyget, i detta fall bildäck). SOLAS anger generellt vädertäthet ovanför skottdäck och ytterligare ett däck upp om sådant finns.

Det är därför tveksamt om kod 99 skulle ha givits för detta fel. Enligt Paris MOU skall dock kod 99 specificeras så att också en tidsgräns för åtgärdandet sätts. Sådan specifikation saknas för hamnstatsprotokollens alla 99-koder.

Vid de sex tidigare Hamnstatskontroller som gjorts i Stockholm på MS Estonia har denna felanmärkning inte funnits med. Vi har funnit 5 rapporter över dessa sex kontroller (94.01.04 saknas i Sjöfartsverkets arkiv men i interndebiteringsunderlagen har 27,5 timmar inkl 6,5 timmar övertid satts upp).

Vi finner det i relation till övriga felanmärkningar i denna hamnstatskontroll besynnerligt att denna punkt tagit upp så oproportionerligt mycket av de förhör som hållits med framför allt ÅS och GZ. Jämför övriga punkter.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Haverikommissionens rapport:

4.4.1 Säkerhetsorganisationens utveckling

"När driften av ESTONIA övertogs av Estonian Shipping Company (ESCO) år 1992, upprättades en ny säkerhetsorganisation. Den nya organisationen var delvis baserad på de tidigare ägarnas organisationsplan och delvis på Nordström & Thulins erfarenheter från tidigare fartyg på samma rutt.

Alla planer och handböcker som ingick i säkerhetssystemet var skrivna på både estniska och engelska och säkerhetsorganisationen var implementerad på samtliga personalnivåer innan trafiken inleddes. Säkerhetsorganisationen testades under en hamnstatskontroll i februari 1993."

SOLAS 74-konventionen: CII-2 Reg.20 (1)

1. In all ships general arrangement plans shall be permanently exhibited for the guidance of the ship's officers, showing clearly for each deck the control stations, the various fire sections enclosed by "A" class divisions, the sections enclosed by "B" class divisions together with particulars of the fire detection and the fire alarm systems, the sprinkler installation, the fireextinguishing appliances, means of access to different compartments, decks, etc. and the ventilating system including particulars of the fan control positions, the position of dampers and identification numbers of the ventilating fans serving each section. Alternatively, at the discretion of the Administration, the aforementioned details may be set out in a booklet, a copy of which shall be supplied to each officer, and one copy shall at all times be available on board in an accessible position. Plans and booklets shall be kept up to date, any alterations being recorded thereon as soon as practicable. Descriptions in such plans and booklets shall be in the official language of the flag State. If the language is neither English nor French, a translation into one of those languages shall be included. In addition, instructions concerning the maintenance and operation of all equippment and installations on board for the fighting and containment of fire shall be kept under one cover, readily available in an accessible position.

Faktagruppens kommentarer:

Här väljer vi att beskriva allt som sagts om alla brister i Estonias dokumentation, handlingsplaner och checklistor i de förhör med ÅS och GZ som finns i haverikommissionens arkiv om denna hamnstatskontroll.

Skälet till detta är att samtalen kring dokumentationen är mycket svåra att bryta upp med referens till varje felanmärkning. Genom att presentera hela texten ges å ena sidan ÅS mer rättvisa än hur det skulle framstå om lösrykta citat presenterades. Å andra sidan visar ÅS genom sina kommentarer på sin och svenska Sjöfartsverkets förståelse och syn på de sjösäkerhetsaspekter de är satta att bevaka. A Valgma, estniska Sjöfartsmyndighetens sjösäkerhetsdirektör, som enligt egen uppgift ledde inspektionen och därmed bar huvudansvaret för de utförda åtgärderna noterar inte heller den underliggande betydelsen av dessa brister och de konsekvenser dessa brister kunde leda till.

Rörande brister i säkerhetsplanerna:

Den säkerhetsplan vi hittat i Estoniaarkivet för Estonia kommer från den svenske hälftendelägaren Nordström & Thulin (aktnummer, B 112-9, inlämnad 95-08-28). Denna säkerhetsplan är på engelska och har därtill ett stort antal handskrivna kommentarer, ändringar och överstrykningar. Dessa ändringar gör att planen är förvirrande och omöjlig att följa.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Om felet blev åtgärdat skulle det i hamnstatskontrollsrapporten, som upprättats i den avslutande samlingen av inspektörer och befäl, fått koden 10 som betyder att felet åtgärdats. Att i övningssyfte ge kod 17 trots att felet åtgärdats torde bli förvirrande för "eleverna".

I de fem tidigare Hamnstatskontrollernas rapporter vi funnit har denna felanmärkning inte funnits med.

Faktagruppen kan inte finna att felet åtgärdades före avgång. Därmed sker ett brott mot SOLAS-konventionen, och dessutom mot en brandskyddsregel, vilket är ett av det allvarligaste brotten mot sjösäkerhetslagarna.

Estonia var inte sjövärdig.

Copywrite: B Steinberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia p&pereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 3

Spalt 1-4: **Code:** 0720 (fire fighting equipment - brandskyddsutrustning)

Text: 2 portable fire exting. missing Eng room

Förklaring; 2 bärbara brandsläckare saknas i maskinrummet.

Convention references: CII-2

Action taken: 17 *(kaptenen skall instrueras och felet skall åtgärdas före avgång)*

Förhör och uppgifter:

***Å. Sjöblom** (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;*

Ingen kommentar om att brandsläckare saknades i maskinrummet.

***A.Valgma** (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;*

Ingen kommentar ges.

***Å. Sjöblom** (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;*

Ingen kommentar om att brandsläckare saknades i maskinrummet.

***Å. Sjöblom** (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;*

ÅS: "Sedan på vägen ner [körde vi] ett par brandlarm. Vi checkade branddörrar. Där det hakade upp sig, det var väl i köket egentligen, för där hade man totalsaboterat det inbyggda brandskyddet, utan att riktigt förstå vad man gjort. Runt pannrummet stämde ingenting. Allt sånt antecknade vi och skrev in sen.".

Haverikommissionens rapport: 5.2 Fartygets allmänna tillstånd vid avgång

"Det fanns inga brister som skulle ha föranlett att fartyget kvarhållits eller ha medfört någon annan allvarlig anmärkning."

SOLAS 74-konventionen: CII-2 Reg.7 (2, 2.2)

"2 . Machinery spaces of category A containing internal combustion machinery shall be provided with:

2.2. At least one set of portable air-foam equipment complying with the provisions of regulation 6.4

[6.4. specificerar vilken typ av brandsläckare och vad som minst krävs av en sådan.]

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Reg. 37 (1.5.2)

- (Fire-extinguishing equipment)

There shall be provided in each special category space:
1.5.2. One portable foam applicator unit complying with the provisions of regulation 6.4, provided that at least two such units are available in the ship for use in such spaces.

Faktagruppens kommentar:

SOLAS-konventionen är mycket tydlig på denna punkt. Felet fick kod 17 men nämns inte med ett ord i förhören. Det skulle uppenbarligen ha funnits minst två brandsläckare i maskinrummet. Två saknades.

Tillsammans med fel 1280 "Sounding pipe Aux Eng. room" ovan är detta fel desto allvarligare. Att "man totalsaboterat inbyggda brandskyddet" och att "ingenting stämde" runt pannrummet accentuerar brandsäkerhetsnivån på Estonia med all önskvärd tydlighet.

Inspektörerna skulle enligt SOLAS-reglerna krävt dokumentation på åtgärder eller själv kontrollerat dem innan fartyget hade rätt att avsegla.

I de fem tidigare Hamnstatskontrollernas rapporter vi funnit har denna felanmärkning inte funnits med.

Estonia var också p g a denna brist ej sjövärdig enligt konventionen som både Svenska och Estniska staten undertecknat och därmed upphöjt till lag.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 4

Spalt 1-4: **Code:** 0920 (safety plans - Säkerhetsplanerna/systemet)

Text: Safety Plan

Förklaring: Säkerhetsplanen är ett fartygs huvuddokument rörande de olika nödsituationer som kan tänkas uppstå. Denna plan består för varje typ av nödsituation av detaljerade instruktioner och checklistor som vägledning. En av dessa beskriver hur man skall hantera bränder ombord, hur båten är förberedd avseende brandskydd och hur larmen skall fungera.

Convention references: CII-2 Reg. 20 (Fire control plans and fire drills)

Action taken: 99 *(skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)*

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom** (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28;

"The documentation was not to our satisfaction …. It was the safety plan, the master list [ÅS säger troligen Muster list vilket framgår av fortsättningen och byter därmed fokus från safety plan till denna muster list som är en översiktsplan för nödrutiner och evakuering] . I can explain it if you wish. But it is a little bit complicated. It is the alarm list onboard, it is the alarm list onboard telling what everybody has to do in case of an emergency. It was not completed according to regulations. We did a trainee program, then of course we will discuss it. It was further that they could not show us a damage control plan, they could not show us a cargo securing manual. We don't say that it did not exist onboard, we did not meet the captain. It might exist, but the one in charge just could not show it to us.

[Den estniske reportern]: - Are these points important for the safety of the ship?

ÅS: No, no, they have no significance whatsoever with what happend. It is more a formal document problem. So, there were some bridge instructions missing. We asked for it. They did not know, and so and so….".

***A.Valgma** (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;*

"2.) Notering 0920. "Safeti Plan" som avser fartygets alarmplan som var på fartygets brygga var endast på engelska. Krävdes också på estniska. Nummer 99 betyder att det senare skall åtgärdas.".

***Å. Sjöblom** (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;*

Inte ett ord om bristande eller saknad dokumentation ges.

***Å. Sjöblom** (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;*

ÅS: "Vi började gemensamt uppe i , jag vet inte om det var officersmässen …. Ja, där vi då gjorde en dokumentkontroll, det är det man alltid börjar med. Där vi gick igenom alla deras certifikat, vi bad dem visa ett antal handlingar, stabilitetsboken - där hakade det upp sig lite grann redan ifrån början. Vi fick inte se den typ av stabilitetsbok som vi ville se och vi säger ju inte någonstans att den saknas ombord, men överstyrman som har det sista ansvaret, han hade alltså inte tillgång till det här materialet och

Copywrite: H Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

uppenbarligen visste han inte riktigt var han skulle hämta det någonstans. Det vi saknade var alltså en godkÅnd stabilitetsbok med en [oklart p g a att ordföranden hostar]. De kunde inte visa en Damage Control Plan, [ej heller en] lastsäkringsmanual. BryggINstruktionerna hittade vi inte på bryggan där uppe sen. Fartygets karaktäristik över skador med returning circles hittade vi inte heller."

Här kommer i förhöret ett parti om att man delade upp sig i två grupper och fortsätter därefter med …"Så det stökade lite med dokumentkontrollen, vi gick igenom certifikaten, vi var inte riktigt nöjda med de heller [?] utfärdade av Bureau Veritas, men det var mer i detaljer. Vi efterlyste dispenscertifikat för deras life rafts, det var SOLAS pack B-livflottar och har man det så brukar det åtföljas utav ett dispenscert av den myndighet som har certifierat båten. Vi säger ju inte att inte alla de här dokumenten fanns ombord, men överstyrman, acting commanding officer, kunde alltså inte visa oss dem, utav olika anledningar.

[Ordf. Olof Forsberg (OF) bryter in]: - Ni misstänkte alltså att kaptenen hade låst in dem någonstans? ÅS: - Det är inte alls omöjligt…."

Detta är på sidan två av sju sidor av bandutskriften och därefter byter ÅS ämne och beskriver hur arbetet fortskridit och andra fel de hittat. På sidan sju kommer ämnet tillbaka:

OF: - "De dokument ni saknade, ni fick aldrig någon förklaring varför de inte

ÅS: Ja, vi släppte det. Vi ville bara visa våra trainees vad det är de ska begära fram. Det finns ju viktiga dokument, det finns mindre viktiga dokument och det finns ganska ointressanta dokument ombord.

GZ: Vi spenderade mellan 2-3 timmar bara på dokumentationskontroll och det gör vi inte normalt.

ÅS: Normalt sitter du inte på det sättet utan det var ju mera i deras utbildningsändamål.

OF: Men det innebär också, att om det varit en riktig hamnstatskontroll då hade ni stressat mer och inte gett er förrän de här viktiga dokumenten hade kommit fram, är det så?

ÅS: Nej, det tror jag, som hon såg ut hade man förmodligen nöjt sig med certifikaten enbart. Det tror jag faktiskt.

[Bengt Schager (BS), vittnespsykolog]: Överstyrman, vad var hans attityd, till att han inte kunde presentera de där dokumenten?

ÅS: Ja, han kände sig stressad, Vi begärde kanske fram för mycket. Det var ju inte bara de här bitarna. Vi begärde fram deras rig[g]bok, oljeloggbok, safetyplanerna, det var massor. Han sprang som en…[tankepaus] Det var inte så enkelt. Det som störde honom allra mest tror jag det var att vi hade detaljanmärkningar på Bureau Veritas certifikat, det tyckte han var mycket förargligt. Han tyckte det var oerhört pinsamt att de inte hade något dispenscertifikat för livflottarna. Men sen det här med Damage …"

Här tar bandet slut. Vi har ännu inte kunnat hitta ett fortsättningsband av detta förhör eller utskrift av ett sådant i haverikommissionens arkiv.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Haverikommissionens rapport:

4.4.1 Säkerhetsorganisationens utveckling

"När driften av ESTONIA övertogs av Estonian Shipping Company (ESCO) år 1992, upprättades en ny säkerhetsorganisation. Den nya organisationen var delvis baserad på de tidigare ägarnas organisationsplan och delvis på Nordström & Thulins erfarenheter från tidigare fartyg på samma rutt.

Alla planer och handböcker som ingick i säkerhetssystemet var skrivna på både estniska och engelska och säkerhetsorganisationen var implementerad på samtliga personalnivåer innan trafiken inleddes. Säkerhetsorganisationen testades under en hamnstatskontroll i februari 1993."

SOLAS 74-konventionen: CII-2 Reg.20 (1)

1. In all ships general arrangement plans shall be permanently exhibited for the guidance of the ship's officers, showing clearly for each deck the control stations, the various fire sections enclosed by "A" class divisions, the sections enclosed by "B" class divisions together with particulars of the fire detection and the fire alarm systems, the sprinkler installation, the fireextinguishing appliances, means of access to different compartments, decks, etc. and the ventilating system including particulars of the fan control positions, the position of dampers and identification numbers of the ventilating fans serving each section. Alternatively, at the discretion of the Administration, the aforementioned details may be set out in a booklet, a copy of which shall be supplied to each officer, and one copy shall at all times be available on board in an accessible position. Plans and booklets shall be kept up to date, any alterations being recorded thereon as soon as practicable. Descriptions in such plans and booklets shall be in the official language of the flag State. If the language is neither English nor French, a translation into one of those languages shall be included. In addition, instructions concerning the maintenance and operation of all equippment and installations on board for the fighting and containment of fire shall be kept under one cover, readily available in an accessible position.

Faktagruppens kommentarer:

Här väljer vi att beskriva allt som sagts om alla brister i Estonias dokumentation, handlingsplaner och checklistor i de förhör med ÅS och GZ som finns i haverikommissionens arkiv om denna hamnstatskontroll.

Skälet till detta är att samtalen kring dokumentationen är mycket svåra att bryta upp med referens till varje felanmärkning. Genom att presentera hela texten ges å ena sidan ÅS mer rättvisa än hur det skulle framstå om lösrykta citat presenterades. Å andra sidan visar ÅS genom sina kommentarer på sin och svenska Sjöfartsverkets förståelse och syn på de sjösäkerhetsaspekter de är satta att bevaka. A Valgma, estniska Sjöfartsmyndighetens sjösäkerhetsdirektör, som enligt egen uppgift ledde inspektionen och därmed bar huvudansvaret för de utförda åtgärderna noterar inte heller den underliggande betydelsen av dessa brister och de konsekvenser dessa brister kunde leda till.

Rörande brister i säkerhetsplanerna:

Den säkerhetsplan vi hittat i Estoniaarkivet för Estonia kommer från den svenske hälftendelägaren Nordström & Thulin (aktnummer, B 112-9, inlämnad 95-08-28). Denna säkerhetsplan är på engelska och har därtill ett stort antal handskrivna kommentarer, ändringar och överstrykningar. Dessa ändringar gör att planen är förvirrande och omöjlig att följa.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

A Valgma hävdar att den endast finns på engelska. Å Sjöblom säger ingenting om "safetyplanerna" annat än att de nämns i förbifarten och att det i hamnstatskontrollsrapporten görs en anmärkning om säkerhetsplanen.

SOLAS 74 stipulerar att den skall finnas på flaggstatsspråket och att, om detta språk inte är engelska eller franska, en översättning till engelska eller franska skall inkluderas. Brandskyddsplanen skall dessutom vara permanent uppsatt eller tillgänglig på ett sådant sätt att fartygets alla officerare lätt skall kunna få vägledning vid fara eller alarm.

Besättningens språkkunskaper beskrivs av svensk polis efter en RITS-övning ombord på MS Estonia i en rapport 1994.02.07: " Då landningen var gjord och den första kontakten med besättningen skulle tas för orientering om läget, kunde konstateras språksvårigheter som inte var av ringa art.".

Vi har inte kunnat finna några uppgifter på att besättningen fått tillgång till undervisning i vare sig svenska eller engelska. Kommunikationsspråket ombord var estniska. ("RITS" är en förkortning för; Räddnings-Insatser Till Sjöss och var en brand, bomb och räddningsövning som utfördes på Estonia 94.02.02).

Den hamnstatskontroll som haverikommissionen hänvisar till i februari 1993 finns inte i Sjöfartsverkets arkiv eller upptagen i deras datasystem. Den första hamnstatskontrollen som gjordes den 1:a februari har enligt debiteringsunderlaget tagit 3 timmar i anspråk och kan därmed inte ha innehållit test av säkerhetsorganisationen.

Däremot gjordes en operativ kontroll i Tallinn den 26 januari som leddes av inspektörer från Svenska Sjöfartsverket och som låg till underlag för Bureau Veritas certifiering av Estonia den 28 januari 1993.

I de fem tidigare Hamnstatskontrollernas rapporter vi funnit har denna felanmärkning inte funnits med.

Om säkerhetsplanerna endast fanns på engelska var Estonia inte sjövärdig enligt SOLAS 74. Om de istället endast funnits på estniska kunde möjligen en kod 99 ha givits, men då med tydlig angivelse om när felet senast skulle ha varit åtgärdat.

Om säkerhetsplanen saknades helt eller inte alltid var tillgänglig så att alla officerare kunde följa den, innebar det att Estonia var en potentiellt flytande likkista enbart av detta skäl.

De brister som fanns på fartyget vid avseglingsögonblicket var så pass allvarliga att det utan tvivel direkt förorsakade en onödig förlust av människoliv vid förlisningen. Fartyget kan inte anses vara sjövärdigt under sådana förhållanden. Ansvariga på bryggan kan inte haft en rimlig chans att agera utan manualer, vilket naturligtvis leder till att felaktiga beslut eller inga beslut alls kunde fattas. Detta är en förklaring till att larm ej gavs och även till att nödanrop gjordes mycket sent under förlisningen.

Vårt att notera i sammanhanget är också med vilken säkerhet ÅS redan samma dag förlisningen inträffade, uttalade sig om vad som inte hade haft betydelse för denna, trots att ingen annan då visste vad som hade hänt.

Estonia var inte sjövärdig.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 5

Spalt 1-4: Code: 2010 (muster list - mönstringslista)

Text: Muster List

Förklaring: Tillsammans med Safety plan och Damage Control plan några av ett fartygs viktigaste dokument. I Muster list, också kallad alarmlista, beskriva vad var och en i besättningen har för uppgift vid ett tillbud. Den skall också vara tillgänglig i lämpliga delar för passagerarna så att de vet hur man skall bete sig i en sådan situation. Alarmlistan skall därutöver ange hur alarmen låter och hur de skall följas.

Convention references: CIII Reg. 53

Action taken: 99 *(skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)*

Förhör och uppgifter:

***Å. Sjöblom** (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;*

[Den estniske reportern]- Are these points important for the safety of the ship? ÅS: No, no, they have no significance whatsoever with what happend. It is more a formal document problem (se "safety plan).

***A.Valgma** (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;*

"3.) Notering 2010, "Master List" som avser manskapets åligganden vid speciella situationer som fanns på bryggan. Fanns endast på engelska. Nummer 99 betyder att det skall åtgärdas senare."

***Å. Sjöblom** (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;*

Inte ett ord.

***Å. Sjöblom** (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;*

ÅS nämner ingenting om felaktigheterna med alarmlistan.

Haverikommissionens rapport:

Felet nämns inte, däremot anges i 5.2 att "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".

Haverikommissionens arkiv:

SHK Estoniaarkivet A 58a, Handlingar inlämnade 1994.11.16, [Räddnings-Insatser Till Sjöss] RITS-övning, Alarmlista. Notering hos SHK: " Saknas i arkivet"

SHK Estoniaarkivet A 46e, Utvärdering av RITS-övning ombord ESTONIA, ingivet av lots Börje Hellgren 1994.11.03 +Alarmlista

SOLAS 74-konventionen: CIII Reg.53 (Muster list and emergency instructions)

1. The muster list shall specify details of the general emergency alarm signal prescribed by regulation 50 and also action taken by crew and

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

passengers when this alarm is sounded. The muster list shall also specify how the order to abandon ship will be given.

2. The muster list shall show the duties assigned to the different members of the crew including:
.1 closing of the watertight doors, fire doors, valves, scuppers, sidescuttles, skylights, portholes and other similar openings in the ship.
.2 equipping of the survival craft and other life-saving appliances.
.3 preparation and launching of survival craft.
.4 general preparation of other life-saving appliances.
.5 muster of passengers.
.6 use of communication equipment.
.7 manning of fire parties assigned to deal with fires.
.8 special duties assigned in respect of the use of fire-fighting equipment and installations.

Faktagruppens kommentarer:

Under diarienummer A 46e i Estoniaarkivet återfinns den Alarmlista som användes under RITS-övningen 1994.02.02. Alarmlistan har notering A 58a handskriven på handlingen men saknades enligt diarieförteckningen där den hörde hemma.

I Sjöfartsverkets akt över Estonia återfinns en likadan alarmlista från RITS-övningen med skillnaden att denna saknar den handskrivna noteringen. Alarmlistans huvudblad som anger den organisatoriska planen för ledningsgrupp, räddningsgrupper, livbåtslarm och brandlarm är enbart skriven på svenska språket.

Sidan två som är själva däcksplanen utvisande var räddningsgrupperna skall samlas är på svenska, engelska och estniska. För att följa instruktionerna på sidan två krävs dock att man förstår instruktionerna på sidan ett. Lite cyniskt frågar vi oss hur många ester som förståeligt kan läsa svenska i en nödsituation?

Det synes alldeles uppenbart att nödplaner mm. inte alls som uppgivits i haverikommissionens slutrapport var översatta till estniska och engelska. RITS-övningen hölls ett år efter att fartyget gjorde sin första resa i Estlines regi, den 1 februari 1993. Kommissionen slår fast att: "Torrdockningen i samband med leveransen till E-line år 1993 ägde rum i Åbo. Vid det tillfället byttes alla skyltar och instruktioner ut mot estniska, svenska och engelska".

Alarmlistan skall enligt SOLAS (numrering enligt SOLAS) bland annat beskriva hur och vem:

1. som ansvarar för att vattentäta dörrar skall stängas.
3. som skall förbereda och sjösätta livbåtar och flottar.
5. som skall samla och vägleda passagerarna vid en utrymning.
6. som skall ansvara för och sköta fartygets kommunikationsutrustning.

Felaktigheter i Alarmlistan har, tvärtemot vad ÅS anger, naturligtvis avgörande betydelse för säkerheten ombord. Dessa dokument upprättas inte för att göra hamnstatsinspektörer glada vid en kontroll eller för att besättningen inte skall behöva känna sig stressad om de uppvisar brister. De skall upprättas för att, rätt använda, öka chansen till överlevnad i en krissituation - ingenting annat!

Enligt Paris MOU, Amendment 13 som gällde i september 1994, är brister i alarmslistan specifikt identifierat som grund för en utökad inspektion. "Clear Grounds for an extended inspection". Vid en utökad inspektion gäller specifika regler för hur man skall gå tillvägs som bara till sin omfattning

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

troligen hade hindrat fartyget att avgå på tid vid en situation som den MS Estonia befann sig.

De svenska inspektörerna och den estniska Sjöfartsinspektionens chef och tjänstemän har uppenbarligen struntat i den delen av Paris MOU vilket både i träningssyfte och sjösäkerhetshänseende måste anses som ett brottsligt åsidosättande av gällande regelnivå.

Vid de tidigare hamnstatskontrollerna i Stockholm har inte detta fel angivits. Däremot finns en handanteckning från 1993-01-26 i "Operativ kontroll/Säkerhetsövning enl. tjänsteföreskrift 1/92 (nya 2/90)", i Sjöfartsverkets arkiv. Under rubrik 2.1, Mönstringslista, 2.1.3 står: "Handwritten list, new beeing prepared". Detta dokument är undertecknat av Sjösäkerhetsinspektör Tom Evers som ledde den operativa kontrollen. Uppenbarligen har denna brist inte åtgärdats eller så har den nya listan också den, upprättats på fel sätt. MS Estonia certifierades för passagerartrafik under Estnisk flagg 2 dagar senare och gjorde sin "jungfrutur" 1993.02.01.

Utan en fungerande och mycket lätt tillgänglig mönstringslista med motsvarande implementerad krisorganisation ombord vid en allvarlig olycka dör passagerare och besättningsmän som annars skulle överlevt.

Utan en giltig mönstringslista skulle fartyget ha fått nyttjandeförbud om reglerna i Paris MOU följts. SOLAS 74 var då mindre tydlig på denna punkt.

MS Estonia var inte sjövärdig när hon avseglade. När olyckan väl inträffade ledde denna brist till det mycket höga antalet dödsoffer.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 6

Spalt 1-4: **Code: 2030 (damage control plan - skadekontrollplan)**

Text: Damage Control Plan

Förklaring: Fartygets skadekontrollplan är, tillsammans med de två ovanstående, ett av de viktigaste dokumenten ombord. Skadekontrollplanen ingår i säkerhetsplanen och skall vara permanent uppsatt eller tillgänglig som vägledning för fartygets ansvarige befäl. Skadekontrollplanen skall tydligt för varje däck beskriva de vattentäta skotten och dess öppningar, hur vattentäta dörrar stängs, hur detta beskrivs och visas på bryggan samt hur man agerar för att motverka slagsida vid alla typer av läckage.

Convention references: C II-1 Reg.23 (Damage control plans in passenger ships)

Action taken: 99 *(skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)*

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom *(ÅS) bandutskrift, intervju* ***1994.09.28;***

"It was further that they could not show us a damage control plan," [Detta torde betyda: "Senare kunde de inte visa oss en skadekontrollplan,". Den saknades m a o.]

A.Valgma *(AV) förhör* ***1994.09.30****, av estnisk polis, Tallinn;*

"3.) Notering 2030, "Damage Control Plan 99". Avser att felåtgärdnings-instruktionen på bryggan fanns endast på engelska. Nummer 99 avser att det skall åtgärdas senare."

Å. Sjöblom *(ÅS), enligt telefonförhör* ***1994.10.31****, av svensk polis;*

Felet nämns inte med ett ord.

Å. Sjöblom *(ÅS)/****G. Zahlér*** *(GZ) i förhör* ***1994.11.02****, hos haverikommissionen;*

"De kunde inte visa en "damage" control plan".

Haverikommissionens rapport:

Felet nämns inte. Däremot anges i 5.2 att "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".

SOLAS 74-konventionen: C II-1 Reg.23

There shall be permanently exhibited, for the guidance of the officer in charge of the ship, plans showing clearly for each deck and hold the boundaries of the watertight compartments, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof, and the arrangements for the correction of any list due to flooding. In addition, booklets containing the aforementioned information shall be made available to the officers of the ship.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Faktagruppens kommentarer:

Det kan inte nog understrykas att alla säkerhetsplaner som beskrivits här alltid, vid varje tillfälle, skall vara tillgängliga. Vid inspektionen som utfördes av Sjöblom och Valgma fanns enligt Sjöblom uppåt 600 människor ombort.

Fartyg sjunker när tillräckligt mycket vatten läckt in under fribordsdäck (i detta fall bildäck). Estonia sjönk på mindre än en timme från olyckans start vilket är oerhört snabbt för denna typ av skepp.

(Faktagruppen har ännu inte kunnat bekräfta när skadeförloppet startade. Några observationer anger att det startade redan vid 21-tiden, många observationer anger ca 00.45, de flesta observationerna anger ca 01.00 och haverikommissionen anger 01.15 efter att tre besättningsmän ändrat sina vittnesmål. Om haverikommissionens utsaga är riktig sjönk hon på mindre än 40 minuter).

Vid ett läckage oavsett orsak skall en skadekontrollplan finnas som anger hur en slagsida på grund av sådant läckage skall hanteras samt vilka åtgärder som krävs för att begränsa skadeförloppet. Denna plan innehåller därför instruktioner för hur olika mellan varandra vattentäta avdelningar genom vattentäta skott och dörrar skall skyddas från en spridning av vattenintag till närliggande icke skadade avdelningar (se 0745, means of control, MIMIC Panel, nedan).

MS Estonia skulle, i övrigt oskadd, utan problem ha klarat sig utan att sjunka eller ens förlora stabiliteten med två avdelningar vattenfyllda (ref. sjöfartsexperterna; Professor Anders Ulfvarson, Anders Björkman och A Kuteinikov samt haverikommissionens rapport och supplement, se också Faktagruppens kommande rapporter om bevis för att bogrampen aldrig varit nedfälld under förlisningen, samt bevis för att det finns åtminstone ett större hål i skrovet). Med minst en tredje avdelning fylld eller motsvarande totalmängd vatten utspritt i fler vattentäta avdelningar, tappade hon så mycket flytkraft att hon kapsejsade och sjönk.

Fartyg sjunker inte för att skadekontrollplanen saknas men sannolikheten att människor dör i onödan är mycket stor om ett fartyg springer läck och dessa instruktioner inte är tillgängliga.

Denna brist har inte noterats i de tidigare hamnstatskontrollsrapporterna.

Talet om; " No, no, they have no significance whatsoever with what happend. It is more a formal document problem." bör för en mindre aningslös åhörare eller läsare i lindrigaste fall framstå som genuin slapphet i sjösäkerhetstänkandet. Lättjefull myndighetsutövning som i detta fall ledde till fler än 850 dödsoffer.

MS Estonia var på grund av denna brist definitivt inte sjövärdig under sin sista resa och naturligtvis därför inte heller när hon avgick från Tallinn.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 7

Spalt 1-4: **Code: 2045 (cargo operation manual - lastoperationer)**

Text: Cargo Operation Manual

Förklaring: Lastningsmanualen beskriver rutinerna för hur lastning och även surrning av lasten skall ske. Lastningen skall dokumenteras enligt ett protokoll som sen ligger till underlag för beräkningar av stabiliteten enligt rutinerna i fartygets stabilitetsbok.

Convention references: IMO A 714 (17)

Action taken: 99 *(skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)*

Förhör och uppgifter:

***Å. Sjöblom** (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;*

"they could not show us a cargo securing manual." Manualen saknades m a o.

***A.Valgma** (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;*

"5.) Notering 2045, "Carol[Cargo] Operation Manual 99" Avser att befästningsanordningar för lasten inte var tillräckliga. Handboken fanns på bryggan. Nummer 9[9] betyder att det skall åtgärdas."

***Å. Sjöblom** (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;*

"De diskuterade också lastsäkringen som de inte var helt nöjda med."

***Å. Sjöblom** (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;*

"De kunde inte visa en "damage" control plan, lastsäkringsmanual. Brygginstruktionerna hittade vi inte på bryggan däruppe sen."

Haverikommissionens rapport:

Felet nämns inte, däremot anges i 13.2.2 Förberedelser för resan;

...Det är enligt uppgift normalt att surrningen av fordon inte är avslutad när fartyget avgår, utan slutförs snarast efter avgång."

Resolution IMO A 714(17) kommenteras inte här.

Faktagruppens kommentarer:

Enligt SOLAS 74 (C VI-5 stowage and securing) skall last lastas och surras så att ingen skada så långt det är praktiskt möjligt kan ske på fartyget och på personer som finner sig i lastrummen. Speciell hänsyn skall tas till lastsäkringen på ro-ro-fartyg. Vidare anges specifikt att lasten skall vara surrad före avgången från hamnen.

En korrekt lastningsmanual ger instruktioner om hur ett fartyg skall lastas.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

MS Estonia avgick enligt haverikommissionen med en enprocentig slagsida mot styrbord trots att babords ballasttankar om 183 ton vatten var helt fyllda. Detta är i sig ett brott mot reglerna då en tillräcklig marginal måste finnas för stabilisering vid lastförskjutning eller annat slagsideskäl. MS Estonia var felaktigt lastad.

Den totalt uppskattade lastvolymen på bildäck var 1 100 ton i form av lastbilar och bilar. Man vet inte, eller har inte angivit, om däck 3, som är ett höj och sänkbart bildäck inom utrymmet för totala bildäcket, var upphöjt eller användes. Om bilar fanns också på detta däck höjer det fartygets tyngdpunkt ytterligare med minskad stabilitetsmarginal som följd.

När den första slagsidan som av överlevande uppskattats till 30 - 50 grader uppstår, anger vittnen att läskedrycksautomater och annan inredning kommit "flygande" mot styrbord. (Haverikommissionen anger dock att den första slagsidan var 15 grader.) Om vittnesmålen stämmer kan man på rimliga grunder dra slutsatsen att även lastbilar lossnat från sina surrningar och glidit eller vält mot styrbord. Bilar surras inte men vid dåligt väder skall klossar sättas vid däcken. Under alla omständigheter står därför inte bilarna kvar vid en slagsida över 15 grader.

Estonia rätar trots kraftig slagsida och förskjutning av lasten upp sig ganska snabbt. Enda möjlighet för att detta skall kunna ske är att vatten snabbt tränger in under bildäck och sänker tyngdpunkten. Tillfälligt verkar detta utjämnande mot babord ur stabilitetshänseende (ballasttankarna kunde inte utnyttjas eftersom babords tankar redan var fyllda och styrbords var tomma).

När det inströmmande vattnets stabiliserande verkan mot babord upphör för att balansjämvikt vid någon slagsidesvinkel uppnåtts (vattennivån stiger "jämt" under bildäck) kommer lastförskjutningen samt vågor och vind (3-4,5 meter och 15 sekundmeter i snitt) och kanske tillsammans med ett större roderutslag åt styrbord, ånyo ändra stabiliteten vilket ger fartyget ökad slagsida åt styrbord. Denna slagsida leder till kapsejsning och sjunkning. I haverikommissionens videomaterial kan ses att Estonias roder står dikt styrbord.

Om A Valgma har rätt i sitt svurna uttalande saknades befästningsanordningar för lasten varvid ett okänt antal fordon inte var tillräckligt surrade alternativt helt saknade surrning. I sådant fall påskyndades olycksförloppet p g a dessa brister.

ÅS anger att lastsäkringsmanual saknas helt.

Valgmas och ÅS uttalanden motsäger inte varandra. Det ena är bara ett naturligt led av det andra. Utan en korrekt lastsäkringsmanual är det mycket troligt att otillfredsställande befästningsanordningar undgår upptäckt.

Bristande surrning är mycket lätt att identifiera och de stora risker detta medför vid en slagsida är likaledes lätt förutsägbara.

En godkänd stabilitetsbok saknades enligt ÅS också ombord. Han frågade efter det befäl, andre styrman, som var ansvarig för detta, väntade på honom men lämnade sen denna punkt outredd när andre styrman inte dök upp.

Estonia tillåts lämna Tallinn i ett skick som inte var sjövärdigt.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 8

Spalt 1-4: **Code: 0710 (fire prevention - brandskydd)**

Text: Fire prevention Nav. Bridge door, Boiler room closing device missing, Fire door in Galley not working properly.

Förklaring: Brandskydd Navigationsbryggans dörr, Pannrummets stängningsmekanism saknas, Branddörr i köket fungerar ej tillfredsställande.

Convention references: C II-2 (Construction, fire protection, fire detection, fire extinction)

Action taken: 17 *(kaptenen skall instrueras och felet skall åtgärdas före avgång)*

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom *(ÅS) bandutskrift, intervju* ***1994.09.28;***

"it is of extreme importance that fire doors are in operation and so on, etc. We found some fire doors not in operation. This is extremely important for us and has to be rectified immediately. On an Estonian vessel in an Estonian Port we are not authority. We can not order anything but there was a mutual understanding to rectify. I think it was on 3 or 4 spots onboard, not more. It's a very big ship with thousands or at least hundreds of doors. There was....[tankepaus?] It was not a large number and it was rectified immediately."

A.Valgma *(AV) förhör* ***1994.09.30,*** *av estnisk polis, Tallinn;*

Inte ett ord.

Å. Sjöblom *(ÅS), enligt telefonförhör* ***1994.10.31,*** *av svensk polis;*

"De diskuterade mycket angående det inbyggda brandskyddet. Brandvarnings-systemet i köksregionen var saboterat."

Å. Sjöblom *(ÅS)/****G. Zahlér*** *(GZ) i förhör* ***1994.11.02,*** *hos haverikommissionen;*

ÅS: "Sedan på vägen ner [körde vi] ett par brandlarm. Vi checkade branddörrar. Där det hakade upp sig, det var väl i köket egentligen, för där hade man totalsaboterat inbyggda brandskyddet, utan att riktigt förstå vad man gjort. Runt pannrummet stående ingenting. Allt sånt antecknade vi och skrev in sen."

GZ (på däck 0 och 1): "...., lite genomförningar så att de inte gått igenom vattentäta skott, och körde vattentäta dörrarna helt manuellt nerifrån och det låg hela tiden med input uppifrån bryggan att hållas öppna. När vi körde de fram så släcktes [oklart] så for de till öppet läge med detsamma, så det bidrog..[tankepaus][oklart], som vi sa innan, vi körde inte uppifrån och stängde alla dörrar, just med tanke på att det fanns folk ombord. .... Och sedan gick vi vidare upp i passageraravdelningen under bildäck och körde några stängningar av vattentäta dörrar där också. Det fungerade alldeles utmärkt, vi gick igenom helt riktigt och där var signaler och tutor och grejor [!?]. Så gick vi en ronda på bildäck och tittade på huvudbrandlina, sektionsventiler och brandposter och sån't där."

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Haverikommissionens rapport:

Felen nämns inte med ett ord.

SOLAS 74-konventionen: CII-2 Reg.41-2 (Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994)

4.1 Hinged fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be self-closing and be capable of release from a central control station and from a position at the door.

6.5 All fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be capable of release from a central control station and from a position at the door.

Faktagruppens kommentar:

ÅS hävdar att han ej hade mandat att ingripa p g a att kontrollen gjordes i Tallinn, märk väl att han då ej åberopar övning. Oavsett om det var en övning eller ej är det ett faktum att svenska inspektörer var rekvirerade av den estniska sjöfartsadministrationen att som experter leda och utföra bland annat denna kontroll av MS Estonia. Detta är helt i enlighet med SOLAS-konventionen och ger de svenska inspektörerna mandat att till fullo verka för den estniska administrationens räkning.

Det är här oklart om ÅS/GZ/AV med brandsäkra dörrar också avser tester av vattentäta dörrar. GZ's beskrivning ger vid handen att fler än en dörr på däck noll för till öppet läge med detsamma efter att de stängts manuellt. Av hamnstatsrapporten framgår att det rör sig om totalt minst tre branddörrar varav alla finns över bildäck.

I hamnstatsprotokollet har fel rörande vattentäta dörrar angivits under punkt "0745 Means of control MIMIC Panel" nedan.

A Valgma har glömt de brandsäkra dörrarnas fel i sitt i övrigt strukturerade svurna uttalande trots att han lånat in en vidimerad kopia av hamnstatsprotokollet där dessa fel finns angivna.

Å Sjöblom hävdar det extremt allvarliga med dessa fel samt att de åtgärdades omedelbart.

Om felen åtgärdades skulle denna anmärkning vid den slutliga genomgången inte fått åtgärdskod 17 utan åtgärdskod 10 som betyder att felet är åtgärdat. Det bör här tilläggas att dessa koder med förklaring finns tryckta på baksidan av varje blad i det blankettset som en hamnstatskontrollsrapport består av - det krävs således ingen djupare kunskap för att gissa på rätt siffra när man har klart för sig vilken SOLAS-regel som gäller.

ÅS har i sitt inlämnade original, under "Convention references" som skall fyllas i om fartyget skall kvarhållas i hamn, alla rätt när det gäller vilka SOLAS-regler som gäller. Att i en träningssituation träna på hur man fyller i en blankett felaktigt synes vara en ytterligt besynnerlig och tankefrämmande pedagogik.

Avseende omedelbart åtgärdande vet vi i Faktagruppen inte hur lätt det var att hitta automatiska dörrstängningsanordningar för denna typ av dörrar i Tallinn i september 1994 vid femtiden på eftermiddagen. Om femtiden på eftermiddagen i Stockholm kan tjäna som referens var det inte ett helt lätt uppdrag.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

MS Estonia släpptes iväg trots att hon enligt SOLAS 74 skulle kvarhållits till dess att dessa brister dokumenterat blivit åtgärdade eller att ansvariga inspektörer själva förvissat sig om saken.

MS Estonia var inte sjövärdig.

Copywrite: R Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia pageeditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 9

Spalt 1-4: **Code: 1520** (shipborne navigational equipment - fast installerad navigationsutrustning)

Text: "off-course" alarm not installed

Förklaring: Ett protokollsalarm till navigationssystemet och autopiloten som t ex ett referens/alarm-system till en magnetkompass för angivandet av kursavvikelse enligt en av de varandra oberoende kompasserna. Ett sådant system var inte installerat på Estonia.

Convention references: IMO A 342 (IX)

Action taken: 99 *(skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)*

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom *(ÅS) bandutskrift, intervju* ***1994.09.28;***

Inte ett ord om detta fel nämns.

A.Valgma *(AV) förhör* ***1994.09.30****, av estnisk polis, Tallinn;*

Denna punkt nämns inte i AV's uttalande.

Å. Sjöblom *(ÅS), telefonförhör* ***1994.10.31****, av svensk polis;*

Inte ett ord.

Å. Sjöblom *(ÅS)/****G. Zahlér*** *(GZ) i förhör* ***1994.11.02****, hos haverikommissionen;*

ÅS: "Vi resonerade lite om deras auto-route, de hade alltså inget protokollsalarm som de skulle ha enligt IMO-resolution A 342. Det fanns alltså ingen referens från en oberoende kompass, en magnetkompass exempelvis. Detta är då alltså bara sådant som vi diskuterade med överstyrman, diskuterade med våra trainees, för att de skall få en blick för vad det handlar om."

Haverikommissionens rapport:

Felet nämns inte, däremot anges: "Det fanns inga brister som skulle ha föranlett att fartyget kvarhållits eller ha medfört någon annan allvarlig anmärkning."

IMO-resolution A 342 (IX).

Vi har inte studerat denna resolution men antar att den vid tillfället ställde hårdare krav än SOLAS 74 eftersom SOLAS går före en annan konvention rörande sjösäkerhet såvida inte en annan konvention är strängare.

Faktagruppens kommentar:

Denna punkt är förbryllande. Den avhandlas som i förbifarten men när vi på Internet sökt i den databas som Paris MOU-sekreteriatet håller över alla gjorda hamnstatskontroller i de 16 länder som undertecknat Paris MOU har vi funnit passagerarfartyg som kvarhållits i hamn med denna enda punkt som brist.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

ÅS är lite otydlig i sin definition. Av hans uttalande kan man få uppfattningen att en kompassros saknas. Vad som saknas är ett referenssystem som skall larma om någon av kompasserna ger ett annat utslag visavi den andra.

Olika navigationshjälpmedel kan trots allt gå sönder så en back up med ett varningssystem tycks vara en billig försäkring för att säkerställa vilken kurs man håller. Om man inte är förvissad om vilken kurs man håller sjunker ju sjösäkerheten drastiskt.

I händelse av en nödsituation, exempelvis ett läckage, är följande punkter beträffande navigation vitala att känna till: Fartygets position (besättningen på Estonia hade mycket stora svårigheter att lämna en position och lämnade till slut dessutom en felaktig), områdets djup och beskaffenhet, möjliga platser för strandning, möjliga grund eller grundflak i närheten, möjlig nödhamn, riskfaktorer som t ex annan trafik, risk för förorening genom läckage av olja etc etc.

Estonias rutt olyckskvällen är inte känd då den radarplott som regelmässigt görs på alla fartyg i Finska viken har försvunnit just gällande Estonia. Alla övriga fartygs plottar för olycksnatten finns tillgängliga men Estonias plott saknas och ingen tycks veta var den tog vägen. Faktagruppen har dock funnit skriftlig bevisning på att "Från avfärdsögonblicket var MS Estonia i Finlands sjöövervaknings radarövervakning, liksom också den övriga fartygstrafiken". Detta är verifierat från Finska vikens Sjöbevakningssektion. Det har också från flera av varandra oberoende men av oss ännu ej verifierade källor angivits att Estonia olyckskvällen inte följde sin vanliga rutt utan gick ca 15 distansminuter mer söderut. Själva olycksplatsen visar också att hon var ur kurs.

MS Estonia var denna natt enligt haverikommissionen på väg mot Söderarm vilket är den norra inseglingsleden mot Stockholm. Anledningen var att Estonias andra besättnings kapten A. Piht skulle ta sin lotsexamen under inseglingen till Stockholm. Vid lotsexamen används företrädelsevis den norra inseglingsleden. Den alternativa inseglingsleden via Sandhamn är mycket kortare men ligger betydligt längre söderut.

Den kurs som kommissionen förutsatt att MS Estonia följde är ologisk. Detta huvudsakligen av tre anledningar.

1. Kursen överensstämmer inte alls med den kurs som borde varit aktuell från Tallinn mot Söderarm. Denna hade sträckt sig betydligt mer norröver.

2. Kommissionens utlagda kurs för MS Estonia visar på en angörning av Söderarm som inte stämmer med inseglingsleden.

3. Om MS Estonia gått på det sätt som kommissionen påstår hade Estonia vid 23.55- tiden börjat en 12 distansminuter lång 30 gradig sneddning över den söderifrån kommande inpasseringstrafikzoonen till Finska viken.

Det behöver knappast understrykas vilken fara en sådan sneddningsmanöver utgör mitt i natten i relativt hårt väder. Kollisionsrisken är uppenbar. De uppgifter som Faktagruppen har visar dock att MS Estonia möjligen gick än ännu mer sydlig kurs varvid risken vid passagen av trafikzonen skulle ha minskats då hon korsat denna zon mer vinkelrätt.

Den sydligare kursen var i sammanhanget osedvanligt olyckligt då Östersjön där är betydligt djupare. Om hon följt sin vanliga rutt hade hon vid olyckstillfället, om det då uppstått, befunnit mycket nära grunt vatten. På många platser så grunt att delar av fartyget skulle ha kunnat hamna ovanför vattenytan när skeppet legat på botten. Vad detta skulle haft för konsekvenser för de ombordvarandes chanser till överlevnad är inte svårt att förstå.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Nu vet inte vi, ännu, varför Estonia gick där hon gick. Detta är en av de många oklarheter som bör undersökas närmare då det har sån avgörande betydelse för antalet överlevande, räddningsarbetet och den tid det tog för de andra färjorna att ta sig till olycksplatsen samt också för haveriförloppet som sådant. Skålen kan vara många och tre alternativa scenarier, som naturligtvis är spekulationer, presenteras här:

1 Kaptenen Andreson, kan ha beslutat sig för en sydligare kurs för att våghöjden på djupare vatten normalt är lägre än vad den är på grunt vatten (vi vet inte om han hade för vana att ta alternativa kurser vid sån kuling, 15 m/sek, som rådde vid olyckstillfället).

2 Man kan ha beslutat om en sydligare kurs för att iscensätta att fartyget var ur kurs då även kapten Andreson, gick under lotsutbildning.

3 Man kan ha haft fel på navigationsutrustningen och inte upptäckt detta för att man inte hade något kursreferenssystem ombord.

(Läsaren av denna rapport får gärna bidra med kunskaper och observationer kring detta ämne.)

Estonias Interim Passenger Ship Safety Certificate, giltigt från 93.01.28 till max 93.06.28, som intygar att fartyget följer SOLAS 74-konventionen och är utfärdat av Bureau Veritas finns kopierat i Sjöfartsverkets arkiv. Punkt 2.7 anger att "the ship complied with the requirments of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications.".

I de följande hamnstatskontrollerna har Estonia aldrig fått en anmärkning om denna brist. Detta betyder rimligtvis att antingen så har referenssystemet försvunnit sen certifieringen eller efter någon av kontrollerna i februari 1993 till i mars 1994, eller alternativt har systemet aldrig varit installerat varvid både Bureau Veritas och Svenska Sjöfartsverket inte fullgjort sina åligganden enligt lag.

Oavsett om det tredje scenariot är med sanningen överensstämmande avgick Estonia med sådan brist att hon inte kan anses ha varit sjövärdig då bara möjligheten att hon inte följde sin normala kurs av detta skäl riskerade de ombordvarandes liv.

Om det tredje scenariot stämmer dog mängder av personer som annars kanske kunnat räddats till livet.

En ny haveriutredning måste göras och Estonia var inte sjövärdig.

Copywrite: N Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Detta PM avslutas med:
"Slutligen ställdes det två frågor.
1. Kommer Sjöv att godkänna helt öppna livbåtar?
2. Krävs att besättningsmännen har utbildning och min 9 mån sjöerfarenhet innan de kan erhålla "livbåtscert"?
Svaret på denna fråga var Ja." (svaret på fråga 1 var också jakande).

I ett fax daterat 92.12.28 från Bureau Veritas Hans Olsson till N&T med kopia till B Norén Sjöfartsinspektionen i Stockholm (IOS) framgår att BV skall göra alla tekniska inspektioner och provningar och IOS senare skall meddela vilka de vill vara med på.

Vidare framgår att IOS och BV gör den operativa kontrollen tillsammans, men med IOS som ledare och i enlighet med "hamnstatskontrollförfarandet" för passagerarfartyg samt att man skall sammanträffa för att samordna besiktningar och operativ kontroll/säkerhetsövning av Estonia under hamnliggande i Tallinn och också eventuellt i Åbo. Tom Evers och Bengt Norén fick detta uppdrag enligt en handskriven not på detta fax. Därtill står "Vad gäller op (2/90) kommer flera insp från IOS att bli inblandade".

IOS har enligt uppgift skickat åtminstone en faktura å 17 155 kr inklusive resekostnader och traktamenten för detta uppdrag, fakturanr: 000060754, 93.06.30. Denna faktura ersätts senare av faktura 000061398, 93.09.15 med fakturatext: "besiktning/inspektion av Estonia 930120-0126, 20 timmar å 440 kr: 8 800 kr. Resekostnad och traktamentesersättning i samband med förrättning i Tallinn 930120, 930125 (4 insp.)
- Hamnstatskontroll efter Ö.K med rederiet". Totalt fakturerat: 28 165 kr.

Vad har nu detta att göra med certifikaten och SOLAS pack B-livflottarna?

Sjöfartsverket var underleverantör till Bureau Veritas vilka saknade kunskap om passagerarfärjor, dessas bemanning och säkerhet. På uppdrag av Estniska Staten genom Bureau Veritas har Svenska Sjöfartsverket därmed i praktiken certifierat MS Estonia på dessa punkter.

I Estonias "Certificate Of Minimum Safe Manning" som är daterat redan 93.01.04 och utgivet av Estonian National Maritime Board anges att 58 besättningsmedlemmar skall vara certifierade för att hantera livbåtarna/flottarna och dessas sjösättningsanordningar. Vi har i arkiven inte kunna finna någon lista på vilka dessa besättningsmedlemmar var.

Vi överlåter åt intresserade media eller varför inte åt polisen att forska vidare i ämnet.

Vi påstår också på denna punkt att Estonia inte var sjövärdig.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

ansvarar för [tankepaus]. Detta är ju utrustning som ingår i Damage control plan, det ska stängas direkt. Och det stängs uppifrån i emergency. Det är ju normalt åtminstone att de vet om det är stängt eller öppet, det måste jag nog säga. Sedan är det ytterst olyckligt med alla såna MIME-paneler, för ända fram till SOLAS 90 nu, så har det inte varit förbjudet att ha grönt ljus när de stod öppna. Men det är efter SOLAS 90 för man har internationellt noterat att det skapar förvirring. Grönt är ju alltid OK, stängd dörr är OK, så att det har tagit lite tid innan man fått till det här regelverket. Och jag skulle vilja säga att 90 % av allt det som är installerat är installerat på exakt samma sätt som på Estonia. Men då vet man ju om det. Är man osäker då gör man som på en del båtar, man sätter små lappar."

Haverikommissionens rapport:

Pelet nämns inte med ett ord.

SOLAS 74-konventionen: CII-1 Reg. 15

8.2 The central operating console at the navigation bridge shall be provided with a diagram showing the location of each door, with visual indicators to

show whether each door is open or closed. A red light shall indicate a door is fully open and a green light shall indicate a door is fully closed. When the door is closed remotely the red light shall indicate the intermediate position by flashing. The indicating circuit shall be independent of the control circuit for each door.

C II-2 Reg. 37

1.2.3 Indicators shall be provided on the navigation bridge which shall indicate when any fire door leading to or from the special category spaces is closed.

Faktagruppens kommentarer:

Detta är troligen den mest dödsbringande felet av dem alla. I kombination med avsaknad av skadekontrollplanen är enligt vår uppfattning denna brist i kombination med försumlighet och brist på kompetens, det främsta skälet till att så många fick sätta livet till.

Utan vatten i fler än tre från varandra avskilda avdelningar under bildäck sjunker inte en passagerarfärja av Estonias typ. Oavsett var detta vatten kom ifrån har inte de vattentäta skottdörrarna fyllt sin funktion genom teknikfel och eller felaktig hantering. Hade de varit stängda hade inflytande vatten samlats upp i en avdelning och möjligen i två avdelningar om vatten kom både genom trapphus och genom ETT hål i skrovet.

Visserligen visade MIME-panelen grönt ljus trots att dörrarna var öppna men det var tillåtet eftersom båtens byggdes före 1980. Att de inte kunde stängas manuellt utan att direkt fara upp igen var och är absolut förbjudet.

Alla teorier om Estoniaolyckans orsaker, från haverikommissionens undermåliga till de mest fantastiskt konspiratoriska och otroliga har gemensamt att de missar den viktigaste frågan om varför Estonia sjönk:

Hur har vattnet spridit sig till och fyllt minst tre vattentäta avdelningar under bildäck?

- Har det skett skador på minst två (tre) vattentäta skott så att vatten kunnat nå tre (fyra) vattentäta avdelningar ?

- Har ett eller flera hål i skrovet varit så stora eller så belägna att det läckt in i minst tre avdelningar och därmed sänkt henne?,

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

eller, för att göra det enkelt för sig:

- Kan det vara så att de vattentäta skottdörrarna på däck 0 aldrig stängdes?

Att dörrarna direkt for upp gällde ett antal dörrar på däck 0. Vad säger att dessa dörrar inte direkt for upp också om de stängdes uppifrån bryggan? Om GZ tar för givet att "det låg hela tiden med input uppifrån bryggan att hållas öppna." istället för att vara säker på den saken ändras scenariot. På däck 1 kunde dörrarna tydligen stängas manuellt utan problem, dessutom till ackompanjemang av både signaler och tutor och grejor. Varför fungerade inte dörrarna på däck 0 vid de tester som GZ utförde, när de fungerade på däck 1?

Det finns ingen överlevande från däck 1 som nämnt att någon skottdörr var stängd när de räddade sig uppåt i fartyget. Det troliga är därför att dörrarna aldrig stängdes från bryggan. Om högsta ansvariga befäl för skadekontrollen inte visste hur dörrstängningspanelen fungerade är det sannolikt att det inte heller var så många andra på bryggan som visste detta. Speciellt som de inte hade någon skadekontrollplan att tillgå.

Haverikommissionen "bevisar" att dörrarna stängdes genom att påstå att en (1) vattentät dörr på däck 1 vid dykning 94-12-03/04 var stängd.

Även om vattnet skulle kunna ta sig ner till däck 0 på det fysikaliskt omöjliga sätt som haverikommissionen hävdar skulle endast en avdelning där nere vattenfyllas om dörrarna varit stängda.

Problemet med haverikommissionens bevis är att alla vattentäta dörrar på Estonia stängs mot styrbord. Estonia ligger på styrbords sida. När strömmen gått tar tyngdlagen över och därmed har troligen alla dessa dörrar glidit igen. Någon dörr kan ju vara skadad eller ha stoppats av löst bråte. Det är i så fall med största sannolikhet ett bevis för att just den dörren inte stängts uppifrån bryggan.

Bevis för att dörrarna stängts som också skulle kunna hålla:

MIME-panelens knappar och reglage kan möjligen ge ett sådant bevis om den är konstruerad med kvarstannade intryckta knappar och reglage. Trots att svenska haverikommissionen uttryckligen genom Sjöfartsverket beställde extra noggrann filmning av MIME-panelen vid dykningarna gjordes en undermålig filmning av panelen. Den mycket korta och otydliga sekvens av MIME-panelen som finns på en videofilm i haverikommissionens arkiv är enligt vår uppfattning oanvändbar. Haverikommissionen har heller inte, vad vi erfarit, tagit kontakt med konstruktören av detta system. (Notera i avtalet mellan Sjöfartsverket och dykföretaget Rockwater AS att svenska Haverikommissionen själva utför aktivt utredningsarbete, något de i efterhand förnekar att de har gjort).

Vi har inte kontaktat leverantören av MIME-systemet, Vi nöjer oss med att konstatera att Estonia har släppts iväg i ett icke sjövärdigt skick efter en kontroll som åsidosatt att utreda en brist som berör en av de viktigaste sjösäkerhetsfunktioner ett passagerarfartyg har - att vattentäta dörrar skall kunna stängas omedelbart vid en nödsituation!

Felet har inte angivits vid tidigare utförda hamnstatskontroller.

Haveriutredningen måste göras om. Estonia var inte sjövärdig.

Copywrite: B Stenberg/J Kidderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 11

Spalt 1-4: **Code: 2055** (manuals, instructions etc)

Text: Manuals and Instructions Em.Gen, Bridge Routins, Em. Handling, Steering Gear, Manouvre Caracteristics

Förklaring: Manualer och instruktioner: Nödgeneratorn (oklart: felaktig eller saknas), Bryggrutiner (saknas), Nödrutiner (oklart: felaktig eller saknas), Styrutrustning (oklart: felaktig eller saknas), Manöverkarakteristika och skadekaraktäristik (saknas)

Convention references: CIII Reg. 8 (Muster list and emergency instructions), CIII Reg. 9 (Operating instructions)

Action taken: 99 *(skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)*

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom *(ÅS) bandutskrift, intervju* ***1994.09.28;***

"So, there were some bridge instructions missing. We asked for it. They did not know, and so and so. There might have been some language problems, but I don't think so, they spoke very good English."

A.Valgma *(AV) förhör* ***1994.09.30,*** *av estnisk polis, Tallinn;*

Också här har Valgma missat att ge en förklaring.

Å. Sjöblom *(ÅS), enligt telefonförhör* ***1994.10.31,*** *av svensk polis;*

Inte ett ord.

Å. Sjöblom *(ÅS)/****G. Zahlér*** *(GZ) i förhör* ***1994.11.02,*** *hos haverikommissionen;*

ÅS: "Brygginstruktionerna hittade vi inte på bryggan där uppe sen. Fartygets karaktäristik över skador med returning circles hittade vi inte heller." ------

"vi gick igenom certifikaten, vi var inte riktigt nöjda med de heller [?] utfärdade av Bureau Veritas, men det var mer i detaljer. Vi efterlyste dispenscertifikat för deras life rafts, det var SOLAS pack B-livflottar och har man det så brukar det åtföljas utav ett dispenscert av den myndighet som har certifierat båten " ------

"Det som störde honom allra mest tror jag det var att vi hade detaljanmärkningar på Bureau Veritas certifikat, det tyckte han var mycket förargligt. Han tyckte det var oerhört pinsamt att de inte hade något dispenscertifikat för livflottarna."

Haverikommissionens rapport:

Felen nämns inte med ett ord. Men man anger under 4.4.1: "Alla planer och handböcker som ingick i säkerhetssystemet var skrivna på både estniska och engelska och säkerhetsorganisationen var implementerad på samtliga personalnivåer innan trafiken inleddes. Säkerhetsorganisationen testades under en hamnstatskontroll i februari 1993.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Under 5.2 att "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".

SOLAS 74-konventionen: CIII Reg.8

1. This regulation applies to all ships.

2. Clear instructions to be followed in the event of an emergency shall be provided for every person on board.

3. Muster lists complying with the requirements of regulation 53 shall be exhibited in conspicuous places throughout the ship including the navigation bridge, engine-room and crew accommondation spaces.

4. Illustrations and instructions in appropriate languages shall be posted in passenger cabins and be conspicuously displayed at muster stations and other passenger spaces to inform passengers of:

.1 their muster station
.2 the essential actions they must take in an emergency
.3 the method of donning lifejackets

SOLAS 74-konventionen: CIII Reg. 9

1. This regulation applies to all ships.

2. Posters or signs shall be provided on or in the vicinity of survival craft and their launching controls and shall:

.1 illustrate the purpose of controls and the procedurs for operating the appliance and give relevant instructions or warnings.
.2 be easily seen under emergency lighting conditions.
.3 use symbols in accordance with the recomendations of the Organization [IMO].

Faktagruppens kommentarer:

Hur kan man kommentera detta?

I skenet av de brister Estonia uppvisade och haverikommissionens hantering av sitt uppdrag att bl a finna anledningarna till att så många fick såtta livet till kan man inte bli annat än upprörd.

Med bara ett litet axplock av observationer som framkommit i denna rapport framstår i bästa fall haveriutredningen som ett oprofessionellt utfört uppdrag:

De planer och handböcker som på Estonia ingick i säkerhetssystemet och som faktiskt hittades var kanske i något fall skrivet på både estniska och engelska (det enda belägg för detta vi funnit är sidan två i alarmlistan). Säkerhetsorganisationen var uppenbarligen inte implementerad hos de högre befälen.

Kaptenen hade av någon anledning möjligen låst in alla sjösäkerhetsdokument och instruktioner någonstans. De övriga i besättningen har uppgivitits vara både utbildade och certifierade av svenska sjömän från rederi, klassningssällskap och svenska Sjöfartsverket i officiella och inofficiella övningar. Vi betvivlar dock att de begripligt kunde läsa alarmlistans första sida som var på svenska.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Överstyrmannen som har högsta driftansvaret för fartygets skadekontroll visste inte vilka dörrar som stod öppna eller stängda. Någon har uppgivit för haverikommissionen att alla instruktioner och skyltar bytts ut i enlighet med reglerna, men eftersom de flesta av fartygets viktigare sjösäkerhetsdokument ej fanns på flaggspråket tycks denna uppgift inte stämma med verkligheten.

Haverikommissionen begrep inte vikten av att veta vilka personer som befann sig på bryggan så en identifikation av dessa beställdes aldrig vid undersökningsdykningarna.

Trots att det i förhör har framkommit att de automatiska dörrstängnings-anordningarna på däck noll möjligen var satta ur funktion och en noggrann analys av dörrstängningspanelen på bryggan beställdes, finns ingenting i arkiven som tyder på nograrnnare undersökningar kring detta. Några användbara videosekvenser av dörsstängningspanelen finns inte i arkivet.

Haverikommissionen hävdar att en av dessa dörrar var stängd och "bevisar" på så sätt att alla vattentäta dörrar stängdes. Vid en enkel kontroll om hur dörrarna var konstruerade framkommer att de långsamt med tiden glider igen av sig själva om fartyget lägger sig på styrbords sida och kraftförsörjningen försvinner.

Haverikommissionen tycks verkligen ha tagit uttalandet om att, " No, no, they have no significance whatsoever with what happend. It is more a formal document problem", ad notam.

Vi har i detta arbete slagits av den gedigna aningslöshet som i stora stycken präglar haverikommissionens arbete och slutrapport. I skenet av urkundsförfalskningen framstår i stället denna uppfattade aningslöshet som den värsta formen av cynism.

I de tidigare hamnstatskontrollerna har en enda dokumentbrist tidigare påpekats. I protokollet från 93.12.16 har angivits "0199 ISPP Certificate Missing" med åtgärdskod 99 som tydligt definierats med: "99 Rectify deficiency within 30 days" ISPP-certifikatet intygar fartygets möjligheter att förebygga avfallsföroreningar.

Hamnstatsprotokollets felanmärkningar på denna punkt sammanfattas bäst med:

<u>MS Estonia var inte sjövärdig!</u>

Vi vill ändå kommentera ännu en punkt rörande bristande dokumentation.

Detaljanmärkningar på certifikaten och att SOLAS pack B-flottarna saknade dispenscertifikat av den myndighet som certifierat båten.

I ett PM i Sjöfartsverkets arkiv rörande ett möte den 24 november 1992 mellan Nordström & Thulins (N&T) representanter och Sjöfartsverket skrivet av Ulf Beijner (UB) på Sjöfartsverket i samband med MS Estonias certifiering under Estnisk flagg, står bl a:

"..... Då det inte finns någon "utbyggd" estnisk inspektionsorganisation har Bureau Veritas [BV] fått uppdraget att svara för besiktningen och certifieringen av fartyget på de estniska myndigheternas vägnar. Då BV i Sverige, som kommer att hantera den praktiska delen, ej har någon komplett kunskap om passagerarfartygsbesiktningar, finnes visst behov av backup från IOS [Sjöfartsverkets Inspektions Område Stockholm] sida. Inget hinder finns enligt UB att IOS mot ordinarie ersättning åtar sig denna hjälpfunktion. N&T önskar även att 2/90 inspektionen skulle utföras i Tallinn. UB meddelade att detta var möjligt men att inspektionen när den utförs utanför IOS område skulle debiteras med uppkomna merkostnader. UB framförde en önskan om beställningar för arbetena enligt ovan...."

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Detta PM avslutas med:
"Slutligen ställdes det två frågor.
1. Kommer Sjöv att godkänna helt öppna livbåtar?
2. Krävs att besättningsmännen har utbildning och min 9 mån sjöerfarenhet innan de kan erhålla "livbåtscert"?
Svaret på denna fråga var Ja." (svaret på fråga 1 var också jakande).

I ett fax daterat 92.12.28 från Bureau Veritas Hans Olsson till N&T med kopia till B Norén Sjöfartsinspektionen i Stockholm (IOS) framgår att BV skall göra alla tekniska inspektioner och provningar och IOS senare skall meddela vilka de vill vara med på.

Vidare framgår att IOS och BV gör den operativa kontrollen tillsammans, men med IOS som ledare och i enlighet med "hamnstatskontrollförfarandet" för passagerarfartyg samt att man skall sammanträffa för att samordna besiktningar och operativ kontroll/säkerhetsövning av Estonia under hamnliggande i Tallinn och också eventuellt i Åbo. Tom Evers och Bengt Norén fick detta uppdrag enligt en handskriven not på detta fax. Därtill står "Vad gäller op (2/90) kommer flera insp från IOS att bli inblandade".

IOS har enligt uppgift skickat åtminstone en faktura à 17 155 kr inklusive resekostnader och traktamenten för detta uppdrag, fakturanr: 000060754, 93.06.30. Denna faktura ersätts senare av faktura 000061398, 93.09.15 med fakturatext: "besiktning/inspektion av Estonia 930120-0126, 20 timmar à 440 kr: 8 800 kr. Resekostnad och traktamentesersättning i samband med förrättning i Tallinn 930120, 930125 (4 insp.)
- Hamnstatskontroll efter Ö.K med rederiet". Totalt fakturerat: 28 165 kr.

Vad har nu detta att göra med certifikaten och SOLAS pack B-livflottarna?

Sjöfartsverket var underleverantör till Bureau Veritas vilka saknade kunskap om passagerarfärjor, dessas bemanning och säkerhet. På uppdrag av Estniska Staten genom Bureau Veritas har Svenska Sjöfartsverket därmed i praktiken certifierat MS Estonia på dessa punkter.

I Estonias "Certificate Of Minimum Safe Manning" som är daterat redan 93.01.04 och utgivet av Estonian National Maritime Board anges att 58 besättningsmedlemmar skall vara certifierade för att hantera livbåtarna/flottarna och dessas sjösättningsanordningar. Vi har i arkiven inte kunna finna någon lista på vilka dessa besättningsmedlemmar var.

Vi överlåter åt intresserade media eller varför inte åt polisen att forska vidare i ämnet.

Vi påstår också på denna punkt att Estonia inte var sjövärdig.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 12

Spalt 1-4: **Code: 1260** (windows, side scutters)

Text: Windows in Galley not possible to close

Förklaring: Flera fönster i köket som inte gick att stänga. De saknade vingmuttrar för låsen.

Convention references: C II-1 (Construction)

Action taken: 17 *(kaptenen skall instrueras och felet skall åtgärdas före avgång)*

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom *(ÅS) bandutskrift, intervju* ***1994.09.28;***

"We are going down, slowly, nice and slowly. We found some [tankepaus] there was [1] window in the galley, wich was not possible to close tied, some device was missing." [på bandutskriften har ettan i texten fyllts i för hand].

A.Valgma *(AV) förhör* ***1994.09.30****, av estnisk polis, Tallinn;*

"6.) Notering 1260. "Windows In Cakkey [Galley] Not Possible To Close". Avser att ett ventilfönster på däck 7 saknade låsmutter (vingmutter) som omgående åtgärdades av den "äldre mekanikern" [maskinchefen Lembit Leiger]. Den var belägen i kabyssen."...

...."Dessutom var detta en icke planerad kontroll. Förtydligar att vingmutterns utbyte inte skedde i min närvaro. Dock lovade man mig att man skulle sätta den omgående på plats.". Sen avslutar A Valgma förhöret med att säga att han lämnar en signerad kopia av de av honom sammanställda dokumentet, d v s hamnstatskontrollsrapporten. (se sidan 14).

Å. Sjöblom *(ÅS), enligt telefonförhör* ***1994.10.31****, av svensk polis;*

Ingenting om öppna fönster.

Å. Sjöblom *(ÅS)/****G. Zahlér*** *(GZ) i förhör* ***1994.11.02****, hos haverikommissionen;*

Ingenting om öppna fönster.

Haverikommissionens rapport:

Felet nämns inte.

SOLAS 74-konventionen: C II-1 Reg.20 (Watertight integrity of passenger ships above the margin line)

2. The bulkhead deck or a deck above it shall be watertight. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them watertight. Preeing ports, open rails and scuppers shall be fitted as necessary for rapid clearing the weather deck of water under all weather conditions.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 13

Spalt 1-4: **Code: 1250** (covers, hatchway-,portable-, tarpaulines, etc)

Text: Cowers on bulkhead deck to be closed

Förklaring: Luckor på skottdäck (bildäck) skall stängas.

Convention references: C II-1 (Construction)

Action taken: 17 *(kaptenen skall instrueras och felet skall åtgärdas före avgång)*

Förhör och uppgifter:

***Å. Sjöblom** (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;*

"We went down to the cardeck. We experienced a lack of respect for loadline matters, and when we say this, and we discussed it with the Chiefmate, we said we don't understand how came that this hatch cover is open here? It has always to be closed and it has not been closed for the last 1 or 2 years, and so on. I think it was in 2 or 3 places. Of course they closed it immediately, but for us it was extremely important that they understood what we were talking about. If you run aground with your ship or sail against some rocks or something, then the water comes up from below, then it must be closed tight so that you don't get water all over the ship."

***A.Valgma** (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;*

"7. Notering 1250. "Covers On Bulkhead deck To Be Closed 17". Avser att två luckor på bildäcks aktre sida skulle stängas, som också gjordes i vår närvaro."

***Å. Sjöblom** (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;*

"På fråga så uppgav Sjöblom att de hittade vissa brister. Det gör de alltid när de inspekterar ett fartyg. De gjorde vissa påpekande på fribordssaker."

***Å. Sjöblom** (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;*

ÅS: "Vi möttes väl nere på bildäck någonstans [GZ bryter in; - jo, på bildäck] ÅS: ja, där jag gick och bökade med överstyrman och vi rotade med fribordsgrejor, det var alltså luckor öppna som absolut aldrig varit stängda. Man stänger ju efter sig, eller, allt eftersom det gick och liksom undrade varför stod den öppen och si och så, och vet ni vad det innebär om det kommer in vatten och bubbelibubb och allt det här."

GZ: "Och sedan sprang vi på det andra gånget uppifrån och så fortsatte vi gemensamt på bildäck och då såg vi de här luckorna. För vi var nere i bogpropellerrummet så det var en lucka på var sida, de var stängda efter att vi varit där." [mycket oklart här om GZ menar samma luckor som ÅS. Från bandutskriften att döma är det troligen inte samma luckor]

Efter några partier där man talar generellt om missnöjet med "load line matters" och samtidigt berömmer Estonia för att vara "ytterst välskött" återkommer senare ÅS till ämnet:

"I och med att allt detta hänt , omedvetet gör naturligtvis Gunnar och jag också på det sättet att vi kopplar samman det här. Men ett faktum är att vi formulerade oss exakt på det sättet : "we have seen a lack of respect for loadline matters", som vi faktiskt var väldigt missnöjda med. Vi lämnade

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

fartyget sedan, stämningen var faktiskt mycket mycket öppenhjärtlig, det var överhavudtaget en mycket angenäm eftermiddag."

En halv sida senare i bandutskriften:

"När vi säger det här brist på respekt, de var de här luckorna som stod öppna på fribordsdäck, åtminstone en utav dem[,] där fick man använda våld när man skulle stänga, de stängde ju efter det att vi hade stått där och resonerat och jag tror åtminstone den luckan inte varit stängd sista åren. Shall always be closed at sea, som det heter. Gunnar hade då pejlrör där nere, bottenskador, tankar, så får du vatten rätt upp [tankepaus] Vi formulerade i alla fall, så det var av åtminstone utav den digniteten att vi uppmärksammade och lämnade av det till commanding officer, Vi tyckte att ombord behövde man anstränga sig på denna biten."

(BS vittnespsykolog): "Det handlar om säkerhetstänkande eller hur"

ÅS: "Oh ja. Nu finns det ju också, efter Scandinavian Star, för ni ska vara oerhört medvetna om att de besiktningar vi har gjort nu efter denna olyckan, det vi sett, har inte varit särskilt muntert. ……. Och där vi har sett vi har gjort nere hos oss 26 fribordsbesiktningar och vi har faktiskt blivit näst intill helt förskräckta. Det har varit ganska rörigt. Sprickor, skadade låsanordningar, säkringar som varit borta, och detta efter Estonia. Inte ens då har besättningen varit så pass aktiva att de tittat efter. Detta är ju ett befälhavaransvar varje dag, året runt måste de alltså hålla undan på all denna utrustning."

(BS): Talar du nu generellt, inte särskilda nationaliteter, inte svenska…

ÅS: Likadant där. Detta har ju Bengt-Erik [Stenmark, vid tillfället svensk Sjöfartsdirektör] naturligtvis noterat också, det är därför vi nu funderar på ett nytt koncept att erkänna att vi kanske inte kan hålla vatten utanför bildäck och då tvingar fram ett nytt koncept att båten skulle överleva i alla fall. Denna rundtur vi nu har haft på befintligt tonnage har varit dyster måste jag säga. Tyvärr är det så.

OF: Är det ro-ro-båtar du pratar om hela tiden?

ÅS: Ja, några andra har vi inte tittat på.

(Sten Andersson (SA), Kapten och Sjöfartsverkets observatör i haverikommissionen): Den där rundan du gjorde på bildäck, gick du runt hela bildäcket då?

ÅS: Vi bara tog första….

SA: Det kan ha blivit luckor stående även sedan?

ÅS: Ja, vi vet inte, om det stämmer som ni säger att hon gått ner så oerhört fort då måste hon ha varit vattenfylld, för normalt lägger hon sig, du har alltså luft [oklart] det är stängt [oklart flera röster] Ja, men det kan inte komma så oerhört snabbt, inte i hela båten."

Här kommer, troligen Olle Nord, Kapten, in med en fråga om visiröppningar som helt ändrar förhörets inriktning. Denna diskussion avslutas med "stökig diskussion" innan ÅS återtar tråden:

ÅS: "Det kan inte vara så, bara som en idé, att visiret när det har trillat av att det slagit av en stabiliseringsfena.

OF: Det finns den teorin.
ÅS: Eftersom det kommer så enormt mycket vatten in på så oerhört kort tid

Copywrite: N Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

OF: Nu är vi på den sidan som vi inte kommer åt, tyvärr"

Här kommer ett stökigt parti som ej går att skriva ut. Man talar i mun på varandra om stabilisatorerna. Utskrivet är att HR säger att befälhavaren på Veronia direkt sagt det som ÅS föreslagit om stabilisatorerna ovan, varvid GZ kommer in: "Ja, hur skulle det annars gått så oerhört snabbt, för det måste ha kommit in massor med vatten under fribordsdäck."

Haverikommissionens rapport: 5.2 Fartygets allmänna tillstånd vid avgång

"Vidare var vattentäta 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."

SOLAS 74-konventionen: C II-1 Reg.20 (Watertight integrity of passenger ships above the margin line)

2. The bulkhead deck or a deck above it shall be watertight. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them watertight. Freeing ports, open rails and scuppers shall be fitted as necessary for rapid clearing the weather deck of water under all weather conditions.

Faktagruppens kommentarer:

Det måste sägas vara tur att inte någon annan inspektör vid tidigare kontroller råkat ramla genom åtminstone den luckan som stått öppen några år. Vare sig vid certifieringskontrollerna eller vid tidigare hamnstatskontroller har felet uppmärksammats.

Från haverikommissionens synpunkt sett är det en gåta att man inte ordentligt utreder den möjlighet som härvid ges för vatten att ta sig under bildäck. Man pekar bara som i förbifarten på den. Det är den enda möjlighet vi hittills sett som åtminstone delvis skulle kunna förklara sjunkningsförloppet enligt haverikommissionens teori. Enligt beräkningar gjorda av varvets utredare krävs dock öppningar på motsvarande minst 10 kvadratmeter för att tillräcklig mängd vatten skulle kunna rinna ner i den takt det i så fall skulle krävts för att sänka Estonia. Troligen finns inte så många luckor att dessa sammantaget upptar 10 kvadratmeter. Bogpropellerrummet är dessutom för litet för att någon större sjunkningseffekt skall fås.

ÅS tar emellertid upp den motsatta möjligheten två gånger, d v s att vatten från ett hål i skrovet kommer rakt upp på bildäck. Effekten av vatten på bildäck är att fartyget blir instabilt och i detta fall snabbt får en ökad slagsida mot styrbord.

Om dessa fel åtgärdades skulle åtgärdskoden ha varit "10", ej "17".

Valgma intygar specifikt, utan brasklapp, att luckorna stängdes. ÅS anger att luckorna fick stängas med våld. Troligt är att de luckor som man fann öppna också stängdes. Problemet är att ÅS "bara tog första…", d v s man sökte inte på hela bildäcket efter öppna luckor.

Vi kan därmed inte finna att detta fel blivit åtgärdat varvid Estonia möjligen på denna punkt tillåts avsegla i strid mot SOLAS.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 14

Spalt 1-4: Code: 1199 (other)

Text: Cargo securing devices, På Sjöbloms original och på förfalskningen med tillägget: "(A few pieces of sec. dev worned out).".

Förklaring: Fästningsanordningar/spännband på bildäck behövde bytas ut.

Convention references: IMO A 714(17)

Action taken: 99 *(skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)*

Förhör och uppgifter:

***Å. Sjöblom** (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;*

"We found some cargo securing devices with defects. This is a device you use to secure lorries, cars, trucks, containers, anything. Normally you take this kind of damaged device away so that you don't use them by accident because they will not work and we asked the Chiefmate if they used them? His answer was: If necessary. OK, this might mean that they have them as spareparts, as extras. We don't know. It is the captain's resonsibility anyway not to use damaged cargo securing devices. It is absolutely forbidden, so."

***A. Valgma** (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;*

"8.) Notering 1199, "Cargo Securing Devices 99". Avser fästningsanordningar på bildäck (närmare bestämt två till tre stycken) behövde bytas ut. Skall åtgärdas senare."

***Å. Sjöblom** (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;*

Inte ett ord.

***Å. Sjöblom** (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;*

GZ: "Ja, sedan började de köra in trailers när vi stod därnere och då såg jag några av de här spännbanden, de där vanliga standard. Och då såg jag någon som stod och drog, haka över från [oklart] Då tog de och hängde upp de igen på de[n] här rälsen [oklart] de har istället för att slänga dem åt sidan. Och det är [där/så] defekta spännband och lashinganordningar kommer till.

ÅS: Jag tog upp det här med överstyrman…
GZ: Men vi tittade inte på alla utan det var bara vad vi såg [tankepaus och oklart]

ÅS: och då frågade jag honom, ni använder väl inte dem sade jag, de ska ju i land. Och då sa han det att "if necessary" det kan ju i princip betyda vad som helst, att man kanske hade dem som spare. Vi vet ju att man på alla båtar som går på öststaterna, där man blir bestulna, ständigt på denna utrustning, man blir av med det, lastbilsförarna tar det med sig. Men vi vet ju också att denna typ av utrustning den ska de inte använda, den ska slängas, om det inte är helt intakt. Så att vi forskade inte mer i det egentligen, utan vi noterade, och sedan hade vi det här allmänna resonemanget med våra trainees om vikten av att man ombord städar undan defekt utrustning, så att man inte av misstag använder den. Det kan ju vara en matros som inte riktigt förstår det här. Det skall alltså inte vara upphängt, där man hängde upp det, utan det ska väck."

Copywrite: H Sterberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Haverikommissionens rapport:

13.2.2 Förberedelser för resan

"...Det är enligt uppgift normalt att surrningen av fordon inte är avslutad när fartyget avgår, utan slutförs snarast efter avgång."

3.6.2 Certifikat som gällde vid olyckan

Passagerarfartygssäkerhetscertifikat. Då en ny trim- och stabilitetsbok höll på att tas fram var fartyget försett med ett provisoriskt passagerarfartygssäkerhetscertifikat (interim Passenger Ship Safety Certificate) utfärdat den 26 juni 1994.

Fribordscertifikat. Av samma skäl var fribordscertifikatet provisoriskt (interim Load Line Certificate) utfärdat den 11* september 1994. .....

*Fel i den engelska texten där det står 9 september, skall vara 11 september." [notera att den engelska utgåvan av slutrapporten som skall gälla som den officiella rättas i den svenska utgåvan.]

3.7.3 Stabilitetsdokumentation

"..... En ny trim- och stabilitetsbok togs fram som byggde på krängningsprov utförda i Åbo den 11 januari 1991. Den nya boken godkändes av den finska sjöfartsmyndigheten och godkändes senare av Bureau Veritas i samband med flaggbytet."

SOLAS 74-konventionen: C VI 2 Reg. 5 (Stowage and securing)

6. Cargo units, including containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro cargo spaces, as defined in regulation II-2/3.14, all securing of cargo units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be compleated before the ship leaves the berth.

Faktagruppens kommentar:

Kommissionen är av uppfattningen att det är normalt att man bryter mot gällande regler. Av SOLAS framgår klart och tydligt dels, att lasten skall surras på ett sådant sätt att lasten ej utgör fara för fartyget, dels att lasten skall vara surrad innan avgång från hamn.

Kombinationen slitna surrningsanordningar samt att surrningen normalt inte avslutas innan fartyget lämnar hamn är ett tydligt tecken på att fartyget oftast inte lämnade hamn i ett sjövärdigt skick. Vad säger att lasten på Estonia överhuvudtaget blev surrad. Haverikommissionen har vad vi vet inte låtit undersöka det på vraket. Den videofilmning som finns i ocensurerat skick från bildäcket sträcker sig bara ett tjugotal meter in från fören räknat. Eftersom Estonia gick ner med aktern först har alla fordon glidit akterut. Från de bilder vi har från bildäck syns inga fordon men mycket skräp som säckar, påsar, kläder och lastpallar men vi har inte kunnat se några trasiga spännband (se Faktagruppens kommande rapporter om bevis för att bogrampen aldrig varit nedfälld samt bevis för att det finns åtminstone ett större hål i skrovet).

Om det är legio att spännband och lashinganordningar stjäls på dessa rutter blir denna punkt desto allvarligare.

Fartyget fick som MS Estonia aldrig vare sig ett definitivt Passagerarfartygssäkerhetscertifikat eller ett definitivt Fribordscertifikat. De var från namn-

Copywrite: B Steenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

och flaggbyte ingenting annat än interimistiska. Den nya stabilitetsboken som haverikommissionen hänvisar till har aldrig funnits, åtminstone inte som grund för en certifiering. Under sina år som Viking Sally, Silja Star och Wasa King hade hon aldrig något annat än definitiva säkerhets- och fribordscertifikat.

Det besynnerliga är att Estonia hela tiden får nya interimistiska certifikat utgivna. Någon strukturell ombyggnad för att klara nya certifieringskrav ställdes enligt Bureau Veritas inte på Estonia. Sådan ombyggnad är annars ofta skäl för att utfärda interimistiska certifikat.

Efter 18 månader utan att uppfylla gällande krav, åtminstone rörande stabilitetsboken, borde väl t o m den lataste av certifierare börja undra vad man egentligen gör på rederiet. Nordström & Thulins sjösäkerhetsinspektör vid denna tid, Ulf Hobro, borde väl ändå som f.d. inspektör på svenska Sjöfartsinspektionen känt till vilka krav som ställdes på denna typ av dokument.

Utan lastsäkringsmanual och stabilitetsbok i kombination med tjuvaktiga lastbilschaufförer torde det ju bli si och så med lastsäkringen ombord.

Att kommissionen ej påvisar rutinmässiga brott mot SOLAS-konventionen visar att dess medlemmar ej var bekanta med den gällande internationella konventionen och därmed svensk, finsk och estnisk lag.

Haverikommissionen var inte kompetent att utföra sitt uppdrag.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Provisoriska certifikat efter flaggbytet - Bureau Veritas

Efter att MS Estonia flaggades om till estnisk flagg i januari 1993 erhöll hon aldrig permanenta Passenger Ship Safety Certificate (passagerarfartygssäkerhetscertifikat) och Load Line Certificate (fribordscertifikat). Bureau Veritas som certifierade henne i januari 1993 utfärdade fram till förlisningen provisoriska certifikat 5 gånger, med en giltighetstid om fem månader.

Interim LL certif. (fribordscertifikat)	1993.01.14
	1993.06.14
	1993.11.11
	1994.04.11
	1994.09.09
Interim PSSC certif. (passagerarfartygssäkerhetscertifikat)	1993.01.28
	1993.06.14
	1993.11.11
	1994.01.27
	1994.06.26

Anledningen till detta var att en ny stabilitetsbok var under framtagande. Det ytterst anmärkningsvärda är att framtagandet av denna bok påbörjades redan 1991 då fartyget seglade under finsk flagg, och att denna ej hade färdigställts mer än tre och ett halvt år senare vid förlisningen.

Varken före flaggbytet eller efter flaggbytet finns dock några anmärkningar om att stabilitetsboken var bristfällig eller ofullständig. Detta verkar ha "upptäckts" först under hamnstatskontrollen på Estonias sista dag.

Nedan följer utdrag ur dokumentation från Bureau Veritas och Haverikommissionens slutrapport.

"Bureau Veritas Marine Division, 19 June 1995 (från Estoniaarkivet B 98b)

MS Estonia
Bureau Veritas Surveys during construction and in service.

5. Further surveys of the ship as MS Estonia until September 1994

5.3 pending approval by Bureau Veritas of the new stability file of the vessel (new loading cases to be specified), the Passenger Ship Safety and International Load Lines certificates were kept interim (five month validity).

Due to a clerical mishandling of the approval status of the Stability file in Paris a definitive Passenger Safety Certificate referring to the periodical survey carried out on 27 January 1994 was issued on 23 June 1994 and sent to the owners 29 June 1994.

A new interim Passenger Safety Certificate had been correctly issued on the ship meanwhile, on 26 June 1994, after the occasional survey of the same date.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Bureau Veritas Marine Division, 23 May 1995

MS Estonia
Transfer of flag, January 1993

SOLAS Convention 1974, Issuance of the Passenger Ship Safety Certificate

1.7 ...In January 1993, Bureau Veritas carried out a periodical survey according to Regulation 7 (b) (ii). No changes of the structural arrangements of the vessel, including forebody, had been reported upon transfer of flag which would have caused a survey under Reg. 11 (b) to be carried out.

Specific checks for stability, fire protection and life saving appliances, according to Bureau Veritas instructions, revealed a few items to be put in order, either documentary (stability file), or concerning the condition of the equipment.

1.9 Bureau Veritas issued the Passenger Ship Safety certificate (Interim) of MS Estonia on the 28 January 1993, after due survey and in accordance with the authorization given by the Estonian Government on 18 August 1992 pursuant to SOLAS Convention Regulation 12 (vii).

2. International load Line Convention, ILLC Certificate

2.1 Further to the survey carried out in accordance with the convention and with the authorization granted by the Estonian Government, an Interim International Load Line Certificate was issued on the 14 January 1993 by Bureau Veritas."

Haverikommissionens rapport:

"3.6.2 Certifikat som gällde vid olyckan

Passagerarfartygssäkerhetscertifikat. Då en ny trim- och stabilitetsbok höll på att tas fram var fartyget försett med ett provisoriskt passagerarfartygssäkerhetscertifikat (interim Passenger Ship Safety Certificate) utfärdat den 26 juni 1994.

Fribordscertifikat. Av samma skäl var fribordscertifikatet provisoriskt (interim Load Line Certificate) utfärdat den 11 september 1994.

3.7.3 Stabilitetsdokumentation

..... En ny trim- och stabilitetsbok togs fram som byggde på krängningsprov utförda i Åbo den 11 januari 1991. Den nya boken godkändes av den finska sjöfartsmyndigheten och godkändes senare av Bureau Veritas i samband med flaggbytet."

Faktagruppens kommentar:

Haverikommissionen säger att den nya stabilitetsboken godkändes av Bureau Veritas i samband med flaggbytet. Detta är inte sant. Bureau Veritas kunde aldrig ge permanenta certifikat efter flaggbytet just för att stabilitetsboken var ofärdig. Faktagruppen har tyvärr ej kunnat verifiera i vilket skick stabilitetsboken var.

Haverikommissionen undviker att berätta i sin rapport att certifikaten förnyats provisoriskt hela 5 gånger.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Några avslutande frågor:

Var Kapten A Andreson verkligen inte ombord under eftermiddagen den 27/9?

Om kaptenen var ombord eller inte spelar i sammanhanget inte så stor roll eftersom hans ersättare "the acting commanding officer" fanns tillgänglig.

Det finns dock en möjlighet från sjöfartspraxis i relation till Paris MOU att slippa undan ansvar om kaptenen inte känt till de felaktigheter man hittat. Enligt åtgärdskod 17 skall befälhavaren instrueras om att fartyget ej får avlöpa innan sådana brister åtgärdats.

Kaptenen är rederiets obestridliga representant ombord. Kaptenen är detta lilla samhälles kung med förlåning given av ägaren. Om han inte är ombord och hans ersättare, överstyrmannen, eller någon annan inte talar om för honom hur illa det är kan man alltid skylla på ersättaren och möjligen, möjligen undandra sig ett juridiskt ansvar för att man brutit mot gällande lagar.

I intervjuer och förhör är man mycket mån om att påpeka att kaptenen inte var ombord, men det är något härvid som inte riktigt stämmer.

ÅS: "Vi gick sedan upp i mässen igen och vi satt då ensamma en tjugo minuter, mera som åhörare, trainees som som då hade gått och gjort egna anteckningar och hade varit duktiga, då skrev vi den listan där. Den formulerade vi ihop med våra elever och sedan hade vi en stor genomgång med överstyrman, chief. Sedan var där en tre, fyra andra officerare. Jag vet inte vad de var för några.

GZ: Jag tror att Andreson sa [tankepaus] han hade bara ett smalt streck på sig

ÅS: Ja, jag vet inte vad det var [för] någon. Vi lämnade alltså av allt det här muntligen och då hade vi samlat de anteckningar som min grupp hade och de Gunnar hade samlade vi på en lista....."

I passagen ovan kom GZ plötsligt ihåg att kaptenen som han nämner vid namn sagt något, men sedan säger GZ efter en tankepaus något helt annat.

Om det kan bevisas att kaptenen varit ombord under eftermiddagen den 27:e faller drifts- och säkerhetsansvaret utan diskussion tillbaka på rederiet och dess ägare, Nordström & Thulin 50% och den estniska staten 50%.

Hur har Svenska Sjöfartsinspektionen skött hamnstats- och säkerhets-kontroller av andra passagerarfartyg och färjor?

Då de svenska inspektörerna vid de övriga kontrollerna av Estonia uppenbarligen missat ett antal fel som inte kan ha uppkommit just före förlisningen undrar vi hur säkerheten har varit och är på andra fartyg som anlöper svensk hamn (inklusive de som går på reguljär turlista).

Om kontrollerna av övriga fartyg skett lika lättvindigt torde ett stort antal passagerarfartyg gå med allvarliga brister som påverkar sjösäkerheten. Å Sjöblom påpekar att de "blivit näst intill helt förskräckta" av de brister de funnit vid 26 fribordskontroller som utfördes inom en månad efter Estonias förlisning. ÅS uttalande ger vid handen att inspektörerna uppenbarligen behöver en allvarlig olycka då och då för att fokusera sina kontroller på specifika sjösäkerhetsområden. Om detta generellt sett är fallet torde den allmänna sjösäkerheten i och kring svenska vatten vara mycket låg.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Å Sjöblom hävdar vid flera tillfällen att stämningen var mycket trevlig och att det sammantaget var en mycket angenäm eftermiddag ombord på Estonia. Om detta är "som det ska vara under en hamnstatskontroll" måste vi notera att Sjöfartsinspektionens inspektörer tydligen odlar kollegialitet och vänskap med de befäl och redare de är satta att kontrollera.

Vi vill här tillägga och påpeka att Å Sjöblom et al. trots allt fann de många bristerna på Estonia, något hans kollegor i Stockholm inte tidigare gjort.

Vid två samtal med Å Sjöblom framhärdar han dock att kontrollen var en övning varför inga åtgärder kunde krävas. Med facit i hand undrar vi dock varför Å Sjöblom står på sig härvid. Mot bättre vetande eller p g a annans påverkan? Ännu obekräftade uppgifter från personer med koppling till Sjöfartsverket gör gällande att Sjöblom faktiskt försökte stoppa fartyget. Att spalten "convention references" är ifylld på hans kopior talar också för ett sådant scenario.

Vad är ett fartygs certifieringskontroller värda?

Enligt haverikommissionens rapport, Bureau Veritas interimscertifikat och övriga handlingar från Bureau Veritas framkommer att MS Estonia under tre och ett halvt år tillåts segla utan färdigställd stabilitetsbok. I samband med flaggbytet övergår fartygets definitiva passagerarfartygssäkerhets- och fribordscertifikat till upprepade provisoriska diton.

Vid de kontroller som Sjöfartsverkets inspektörer utförde veckan före certifieringarna den 28 januari 1993, hittades ett stort antal fel (92 stycken enligt de handskrivna dokumenten i Sjöfartsverkets arkiv), som det är mycket tveksamt att man hunnit åtgärda. Någon dokumentation om åtgärder står inte att finna. Från den 21 mars 1993 finns en handanteckning om fel på 13 vattentäta dörrar men ingen dokumentation om åtgärder har hittats.

Vid den operativa kontrollen/säkerhetsövningen den 26 januari anges att fartygets alarmlista är handskriven och att en ny utrymningsövning skall göras inom 30 dagar. Ett protokoll från en sådan övning från den 29 mars 1993 har hittats men detta protokoll saknar helt kommentarer eller underskrifter. Alarmlistor på svenska finns ett år senare ombord vid en övning. Estonia saknar protokollsalarm som näppeligen aldrig blivit installerat. Åtminstone en lucka på bildäck har stått öppen i flera år och högste ansvarigt befäl för skadekontrollen vet inte om de vattentäta dörrarna är öppna eller stängda etc etc etc.

Bureau Veritas och Sjöfartsverket måste ha certifierat Estonia i strid mot SOLAS. Gäller detta också övriga passagerarfartyg?

Svenska och estniska statens roller?

Det är staternas regeringar som antagit de internationella konventionerna. Dessa har i sin tur delegerat ansvaret till respektive sjöfartsmyndighet.
Vem har det yttersta ansvaret för myndigheternas agerande?

Vi överlämnar till media och andra intresserade att forska vidare i dessa ämnen.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Part B - Surveys and certificates

Regulation 6 - Inspection and survey

(a) The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcements of the provisions of the present regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by the Administration's own inspection services, or by nominated surveyors, or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. When the Administration, under provisions of regulation 8 and 10 of this chapter, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in paragraphs (a) and (b) shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

(i) require repairs to a ship, and

(ii) carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of that port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of that port State concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

(e) In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspections and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

Faktagruppens kommentarer:

Dessa paragrafers skrivning innebär att svenska Sjöfartsverket, som på uppdrag av estniska myndigheter bedrev utbildning (såsom experter) av estniska fartygsinspektörer i Tallinn, även brutit mot SOLAS.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Av regelverket framgår med all önskvärd tydlighet att en inspektör som agerar på uppdrag av annan administration, har samma skyldigheter och möjligheter att hindra fartyget att lämna hamn om han följer och gör anspråk på sin auktoritet enligt SOLAS.

I detta fall var ju dessutom hamnstatsmyndigheten deltagande och enligt egen utsago "in charge". Intressant är att den svenske inspektören och svenska Sjöfartsverket genom sina påståenden om "träning" med estniska "elever" faktiskt säger att svenskarna ledde inspektionen, varigenom de tar på sig ansvaret de också.

Regulation 7 - Surveys of passenger ships

(a) A passenger ship shall be subjected to the surveys specified below:

(i) A survey before the ship is put in service.
(ii) A periodical survey once every 12 month
(iii) Additional surveys, as occasion arises.

Faktagruppens kommentarer:

Enligt (iii) skall "extra" inspektion utföras om tillfälle ges. Detta torde göra det omöjligt att "tråna inspektion" utan att tråningen medför de skyldigheterna som konventionen föreskriver.

Naturligtvis kan inspektionsförfarandet tränas men SOLAS tar ju inte ledigt för det.

Regulation 19 - Control (Refer to resolution A.787(19) on procedures for PSC)

(a) Every ship when in a port of another Party is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards veryfying that the certificates issued under regulation 12 or regulation 13 of this chapter are valid.

(b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of regulation 11(a) and (b) of this chapter.

(c) In the circumstances given in paragraph (b) of this regulation or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

Faktagruppens kommentar:

Det som anförs i (a) ovan utgör ej en begränsning i möjligheterna att inspektera egna fartyg. Det anger bara att varje skepp i annans hamn är föremål för kontroll. Alltså, ett fartyg ska inte klara sig undan en kontroll bara för att det tillhör en annan hamnstat.

Av (b) och (c) framgår att inspektör skall vidta åtgärder för att försäkra sig att fartyg ej lämnar hamn om det finns "clear grounds" att misstänka att fartyget inte är sjövärdigt. I sådant fall får fartyget inte ens gå till annan lämplig reparationshamn innan det kan konstateras att detta kan ske utan fara för fartyg eller liv.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Fem stycken mycket allvarliga anmärkningar är utan tvivel "clear grounds". Vidare saknades flera säkerhetsdokument och flera var ej kompletta (t ex safety list, skadekontrollplan och alarmlista) och bara av dessa skäl fanns nog anledning att stoppa Estonia.

Om det är praxis att inte stoppa passagerarfartyg som uppvisar sådana brister som Estonia hade, bör man nog tänka sig för innan man löser en biljett.

Copywrite: N Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Analys av Paris MOU i relation till kontrollen av MS Estonia den 27/9 1994. (Ammendment 13)

Faktagruppen redogör nedan för de generella reglerna i Paris MOU vilka beskriver undertecknad Stats skyldigheter och åtaganden enligt avtalet. Sverige har genom avtal förbundit sig att utföra hamnstatskontroller enligt Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU). Denna överenskomnelse ratificerades den 26 januari 1982.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control - Amendment 13

Section 1 - Commitments;

1.2 Each Authority will maintain an effective system of port State control with a view to ensuring that, without discrimination as to flag, foreign merchant ships visiting the ports of its State comply with the standards laid down in the relevant instruments as defined in section 2.

Faktagruppens kommentarer:

Härav framgår det att myndighet åtagit sig att utföra ett effektivt system av Hamnstatskontroll av utländska fartyg som besöker hamnar i den egna "staten" och tillse att dessa följer de relevanta förordningarna som särskilt beskrivs i sektion 2. Det framgår ej att myndighet endast kan utföra kontrollerna i sina egna hamnar.

Sjöfartsverkets inspektörer har vid flera tillfällen utfört och tagit betalt för hamnstatskontroller i utländska hamnar, bl a Tallinn.

Det enda som skiljer tycks vara att Sjöfartsverket tar betalt för sina merkostnader om kontrollen utförs i utländsk hamn i samband med sådant uppdrag.

Section 3 - Inspection Procedures Rectification and Detention;

3.1 In fulfilling their commitments the Authorities will carry out inspections, which will consist of a visit on board a ship in order to check the certificates and documents relevant for the purposes of the Memorandum. In the absence of valid certificates or documents or if there are clear grounds for believing that the condition of a ship or of its equipment, or its crew does not substantially meet the requirements of a relevant instrument, a more detailed inspection will be carried out. It is necessary that Authorities include control on compliance with on board operational requirements in their control procedures. Inspections will be carried out in accordance with the guidelines specified in Annex 1.

Faktagruppens kommentar:

Kontroller skall utföras genom besök ombord. En mer detaljerad inspektion skall utföras i det fall det finns "clear grounds" för en sådan inspektion. En anledning för "clear grounds" är "absence of an up-to-date muster list (3.2.2)". Vid inspektionen på Estonia fann man en "muster list" som inte var komplett i enlighet med reglerna. Den första sidan var endast på svenska.

Eftersom denna lista inte var korrekt skulle en fördjupad inspektion ske.
Å Sjöblom hävdar trots detta att en sådan inte utfördes. Därvid har utrymme lämnats för att ytterligare brister ombord på Estonia har undgått upptäckt (t ex att båda nödradiosändarna var satta ur funktion).

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

3.3 In selecting ships for inspection, the Authorities will pay special attention to:

- Passenger ships, roll-on/roll-off ships, bulk carriers...

1 The frequency of inspection does not apply to the ships referred to in 3.3 in which case the Authorities will seek satisfaction whenever they will deem this appropriate.

Faktagruppens kommentar:

Passagerarfartyg skall prioriteras högre när kontroller skall göras.
En myndighet behöver inte för passagerarfartyg ta hänsyn till de regler om inspektionsfrekvens som anges, utan kan när som helst de finner det nödvändigt eller passande utföra en kontroll.

Detta står till och med utskrivet på hamnstatsprotokollets Form A.

Vem kan utföra kontroller och vad kan en kontrollör göra?

Enligt Paris MOU, Section 3 - Inspection Procedures, Rectification and Detention, paragraf 3.5 står att: Inspections will be carried out by properly qualified persons authorized by the Authority concerned and acting under its responsibility.

Inspektion skall utföras av inspektör som särskilt har förordnats för detta ändamål. De svenska inspektörerna var förordnade att utföra hamnstats-kontroller enligt Paris MOU. De var i tjänst för att utföra en sådan kontroll på beställning av den estniska sjöfartsmyndigheten. Därmed torde deras ansvar vara bekräftat.

I Annex 1, Section 5.4 "Items of general importance", paragraferna 5.4.1, 5.4.2 samt 5.4.3 listas en rad punkter som är av särskild betydelse vid en inspektion. Listan består av 15 punkter varav det vid kontrollen i Tallinn den 27/9 1994 fanns allvarliga brister rörande 7 av dessa.

I section 3, paragraferna 3.7 och 3.8 anges vid brister som uttalat riskerar säkerheten ombord att myndigheten skall försäkra sig att sådana risker är undanröjda innan fartyget tillåts lämna hamn. Ett sådant fartyg får möjligtvis bara fortsätta till nästa hamn om riskerna ej kan undanröjas i befintlig hamn. Alla Estonias brister hade kunnat åtgärdats i Tallinn.

Trots detta gjordes vad vi kunnat bekräfta inga ansträngningar att förhindra MS Estonia från att lämna hamn, alltså långt ifrån de nödvändiga åtgärder som stipuleras i Paris MOU och SOLAS 74. Eller var det så?

På Å Sjöbloms inlämnade original har spalten "Convention references" ifyllts vilket enligt Paris MOU och också utskrivet på formuläret endast skall ske om ett fartyg skall kvarhållas i hamn. Möjligen har ÅS försökt men inte lyckats stoppa Estonia. Om så är fallet ljuger han dock i de förhör och intervjuer som hållits med honom. Han har vid våra två samtal med honom vidhållit att han inte vidtagit några åtgärder och att kontrollen endast var en övning.

Copywrite: H Ståenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Översikt MS Estonia 1992 - 1994

18 augusti 1992 bemyndigade den estniska sjöfartsmyndigheten Bureau Veritas att utföra lagstadgade fartygskontroller på de fartyg de hade klassat.

15 januari 1993 övergår fartyget från finsk till estnisk flagg. Bureau Veritas utför certifieringen men köper in den del av certifieringsjobbet som rör passagerarfartyg från svenska Sjöfartsverket. Klassningen och kontroller sker i Tallinn. Där utför också svenska Sjöfartsverket operativ kontroll/säkerhetsövning samt hamnstatskontroll av fartyget (10 st handskrivna sidor med 92 fel från 93.01.04/20/21 funna. 1 st handskriven sida med 13 fel på vattentäta dörrar per 93.03.21 funnen).

Den 1:a februari 1993 görs en hamnstatskontroll i Stockholm utan anmärkning.Därefter utförs ytterligare 5 hamnstatskontroller i Stockholm med endast marginella fel trots att flera av de fel som hittas den 27 september 1994 ej rimligen kan ha uppstått efter dessa kontroller.

18 november 1993 gör Estonian National Maritime Board en framställan till BITS i Sverige, vilket avser en fortsättning av ett stödprojekt gällande sjöfartssäkerhet. Vad gäller delprojektet Hamnstatskontroll skall enligt Generaldirektörsbeslutet från BITS svenska Sjöfartsverket på plats i Tallinn utföra seminarier som varvas med "on-the-job-training", i detta fall konkreta inspektioner ombord på fartyg i internationell trafik.

En RITS-övning utförs 94.02.02 ledd av Sv. Sjöfartsverket (Räddnings Insats Till Sjöss).

Estniska fartygskontrollfunktionen inrättades i april 1994.

27 september 1994 gör Estonian National Maritime Board i samverkan med svenska Sjöfartsverket som rekvirerad expert en hamnstatskontroll av MS Estonia i Tallinn, vilket utgör en del i BITS-projektet ("on-the-job-training"). Fartyget stoppas ej trots mycket allvarliga brister och brott mot internationell sjöfartslag.

29 september 1994 uppdrar svenska regeringen till svenska Statens Haverikommission att biträda den estnisk-finsk-svenska haverikommissionen. Som "observatör" i den gemensamma haverikomissionen medverkar svenska Sjöfartsverkets Sten Andersson.

Den 4 oktober 1994 framlägger haverikommissionen en preliminär rapport där de "utom allt tvivel" slår fast hur olyckan skett trots att man ännu inte ens hittat visiret. Denna slutsats bevisas sen genom en metodmässigt undermålig rapport som inte blir klar förrän hösten 1997. På svenska utges den först i december 1998, 50 månader efter förlisningen.

Som "MS Estonia" seglade aldrig fartyget med Definitiva Passenger Ship Safety (SOLAS)- eller Load Line (LL-66) Certifikat. Endast interimistiska certifikat med 5 månaders mellanrum gavs. Provisoriskt PSSC gavs 93.01.28, 93.06.14, 93.11.11, 94.01.27 och 94.06.26.

MS Estonia 1992

MS Estonia 1993

Operativ kontroll (93.01.26)
Safety certifikat (93.01.28)

Hamnstats-kontroller
93.02.01 (0 fel)
93.04.02 (1 fel)
oljeläckage
93.04.06 (0 fel)
oljeläckaget åtgärdat
93.12.16 (3 fel)
ISPP-cert saknas, maskinrum smutsigt, plåtar i maskinrum lösa

MS Estonia 1994

Hamnstats-kontroller
94.01.04 (saknas)
27,5 timmars arbete är interndebiterat)

94.03.02 (0 fel)

Hamnstatskontroll i Tallinn 27/9 (14 fel)

Förlismning 28/9

94.10.11
"Inspektion med anl. av sjöolycka inkl sjöförklaring"
(Dokumentation saknas, 524 timmar interndebiterat)

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Källhänvisning

•SOLAS, Safety of Life at Sea 1974
•Paris MOU, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control including 13th Amendment.
•JAIC (Joint Accident Investigation Commission);
Final report on the capsizing on the 28 September 1994 in the Baltic Sea of the Ro-ro passenger vessel MV ESTONIA
•Supplement to the Final Report
•JAIC (Den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen);
SLUTRAPPORT Ro-ro passagerarfärjan MS ESTONIAs förlisning i Östersjön den 28 september 1994, svensk översättning.

Haverikommissionens svenska arkiv:

Protokoll	inlämnat	akt/diarienummer
Hamnstatsprotokoll kopia / Valgma	1995.01.04	D 9
Hamnstatsprotokoll original / Sjöblom	1994.11.02	A 46 b, A 46 c
Ljudband förhör Sjöblom / Zahlér	1994.11.02	D 6 a
Bandutskrift förhör Sjöblom / Zahlér	1994.11.02	D 6 a
Interview of Åke Sjöblom 1994.09.28	1996.07.08	D 28
Polisförhör med Sjöblom 1994.10.31	1994.12.01	D 8
Polisförhör med Valgma 1994.09.29	1995.01.04	D 9
Utkast till rapport Sjöblom till Ringborg	1994.11.02	A 46 d
Safety Manual Estline AB	1995.08.28	B 112-9
Handlingar från Bureau Veritas	1995.06.19	B 98 B
Intervju med Andi Meister	1996.07.25	A 182
Dykavtal SjöV - Rockwater AS	1994.11.23	B 28
Sekvenser ur videomaterial		B 40 b (m fl)

SIDAs arkiv över projekt Estland:

Avtal Estland Sverige, BITS 1994.02.03	EST 0911-14
Final Report "Safety at Sea" Sjöfartsverket maj 1997	EST 0911-14
Generaldirektörsbeslut BITS 94.02.02	EST 0911-14

Sjöfartsverkets arkiv (Stockholm):

Sammanfattning av möte mellan IOS och N&T inför flaggbyte, 1992.11.28
Fax från Bureau Veritas till Sjöfartsinspektionen, flaggbyte, 1992.12.28
Alarmlista från RITS-övning inkl rapport mm.
Hamnstatsprotokoll Estonia 1993.02.01
Hamnstatsprotokoll Estonia 1993.04.02
Hamnstatsprotokoll Estonia 1993.04.06
Hamnstatsprotokoll Estonia 1993.12.16
Hamnstatsprotokoll Estonia 1994.03.02
Fakturakopior rörande hamnstatskontroller utomlands
Certifikat från Bureau Veritas

Skärmutskrifter varav en som bl a visar: "inspektion med anledning av sjöolycka (inkl sjöförklaring)", Dessa handlingar saknas i arkivet. Skärmutskriften ifråga nämner ytterligare dokument som saknas.

Övrigt: Tidningsintervju med Bengt Schager, DN 1997.12.03
Tidningsartikel av professor Anders Ulfvarson, SvD 1998.09.23
Häftet "Nya fakta om Estonia" av civilingenjör Anders Björkman samt hans bok "Lies and Truths about the M/V Estonia accident", ISBN 2-911469-09-7
A Kuteinikov, TELEX från sv. ambassaden i Moskva till UD, 1994.09.29
Uppgifter enligt tyska Expertgruppen och dess rapporter.
Ett stort antal intervjuer med olika personer med anknytning till Estonia

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

DEDIKATION

Vi dedicerar denna rapport till alla dem som omkommit till sjöss på grund av ett fartygs bristande sjövärdighet.

Hade Estonia varit sjövärdig hade de fler än 850 personer som omkom givits en chans.

Stockholm i juni 1999

FÖR FAKTAGRUPPEN

Björn Stenberg Johan Ridderstolpe

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Forgery on documents to hide the initial unseaworthiness of the estonia

Enclosure 34.1.429.1

The Independent Fact Group

Box 5145, S-102 43 STOCKHOLM, SWEDEN
e-mail: factgroup@hotmail.com

STATEMENT REPORT

Gegenstand: Urkundenfälschung zur Verbergung mangelnder Seetüchtigkeit
Typ: Statement
Von: Björn Stenberg und Johan Ridderstolpe
Status: Bewiesen
Datum: 9.6.99
Version: Bericht - Deutsch

Zweck und Zielsetzung der Faktengruppe

Die Faktengruppe wurde Anfang des Jahres 1999 gebildet, um auf eine strukturierte und methodische Art und Weise Klarheit in die vielen Fragen und Spekulationen, welche im Zusammenhang mit der Estonia-Katastrophe, der Arbeit der internationalen Havariekommission, sowie der politischen, juristischen und medialen Bearbeitung des tragischen Unglückes und der daraus entstandenen Konsequenzen aufgekommen sind, zu bringen.

Das Ziel ist es, den beteiligten Beschlußfassenden die Möglichkeit zu geben, basierend auf Fakten, zu beschließen, die Angelegenheit wieder aufzunehmen und weitere Maßnahmen zu ergreifen. Unsere Arbeit soll auch als Grundlage für die Medien und Allgemeinheit dienen können, aus sowohl technischer als auch gesellschaftlicher Perspektive Stellung zu den Fakten, welche bezüglich des Unglückes und der Konsequenzen vorliegen, zu nehmen.

Das übergreifende Ziel ist es, eine neue Untersuchung der Havarie zu bewirken, welche im Detail den Unglücksverlauf und dessen Ursachen beschreibt und im folgenden eine Auswertung der moralischen und juristischen Verantwortung möglich macht.

Unsere Antriebskraft ist der Beitrag zur Sicherheit auf See, welcher eine richtig durchgeführten Untersuchung leisten kann sowie unsere Sorge um Schwedens Ruf als See-Sicherheitsnation und Rechtsstaat.

Methodenbeschreibung:

Bei unserer Arbeit sind wir davon ausgegangen, daß eine Lösung des Problems niemals besser wird als die Gültigkeiten der getätigten Grundannahmen. Wir haben aus diesem Grund einige Regeln bezüglich der Methodik unserer Arbeit festgesetzt, wovon die unten beschriebenen unser methodisches Fundament bilden:

1. Alle Szenarien sind so lange als wahr anzusehen, bis das Gegenteil bewiesen ist.

2. Alle Beobachtungen, Annahmen oder Behauptungen, auf welche sich ein Szenario stützt, müssen als falsch angesehen werden, bis das Gegenteil bewiesen ist.

Wir haben eine Anzahl von Kriterien dafür definiert wann eine Beobachtung, Annahme oder Behauptung als wahr oder falsch angesehen werden kann sowie Prozeduren und Routinen dafür entwickelt, Klarheit in unklare Beobachtungen, Annahmen oder Behauptungen zu bringen. Diese Kriterien beruhen auf technischer, empirischer, statistischer und/oder semantischer Beweisführung. Die Kriterien müssen im relevanten Fall alle erfüllt sein, damit eine Beobachtung, Annahme oder Behauptung als Fakt eingestuft werden kann.

Bei dem Material, mit dem wir gearbeitet haben, handelt es sich hauptsächlich um die Dokumente, Tonaufzeichnungen und Filme welche sich im Estoniaarchiv der staatlichen Havariekommission befinden. Zusätzlich sind komplettierende Informationen aus anderen offenen Quellen und das Material seitens der Meyerwerft und deren unabhängiger Kommission eingeflossen.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Zusammenfassung	3
Definition und Klarstellungen zu diesem Bericht	4
Internationale Konventionen	5
Nationale Seefahrtsadministration und Klassifikationsgesellschaft	6
Zusammenarbeit maritimes Projekt, Schweden – Estland	7
Internationale Havariekommission	9
Urkundenfälschung des Protokolls der Hafenstaatskontrolle	10
Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin	17
Beanstandung 1: (Bow door, packing damage)	18
Beanstandung 2: (Sounding pipe, Aux Eng room)	20
Beanstandung 3: (2 portable fire exting missing eng room)	22
Beanstandung 4: (Safety Plan)	24
Beanstandung 5: (Muster List)	28
Beanstandung 6: (Damage Control Plan)	31
Beanstandung 7: (Cargo operational manual)	33
Beanstandung 8: (Fire prevention)	35
Beanstandung 9: ("off-course" alarm not installed)	38
Beanstandung 10: (Means of control, MIMIC panel)	41
Beanstandung 11: (Manuals and instructions)	44
Beanstandung 12: (Windows in Galley not possible to close)	48
Beanstandung 13: (Covers on bulkhead deck to be closed)	50
Beanstandung 14: (Cargo securing devices)	53
Provisorisches Zertifikat nach Flaggenwechsel – Bureau Veritas	56
Einige abschließende Fragen	58
Analyse von SOLAS 74 (in Relation zu der Kontrolle der MS Estonia den 27.9.1994)	60
Analyse von Paris MOU (in Relation zu der Kontrolle der MS Estonia den 27.9.1994)	64
Übersicht MS Estonia 1992 – 1994 (Chronologische Übersicht der Zertifikate, Kontrollen und Übungen)	66
Quellenangabe	67
Widmung	68

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Zusammenfassung

Die Faktengruppe beweist in diesem Bericht, daß die Kopie des Hafenkontrollberichtes, welche in dem Schlußbericht der Havariekommission abgedruckt ist, verfälscht wurde. Die Hafenstaatskontrolle wurde am 27. September 1994 in Tallin durchgeführt, was heißt, am Nachmittag des Tages, ~~bevor die~~ an der MS Estonia das letzte Mal den Hafen verließ. Trotz der vielen Kontrollen, welche ohne größere Beanstandungen vorher in Stockholm auf der MS Estonia durchgeführt worden, fand man bei dieser Gelegenheit eine große Anzahl von Mängeln, von denen 14 Stück im Protokoll festgehalten worden sind.

Die Kontrolle wurde von dem estnischen Seefahrtsdirektor geleitet, welcher auch das erstellte Protokoll unterzeichnete. Außer ihm nahmen noch von estnischer Seite 8 estnische Seefahrtsinspektoren und zwei schwedische Inspektoren teil. Die schwedischen "Experten" wurden hinzugezogen, um durch Seminare und konkrete Inspektionen auf Fahrzeugen im internationalen Verkehr die estnischen Kollegen darin zu trainieren, wie Kontrollen nach "Verfahren der Hafenstaatskontrolle" auszuführen sind. Die schwedischen Inspektoren waren gemäß einer Absprache zwischen den Hafenbehörden autorisiert ihre Kontrollaufgaben auf Mandat der estnischen Seefahrtsbehörde durchzuführen.

Das schwedische Seefahrtswerk, die mitwirkenden Inspektoren und die Havariekommission behaupten, daß es sich bei dieser Kontrolle lediglich um eine Übung handelte, welche nicht als Grundlage für die Maßnahmen dienen konnte, die seitens des Seerechtes gefordert sind.

Die Faktengruppe zeigt zum einen, daß es sich um eine richtige Kontrolle handelte und zum anderen, daß die Seegesetze unabgesehen von den Umständen, unter denen die Mängel in der Funktion oder Sicherheit des Fahrzeuges gefunden worden sind, Gültigkeit besaßen. In einer tiefergehenden Analyse der Konventionen und Absprachen, welche die Regierungen Schwedens und Estland unterzeichnet haben, wird beschrieben, welche Verpflichtungen und Schuldigkeiten die Länder eingegangen sind.

Der Bericht beschreibt, in welcher Relation die 14 protokollierten Mangelhaftigkeiten mit den damals geltenden Seerecht stehen und den Einfluß der Mängel auf den Verlauf des Unglücks und die sehr hohe Zahl an verunglückten Passagieren und Besatzungsmitgliedern. Die Anzahl der Toten wäre bei Seetüchtigkeit der Estonia nicht so hoch gewesen.

Die einzige Schlußfolgerung, die wir aus der Art und Weise in welcher die Verfälschungen gemacht wurden ziehen können ist, daß die Mängel auf der MS Estonia heruntergespielt werden sollten. Dieses geschah mit dem Ziel, die schwedischen und estnischen Seefahrtsbehörden vor der Anklage der, im besten Fall, groben Unterlassung der Ausübung der jeweiligen behördlichen Pflichten zu schützen. Wir überlassen es jedoch anderen eine geeignete Rechtseinschätzung zu treffen sowie die Verantwortung der einzelnen Behörden und Personen in diesem Zusammenhang zu beurteilen.

Nach sorgfältiger Analyse der Fälschungen, die der Urkunden und der in den polizeilichen Verhören getroffenen Aussagen kommt heraus, daß die Fälscher Zugang zu den Estoniaarchiv der schwedischen Havariekommission gehabt haben müssen. Die Faktengruppe maßt sich nicht an, mit einem kriminaltechnischen Labor konkurieren zu können. Um jedoch bestätigt zu bekommen, daß hier eine Urkundenfälschung vorliegt, reicht es, wenn der Betrachter über ein normal ausgeprägtes Sehvermögen verfügt.

Wenn wir den Bericht in einer Aussage zusammenfassen so lautet diese: Da die Havariekommission so weit gegangen ist, daß sie sich strafbarer Handlungen bedient hat, um zu verbergen, daß die Estonia nicht seetüchtig war, muß die vorhandene Untersuchung für ungültig erklärt werden. Dafür müssen die verwickelten Nationen unter Beweiß stellen, daß sie Rechtstaaten sind indem sie die juristische Verantwortung fordern, welche sich aus dem hier geschilderten Verbrechen ergibt.

Die Faktengruppe möchte all denjenigen danken, die durch Beobachtungen und Hilfe bei der Suche in den Archiven, welche wir mehr als einmal besucht haben, zu dem Bericht beigetragen haben. Allen voran wollen wir jedoch unseren jeweiligen Familien danken, welche es ausgestanden haben, daß wir die letzten Monate mehr als erlaubt abwesend waren.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia pageeditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Definition und Klarstellungen zu diesem Bericht

Um zu beweisen, daß Urkundenfälschung betrieben wurde und daß das Auslaufen der Estonia am 27 September 1994 trotz fehlender Seetüchtigkeit nicht verhindert wurde, hat der Bericht folgende Struktur:

• Kurze Beschreibung der internationalen Konvention SOLAS und des Abkommens Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU). Zur tieferen Analyse dieser Regelwerke und die Bedeutung bezüglich des Estonia-Unglücks wird am Ende dieses Bericht auf die entsprechenden Rubriken hingewiesen.

• Eine kurze Beschreibung der Seefahrtsbehörden der entsprechenden Länder sowie der Klassifizierungsgesellschaft Bureau Veritas roller.

• Eine Beschreibung des Abkommens über die Sicherheit auf See zwischen den schwedischen und estnischen Seefahrtsbehörden, welche Grundlage für die Hafenstaatskontrolle war, die am 27. September 1994 in Tallin durchgeführt wurde. Durch dieses Abkommen wurden die schwedischen Inspektoren legitimiert im Namen der estnischen Seefahrtsbehörde zu handeln.

• Beweis der Urkundenfälschung des Berichtes der Hafenstaatskontrolle, welcher bei der Kontrolle am 27.9.1994 erstellt wurde.

• Aufzählung der einzelnen Fehler, welche die Seefahrtsinspektoren bei der letzten Hafenstaatskontrolle gefunden haben mit Schlußfolgerungen darüber, warum die Estonia nicht seetüchtig war aufgrund dieser ernsthaften Mängel und welche Verstöße gegen die geltenden Regeln stattgefunden haben.

Die Faktengruppe legt unter der Rubrik "Letzte Hafenstaatskontrolle Tallin" Punkt für Punkt darüber Rechenschaft ab über die Beanstandungen, welche auf der MS Estonia in Tallin getätigt wurden.
Die Fakten bezüglich der Fehlerbeanstandungen werden in folgender Reihenfolge aufgeführt:

i) Relevante Auszüge aus den Verhören mit den beteiligten Personen. Einige dieser Verhöre haben in englischer Sprache stattgefunden und werden im Original wiedergegeben. Andere der Verhöre sind Übersetzungen aus dem Estnischen und werden in der Sprache, in die sie übersetzt wurden, wiedergegeben.

ii) Die Stellungnahme der Havariekommission gemäß des Abschlußberichtes und im vorliegenden Fall des Anhangs des Berichtes.

iii) Das geltende Gesetz gemäß der International Maritime Organization, "Safety of Life at Sea, 1974", abgekürzt SOLAS 74. Dieser Text wird auf Englisch wiedergegeben, einer der offiziellen Sprachen der SOLAS.

iv) Kommentare der Faktengruppe.

Alle im Bericht angeführten Zitate sind wortwörtlich aus den Reinschriften, den Bericht der Havariekommission, den Verhörprotokollen oder anderen Dokumenten übernommen worden. Der Sprachgebrauch und die Rechtschreibung erscheint deswegen an einigen Stellen ungewöhnlich fehlerhaft. Die Reinschriften des Verhörs der Havariekommission mit den schwedischen Inspektoren wurde durch Tonbandaufnahmen kontrolliert und stimmt mit ihnen überein.

Kommentare, Erklärungen oder Erläuterungen in Zitaten sind durch Hakenklammern [ ] gekennzeichnet.

Ausgelassene, nicht relevante Textpassagen in Zitaten sind durch mehrere Punkte gekennzeichnet "....." .

Gewisse Teile der SOLAS-Konvention und andere Texte sind von uns unterstrichen worden um die Wichtigkeit hervorzuheben.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Internationale Konventionen:

Kurzgefasster Hintergrund der SOLAS 1974 sowie Paris MOU.

Jede Seefahrtsnation kann durch die Unterzeichnung von internationalen Konventionen aktiv an der globalen Entwicklung der Sicherheit zu See teilhaben. Durch die Unterzeichnung einer Konvention verpflichten sich die Seefahrtsnationen die Konvention zu befolgen gesetzt dem Fall, daß die Konvention es so vorschreibt, ihre Regeln zu Gesetzen zu machen. In diesem Bericht kommen wir in Berührung mit der SOLAS 74 (Safety of Life at Sea 1974) sowie Paris MOU (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control). Zu dieser Zeit galt die Paris MOU, Zusatzartikel 13.

Die internationale maritime Organisation (IMO) ist diejenige Organisation, welche den Hauptteil der internationalen Konventionen, darunter auch die SOLAS, verwaltet.

Das Paris Memorandum of Understanding on Port State Control ist ein Abkommen, welches bisher von 16 Seefahrtsnationen in Europa sowie Kanada unterzeichnet worden ist. Das Abkommen zielt darauf ab den Verkehr mit Fahrzeugen "zweiter Klasse" durch ein harmonisiertes System der Hafenstaatskontrolle zu eliminieren. Die Paris MOU koordiniert dabei eine Anzahl von Konventionen gemäß welcher die unterschiedlichen Eigenschaften eines Fahrzeuges bei der Hafenstaatskontrolle geprüft werden müssen.

Schweden hat die meisten der internationalen Seefahrtskonventionen angenommen, während Estland 1994 nicht die gleiche Anzahl ratifiziert hatte. Man hatte sich jedoch darauf verständigt, die wichtigsten der Konventionen, wie z.B. der SOLAS 74/78, MARPOL (I/II) und LL-66, zu befolgen.

Zu der Zeit des Schiffbruchs der Estonia hatte Schweden beide Konventionen, die SOLAS 74 und das Abkommen Paris MOU, unterzeichnet. Estland hatte zu dieser Zeit nur die SOLAS 74 unterzeichnet.

Die Tatsache, daß eine Seefahrtsnation die Paris MOU unterzeichnet hat, hat nicht zur Folge, daß die Anforderungen der SOLAS-Konvention sich irgendwie ändern.

Mit der Unterzeichnung irgendeiner der angesprochenen Konventionen verpflichten sich die Nationen alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen um das Regelwerk der SOLAS zu befolgen.

SOLAS Artikel I – Generelle Verpflichtungen in Übereinstimmung mit Konventionen:

(a) Die durch den Vertrag gebundenen Regierungen verpflichten sich dazu, Bestimmungen gemäß der vorliegenden Konvention und deren Zusätze zu erstellen, welche einen integrierten Teil der Konventation ausmachen. Jede Referenz auf die vorliegende Konvention bedeutet gleichzeitig eine Referenz auf die Zusätze.

(b) Die durch den Vertag gebundene Regierung verpflichtet sich alle Verordnungen, Gesetze, Weisungen und Regeln bekanntzumachen und alle weiteren Maßnahmen zu treffen, welche notwendig sein könnten, der Konvention eine volle und komplette Wirkung zu verleihen, um somit sicherzustellen, daß ein Schiff für den vorgesehenen Betrieb geeignet ist.

Eine weiterführende Analyse der Verpflichtungen für Schweden bzw. Estland bezüglich dieses speziellen Falles ist unter folgender Überschrift zu finden:

Analyse der SOLAS 74 – siehe Seite 60

Analyse der Paris MOU – siehe Seite 64

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Nationale Seefahrtsverwaltung und Einstufungsgesellschaft

Jeder der flaggenführenden Staaten trägt die Hauptverantwortung für die Durchführung der Gesetzgebung welche die Sicherheit ihrer Fahrzeuge garantiert. Die Länder, welche eine Konvention ratifiziert haben, sind je nach den Forderungen der Konvention verpflichtet, die Bestimmungen der Konvention in ihre eigene Gestzgebung einzubringen oder gleichwertige Maßnahmen zu treffen.

Estland

Die vier Abteilungen des estnischen Schiffahrtswerkes waren 1994: Allgemeine Abteilung, Seesicherheitsabteilung, Küstenschutzabteilung sowie die Feuer- und Gewässerabteilung. Diese Abteilungen sind für die Befolgung der Seesicherheit und anderer maritimer Verpflichtungen seitens des estnischen Staates verantwortlich.

Innerhalb der Seesicherheitsabteilung gibt es die Funktion der Fahrzeugkontrolle, welche im April 1994 eingerichtet wurde. Chef der Abteilung war und ist Aarne Valgma.

Das estnische Seefahrtswerk hatte gemäß der Havariekommission sechs Klassifikationsgesellschaften beauftragt, die vorgeschriebenen Besichtigungen und Certifizierungen gemäß SOLAS-, MARPOL-, Lastlinie-, Schiffsvermessungs-, und COLREG-Konventionen durchzuführen. Die Klassifikationsgesellschaften sind alle Mitglieder der IACS (siehe Klassifikationsgesellschaften unten) gewesen.

Für diesen Bericht ist es von Bedeutung zu wissen, daß Estland die internationale Konvention SOLAS 74 unterzeichnet hat.

Schweden

Das schwedische Schiffahrtswerk trägt die Verantwortung des schwedischen Staates für die Seesicherheit und andere Schiffahrtsfragen. Die Abteilung Schiffahrtsinspektion verwaltet die Inspektionen der Schiffe, wobei die praktische Teil dieser Arbeit im großen Unfang an regionale Inspektionsbereiche deligiert wurde. Die Schiffahrtsinspektion in Stockholm heißt IOS was für Inspektionsbereich Stockholm steht. Die schwedischen Inspektoren, welche in Talinn beauftragt waren, waren Oberinspektor Åke Sjöblom und der Inspektor Gunnar Zahlér, welche normalerweise im Inspektionsbereich Malmö arbeiten.

Das Schiffahrtswerk hat fünf Klassifikationsgesellschaften (Mitglieder in der IACS) bevollmächtigt, die vorgeschriebenen Besichtigungen gemäß SOLAS-, MARPOL- und Lastlinie-Konvention durchzuführen. Die Certifikation wurde in einigen Fällen an die Klassifikationsgesellschaften deligiert und in anderen Fällen durch die Schiffahrtsinspektion selber.

Schweden hatte zu der Zeit die SOLAS 74 und das internationale Abkommen Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) unterzeichnet.

Klassifikationsgesellschaften

Eine Klassifikationsgesellschaft, wie zum Beispiel das Bureau Veritas, führt unabhängige Forschungen über Schiffskonstruktionen und Sicherheit aus, um geeignete Regeln zu erstellen. Bei den Klassifikationsgesellschaften handelt es sich normalerweise nicht um gewinnorientierte Organisationen. Sie stellen jedoch den Werften und Reedereien ihre ausgeführten Dienste in Rechnung.

Die Hauptaufgabe einer Klassifikationsgesellschaft ist es, unabhängige Besichtigungen und Inspektionen durchzuführen sowie Certifikate anzufertigen.

Die elf großen Klassifikationsgesellschaften haben eine Organisation zur Zusammenarbeit, die International Association of Classification Societes (IACS), welche die Vorgehensweise, den Wissen- und Erfahrungsaustausch der Gesellschaften koordiniert sowie Empfehlungen ausspricht, welcher Standard bei technischen Fragen gelten soll. Das Bureau Veritas ist Mitglied der IACS.

Zu dieser Zeit stand Hans Olsson den schwedischen Aktivitäten des Bureau Veritas vor.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Zusammenarbeit im maritimen Projekt, Schweden – Estland:

Gemäß einer Darstellung datiert auf den vom 18. November 1993 hinsichtlich einer vierten Phase des maritimen Projektes in Estland 1994, kam über das estnische Finanzministerium ein Antrag für einen Projektbeitrag von der Estonia National Maritime Board (ENMB) zu der BITS (Swedisch Board for Investment and Technical Support). Der Antrag galt der Fortsetzung der ökonomischen Unterstützung für vier Teilprojekte in dieser Phase.

Das schwedische Schiffahrtswerk hatte vorher Einsätze durchgeführt welche sich auf die Sicherheit auf den Schiffen in Estland bezogen. In drei speziellen Bereichen hatte Estland nun die Prioritäten auf tiefergehende Einsätze gelegt. In den Bereich des Teilprojektes "Schiffssicherheit" geht einer der speziellen Bereiche, nämlich "Hafenstaatskontrolle – Fahrzeugsinspektion unter den Gesichtspunkten der Schiffssicherheit und Umwelt", ein.

Abkommen zwischen Estland und Schweden

In dem Abkommen "Maritime Transport and Safety at Sea and Prevention from Pollution on Marine Envirement Projects PHASE IV" zwischen dem Ministry of Transport and Communications of Estonia und der Swedish National Maritime Administration (Schiffahrtswerk), unterzeichnet den 3. Februar 1993, wünschten sich die estnischen Behörden, daß verfügt wird, daß das Schiffahrtswerk als Berater bei Fragen und bei dem im Abkommen beschriebenen Service assistiert. Die estnischen Behörden nahmen das Angebot des schwedischen Schiffahrtswerkes an, den Auftrag auszuführen, unter der Voraussetzung, daß die BITS mit ekonomischer Hilfe beisteht.

In dem Anhang A "Scope of Services" des Abkommens wird der entsprechende Teil des Abkommens beschrieben. Bezüglich der Hafenstaatskontrolle (Port State Control) wird unter anderem folgendes beschrieben:

"Brush-up Seminar and on-job training for ship inspectors in Tallin, implementing the Port State Control methodology"

"The training will be carried out in Tallin"

Im Anhang B "Obligations" werden die Maßnahmen beschrieben, zu welchen sich die Esten verpflichtet haben. Unter Punkt 7 steht:

"Provide all necessary permits, including facilitation of visa formalities and authorizations for the carrying out of the services" .

Generaldirektorenbeschluß der BITS

BITS bewilligte am 2.2.1994 einen Beitrag von 574.340 Kronen.

In dem Beschluß wird der Einsatz des Teilbereiches Hafenstaatskontrolle wie folgt beschrieben:

" Der Einsatz wird in Estland in der Form eines einwöchigen Trainings und Wissenvermittlung gemäß international angepaßter Anleitungen für 8-14 Teilnehmer durchgeführt. Die Seminare hatten den Bestandteil on-the-job-training, im konkreten Fall Inpektionen an Bord von Schiffen im internationalen Verkehr. Die Teilnehmer wurden von unseren Inspektoren der ENMB, den Inspektionsverantwortlichen der Hafenstaatskontrolle in Tallin sowie dem Sicherheitsverantwortlichen der Estonia Shipping Company erwartet.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Kommentar der Faktengruppe:

Aus den Tätigkeiten, die die Faktengruppe hier aufführt, geht hervor, daß die estnischen Behörden die beratenden Dienste des Schiffahrtswerkes sowohl initiiert als auch bestellt haben. Diese Dienst, was die Hafenstaatskontrolle angeht, sollten aus on-the-job-training und konkreten Inspektionen bestehen und in Tallin geleistet werden. Die Esten sind gemäß des unterzeichneten Abkommens dazu verpflichtet die Schweden für diese Arbeit zu bevollmächtigen. Demnach standen die schwedischen Inspektoren unter estnischen Mandat. (siehe auch "Analyse der SOLAS 74" und "Analyse des Paris MOU").

Aus dem Beschluß der BITS geht deutlich hervor, daß es sich dabei um konkrete Inspektionen auf Schiffen im internationalen Verkehr handelte.

On-the-job-training bedeutet Training während der Ausführung der Arbeit. Dieses ist von Bedeutung, da die schwedischen Inspektoren in den Interviews und Verhören und die Havariekommissionen in ihrem Bericht behaupteten, es habe sich bei der Kontrolle des 27 Septembers 1994 nicht um eine richtige Kontrolle gehandelt, da es eine on-the-job-training-Kontrolle war. "Konkrete Inspektionen" und der Umstand, daß die Esten sich verpflichtet haben, die Schweden zu bevollmächtigen, kann jedoch nicht falsch ausgelegt werden.

Die am 27. September 1994 auf der Estonia in Tallin durchgeführte Hafenstaatskontrolle war im allerhöchsten Grad eine richtige Kontrolle. Unabhängig der Beweislage setzen doch die Schiffahrtsgesetze nicht aus, selbst wenn man nur so tut, als ob man ein Schiff kontrolliert. In diesem Zusammenhang können wir nur feststellen, daß A. Valgma, der das Protokoll der Hafenstaatskontrolle unterzeichnet hat und nach eigener Aussage die Kontrolle leitete, wohl kaum das Unterschreiben von Kontrollberichten der Hafenstaatskontrolle geübt hat. Ebensowenig wie jemand anderes auf die Idee kommen würde, das Unterzeichnen von Schuldscheinen oder anderen juristisch bindenden Dokumenten zu üben.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstölpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Internationale Havariekommission

Die gemeinsame Estnisch-Finnisch-Schwedische Havariekommission wurde am 29. September 1994 gemäß eines Beschlusses der Staatsminister der drei Länder (vom 28. September 1994 in Åbo in Finnland) gebildet.

In dem auf Englisch verfassten Text wurde die gemeinsame Havariekommission mit JAIC (Joint Accident Investigation Commission) bezeichnet, während wir diese als Havariekommission oder einfach als Kommission bezeichnen.

Die Havariekommission wurde mit dem Ziel gebildet, die Ursachen des Unglückes herauszufinden, Ermittlungen anzustellen, warum die Anzahl der Todesopfer so groß war und geeignete Vorschläge für Maßnahmen zu machen, welche geeignet sind, derartige Unglücke in Zukunft zu vermeiden.

Bei der ersten Zusammenkunft der Kommission wurde es als Wesentlich angesehen, daß die Kommission als Einheit auftritt, wenn es darum geht Schlußfolgerungen zu treffen und offizielle Berichte herauszugeben. Bei den eigenen Ermittlungen sollten dahingegen die Teilnehmer der drei Länder unabhängig sein, ohne irgendwelche Verpflichtungen Rückmeldungen zu geben oder gemäß Anweisungen anderer Länder zu agieren.

Die Kommission hat in der langen Zeit von drei Jahren bis zur Präsentation des Abschlußberichtes im Dezember 1997 zwanzig interne Zusammenkünfte gehabt, welche zusammengelegt 51 Tage beanspruchten. Über die Plenarzusammenkünfte der Kommission hinaus fanden Expertentreffen in anderen Arbeitsgruppen statt.

Kommentar der Faktengruppe:

Die Faktengruppe sieht den Umstand "Bei den eigenen Ermittlungen sollten dahingegen die Teilnehmer der drei Länder unabhängig sein, ohne irgendwelche Verpflichtungen Rückmeldungen zu geben" als grundliegenden Methodenfehler an, der ohne Zweifel zu gegensätzlichen Verhalten innerhalb der Kommission führen mußte!

In einer so komplexen Untersuchung ist es zweifelsohne so, daß die Arbeit der verschiedenen Kommissionsmitglieder sich in einigen Bereiche überschneidet. Die Schlußfolgerungen einzelner Mitglieder oder Mitgliedsgruppen, basierend auf Fakten, die den anderenTeilnehmern der Kommission nicht berichtet werden, müssen in gewissen Fällen widersetzlich werden. Das führte seinerseits dazu, daß sich die Kommission in Sachfragen uneinig war sowie daß man sich in der Frage der gemeinsamen Schlußfolgerungen zu Kompromissen zwingen mußte.

Dieser Umstand ist ganz offensichtlich aus dem Archivmaterial und den Arbeitsakten von der Arbeit der Kommission zu ersehen, und nicht zuletzt aus der Tatsache, daß mehrere Mitglieder der Kommission unter Protest die Kommission verlassen haben.

Der estnische Worrtführer der Kommission, Andi Meister, sprang am 30.7.1996 ab, nachdem er den schwedischen Teil der Kommission beschuldigt hatte, Videomaterialien vorenthalten zu haben sowie daß man bei den Tauchgängen die drei Toten auf der Brücke nicht identifiziert hat. Meister sagt in einem Interview vom 24.7.1996: "Alle Mitglieder der Kommission müssen über alles was getan wurde und was geschehen ist informiert werden, selbst wenn es, wie in diesem Fall, belanglos erscheint".

Der schwedische Experte Bengt Schager sprang am 8.9.1997 ab, nachdem er sich nicht hinter den Schlußbericht, die Arbeitsweise und gewisse Schlußfolgerungen der Kommission stellen konnte. In einem Zeitungsinterview äußert er sich zu vielen der Umstände auf der MS Estonia, welche wir in diesem Bericht ausführlich analysiert haben. Gleichzeitig stellt er fest, daß das Schiff zur Zeit des Auslaufens in Tallin nicht seetüchtig war.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Urkundenfälschung des Protokolls der Hafenstaatskontrolle

Vor der Abfahrt am 27. September 1994 führte der Diensthabende des Schiffahrtswerkes eine Hafenstaatskontrolle des Schiffes durch. Die Kontrolle geschah am Nachmittag des betreffenden Tages in Tallins Hafen und wurde gemäß der geltenden Bestimmungen protokolliert. Die Verantwortlichen des Schiffahrtswerkes waren Oberinspektor Åke Sjöblom und Inspektor Gunnar Zahlér. Verantwortlich von estnischer Seite war Aarne Valgma, Chef der Schiffskontrollfunktion, was dem schwedischen Titel Seesicherheitsdirektor entspricht.

Aus den eingereichten Dokumenten geht hervor, daß das Protokoll eine Seite der "Form A" und eine Seite der "Form B", auf welcher die gefundenen Fehler angegeben werden, besteht. Die Form B ist ein Formular bestehend aus einer Originalseite und zwei Durchschlägen.

Die beiden Durchschläge der Form B des Protokolles hat Åke Sjöblom bei der Havariekommission in Stockholm im Original eingereicht. Im Estoniaarchiv eingetragen am 3.11.1994 als Aktenbeilage A 46 b und c. Sjöblom hatte sich gemäß des Polizeiverhörs geweigert, die Akten der Polizei zu übergeben und gab an, daß er sie nur der Havariekommission aushändigen werde. Es fand auch ein Verhör seitens der Havariekommission am 2.11.1994 mit Åke Sjöblom und Gunnar Zahlér statt (Aktenbeilage D 6 a). Zusätzlich wurde Åke Sjöblom am 28. September in Tallin interviewt. Die Reinschrift des Interviews hat die Aktennummer D 28. Des weiteren fand ein Telefonverhör von der schwedischen Polizei statt, welches kurzgefaßt im Estoniaarchiv der SHK (Staatliche Havariekommission) unter der Aktennummer D8 (F242-1) zu finden ist.

Auf Umwegen über die estnische und schwedische Polizei ist ein Verhör der estnischen Polizei mit Aarne Valgma inklusive eines Berichtes des Hafenkontrollprotokolles (eine beglaubigte Kopie der ersten Seite des Vordruckes) bei der Havariekommission eingereicht worden (Aktennummer D9 vom 4.1.95). Die Kommission hat diese Akten als von einem Überlebenden stammend eingetragen, da sie gleichzeitig mit einer großen Anzahl an Verhören mit Überlebenden Personen eingereicht worden. Interessant ist, daß A. Valgma noch nicht einmal von der Havariekommission gehört hat, trotz des Umstandes, daß er sowohl die Hafenstaatskontrolle geleitet als auch überwacht hat.

Darstellung der Havariekommission über den allgemeinen Zustand des Schiffes bei Auslaufen:

5.2 **Allgemeiner Zustand des Schiffes bei Abfahrt** Zum Zeitpunkt der Abfahrt aus Tallin am 27. September war die Estonia seetüchtig und gebührend bemannt. Es bestanden keine Beanstandungen seitens der Behörden oder Klassifikationsgesellschaften. Das Schiff befand sich, nach Aussage verschiedener Zeugen, in einem gut gewarteten Zustand. Während der letzten Tage in Tallin wurde das Schiff zur Ausbildung estnischer Schiffsinspektoren gemäß des Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU, siehe 9.1) angewendet. Diese Schiffsinspektoren führten eine gründliche Inspektion gemäß der Vorschriften für Kontrollen unter der Leitung von zwei erfahrenen Inspektoren des schwedischen Schiffahrtswerk durch. Die Übung wurde in einem Standardprotokoll in der von der Paris MOU vorgeschriebenen Form dokumentiert. Eine Kopie des Protokolles befindet sich im Anhang.	Die schwedischen Inspektoren, welche die Übung leiteten, wurden von der Kommission verhört und gaben dabei an, daß das Schiff in einem gutem Zustand und sehr gut gewartet gewesen war. Sie fanden keine Mängel welche dazu Anlass gegeben hätten, das Schiff nicht auslaufen zu lassen oder zu einer anderen Beanstandung geführt hätten, wenn die Inspektion eine reguläre Hafenstaatskontrolle gewesen wäre. Einige Beanstandungen wurden dennoch notiert. So waren z. B. die Gummidichtungen des Bugvisieres abgenutzt, hatten Verschleißmarken an einigen Stellen und ein Austausch war erforderlich. Des weiteren waren die wasserdichten Luken auf dem Autodeck offen und in einem Zustand, der darauf deutete, daß mindestens eine von ihnen normalerweise nicht geschlossen war. In den Verhör ergab sich auch, daß die schwedischen Inspektoren bei ihrem Kontakt mit den Befehlspersonen, die sie während der Übung trafen, einen "Mangel an Respekt in den Freibordsangelegenheiten" erlebten (lack of respect for issues related to load line matters).

Bild 1. Bericht 5.2 der Havariekommission

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Im oben angegebenen Text steht, daß die Estonia in einem gut gewarteten Zustand war, daß sich eine Kopie des während der "Hafenkontrollübung" angefertigten Protokolles im Anhang des Berichtes befindet sowie "Sie fanden keine Mängel, welche dazu Anlaß gegeben hätten, das Schiff nicht auslaufen zu lassen oder zu einer anderen Beanstandung geführt hätten, wenn die Inspektion eine reguläre Hafenstaatskontrolle gewesen wäre".

Beweis der Urkundenfälschung:

Im Anhang 223 befindet sich die Kopie welche die Havariekommission als die Kopie von Sjöbloms "Form B" angibt. Die gedruckte Kopie (Fälschung) hat nicht den gleichen Inhalt wie die beiden Dokumente, welche bei der Havariekommission in Stockholm eingereicht wurden. Auch die Unterschrift ist nicht dieselbe.

Wir haben nach eingehender Untersuchung der Dokumente in der Fälschung mehr als 20 deutliche Unterschiede gegenüber den eingereichten Originalen gefunden. Wir begnügen uns in diesem Bericht damit, sechs dieser Unterschiede aufzuzeigen (Finden Sie gerne selbständig die mindestens 14 weiteren Fehler).

Die verschiedenen Dokumente werden, verkleinert auf 70% der ursprünglichen Größe, in folgender Reihenfolge präsentiert: 1. Fälschung der Havariekommission, 2. Das von Åke Sjöblom eingereichte Original des Durchschlages, 3. Die von A. Valgmas eingereichte, beglaubigte Kopie der ersten Seite des Berichtes und 4. Die Fälschungen der Havariekommission mit eingekreisten Abweichungen. Danach folgt eine Seite mit verschiedenen Unterschriften in 150%-iger Vergrößerung für einen detailierteren Vergleich.

Fehler 1: Auf der Fälschung fehlen sämtliche Zeichen des schwedischen Seefahrtswerkes. Auf der Kopie fehlen sogar alle Hinweise auf das Seefahrtswerk, außer die Formularnummer des Seefahrtswerkes. Sjöbloms Durchschlagsoriginal zeigt, wie dieses Dokument hätte aussehen sollen.

Fehler 2: Auf der Fälschung und der Kopie von Valgma fehlt der Text "convention references" in der dritten Spalte. Sjöblom hatte diese Stellen gemäß Regelwerk korrekt ausgefüllt, woraus hervorgeht, daß er die Absicht hatte, das Schiff zu stoppen.

Fehler 3: Die Fälschung hat, wie Sjöbloms Original, den Nachtrag in dem handgeschriebenen Text der zweiten Spalte : "packing damage" und "(A few pieces of sec. Dev worned out)." In Valgmars Kopie fehlen diese Zusätze. Interessant ist, daß der Zusatz auf der Fälschung nicht die gleiche Position relativ zum übrigen Text hat, wie auf Sjöbloms Original. Der Fälscher muß Zugang zu dem schwedischen Archiv gehabt haben.

Fehler 4: Auf Valgmas Kopie und Sjöbloms Original führt Valgma den Titel "Head of National Ship Inspect. Division.". Der Fälscher muß von jemanden die Anweisung bekommen haben, den falschen Titel "Head of National Ship Inspection Department".

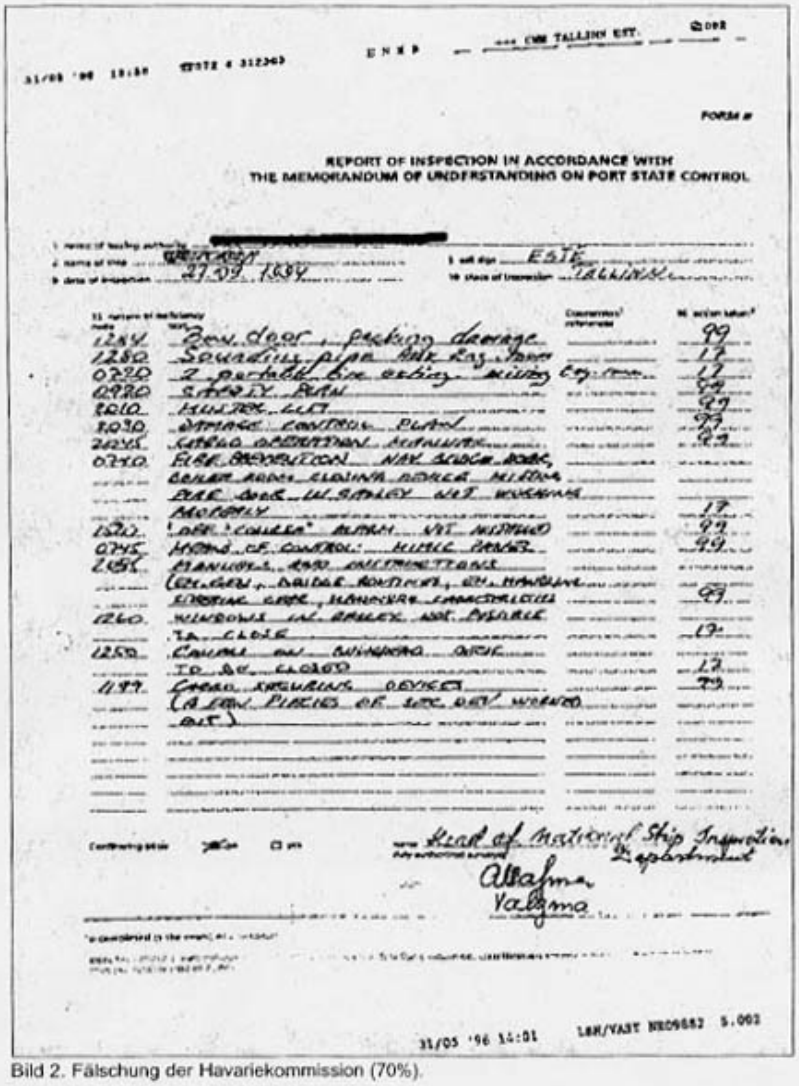
Fehler 5: Der gedruckte Text auf der Fälschung ist sehr undeutlich und in einigen Fällen wegredigiert worden, während gleichzeitig der handschriftliche Text schärfer ist, als auf der Kopie von Valgma. Durch die Bearbeitung des gedruckten Textes sind alle Hinweise darauf verschwunden, zu welchen Maßnahmen eine Hafenstaatskontrolle führen kann.

Fehler 6: Die Unterschriften und Namenserläuterungen sind gefälscht. Auf der Kopie von Valgma und dem Original der Durchschläge von Sjöblom sind sie identisch (auch bei starker Vergrößerung). Valgmas Beglaubigung, welche zwei Tage im Zusammenhang mit dem mit ihm geführten Polizeiverhör gemacht wurde, ist nahezu identisch mit seiner Unterschrift bei der Hafenstaatskontrolle.

Darüber hinaus ist anzuführen, daß die Textmaße des Originals 11% "höher" und 1% Schmaler sind als die auf der Fälschung.

Wenn man die gefundenen Fehler betrachtet, können wir zu keinen anderen Schluß kommen, als daß die Fälschung ausgeführt wurde, um die Mängel auf der Estonia herunterzuspielen und die schwedischen und estnischen Schiffahrtsbehörden vor Anklagen bezüglich mangelnder Ausübung ihrer behördlichen Aufgaben zu schützen.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.



31/05 '96 13:50 ☎572 4 312363 ENKB ... CNR TALLINN EST. 002

FORM #

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

1. name of leading authority [redacted]
2. name of vessel GRAKAN
3. date of inspection 27.09.1984
4. port of inspection ESTE
5. place of inspection TALLINN

11. nature of deficiency		Clarification/ reference	16. action taken
1284	Bow door - parking damage		99
1280	Sounding pipe not reg. from		17
0220	2 portable fire extinguisher missing		17
0220	STABILITY PLAN		99
2010	HULL TOP LIST		99
2030	DAMAGE CONTROL PLAN		99
2045	CARGO DISTRIBUTION MANUAL		99
0240	FIRE PROTECTION NAV SLOCK BOOK,		
	CABLE AREA CLOSING DOWER MISSING		
	FIRE DOOR W. STANLEY NOT WORKING		
	PROPERLY		17
1210	DEF. "COLLER" ALARM NOT MISSING		99
0745	HEAD OF CONTROL: HULL DAMAGE		99
2056	MANUALS AND INSTRUCTIONS		
	(EX. GEN. DAMAGE CONTROL, EM. MANUAL		
	ENGINE CARE, MANOEUVR. CHARACTERISTICS		99
1260	WINDOWS IN ENGINE NOT PROPERLY		
	TO CLOSE		17
1250	CALUMS ON WINDOWS OFTEN		
	TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES		99
	(A FEW PLACES OF SEC. DEV. WERE		
	OUT)		

Certificating state [illegible] ☐ yes

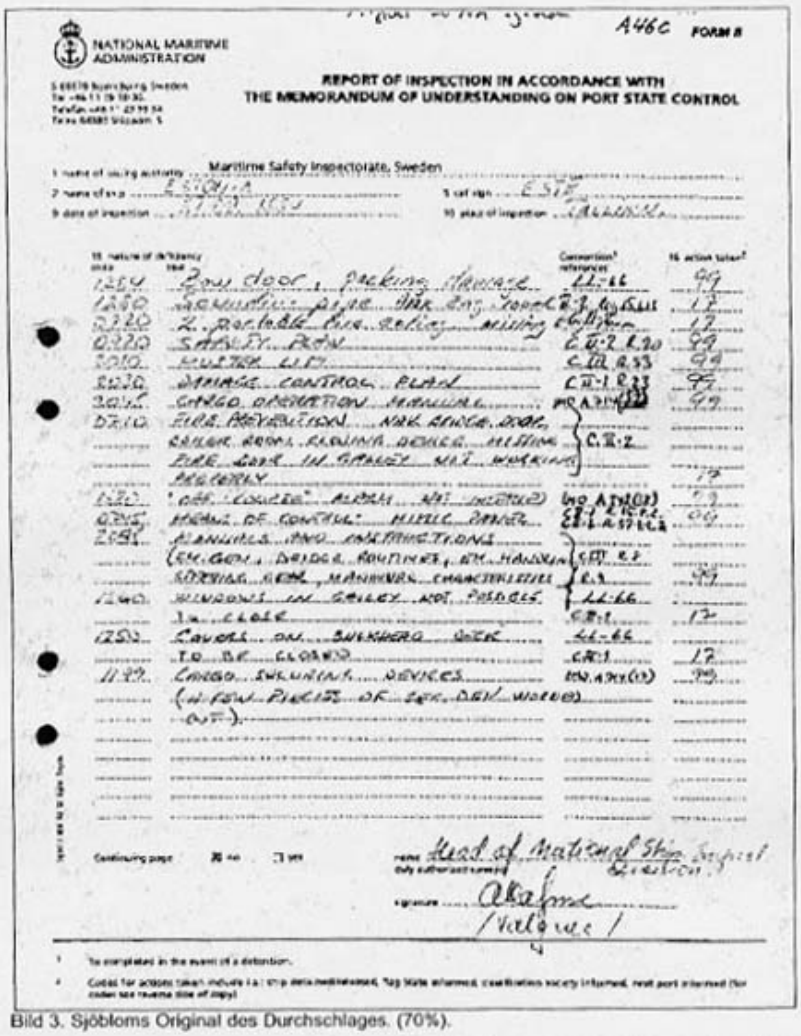
Head of National Ship Inspection Department
Allahma
Valgma

31/05 '96 14:01 LBR/VAST NR09682 S.003

Bild 2. Fälschung der Havariekommission (70%).

Beachten Sie die Unterschrift, die fehlenden Zeichen des schwedischen Schiffahrtswerkes, die schlechte Druckqualität des gedruckten Textes mit den Fußnoten sowie der "Faxsignaturen". Durch die Faxsignaturen wird der Anschein gegeben, daß das Fax schief gefaxt wurde. Der Winkel des Textes auf dem Fax bedeutet, daß das Papier in diesem Fall ca. 3 cm breiter hätte sein können, als wenn es gerade durch das Fax gegangen wäre. Wir haben kein Faxgerät gefunden, welches das bewältigt. Bei der Telefonnummer fehlt der Bezug zum Datum.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.



NATIONAL MARITIME ADMINISTRATION

A46C FORM B

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

1 name of issuing authority: Maritime Safety Inspectorate, Sweden

2 name of ship: ESTONIA

3 call sign: ESTE

9 date of inspection: [illegible]

10 place of inspection: [illegible]

15 nature of deficiency: code	text	Convention[1] reference	16 action taken[2]
1254	Bow door, packing [illegible]	LL-66	99
1250	[illegible]	[illegible]	17
2320	L. portable fire [illegible] missing	[illegible]	17
0220	SAFETY POW	CII-2 R20	99
2010	MUSTER LIST	CIII R33	99
2220	DAMAGE CONTROL PLAN	CII-1 R23	99
2015	CARGO OPERATION MANUAL	MP A7(1)	99
0210	FIRE PREVENTION NOT ROUGH DOOR,		
	CABLE DRAWS RUNNING DOWN MESSING	C.II-2	
	FIRE LOCK IN GARAGE NOT WORKING		
	PROPERLY		17
1220	OFF LOUVER ALARM NOT INSTALLED	MO A7(1)	17
0245	MEANS OF CONTROL MISSING PARTS	[illegible]	99
2040	MANUALS AND INSTRUCTIONS		
	(EM. GEN., DRIDGE ROUTINES, EM. HANDLING	CIII R7	
	STOWING PLAN, MANOUVRE CHARACTERISTICS	R.3	99
1240	WINDOWS IN GALLEY NOT PROPERLY	LL-66	
	IN CLOSE	CII-1	17
1250	COVERS ON SWEEPERS DECK	LL-66	
	TO BE CLOSED	CII-1	17
1120	CARGO SECURING DEVICES	MO A7(1)	99
	(NOT FOR PARTS OF SEC. DEC. WORKS)		
	OUT).		

Continuing page: ☒ no ☐ yes

name: Head of National Ship Inspect Direction

signature: [illegible]

/Valowe/

[1] To be completed in the event of a detention.

[2] Codes for actions taken: include i.a.: ship detained/released, flag state informed, classification society informed, next port informed (for codes see reverse side of copy)

Bild 3. Sjöbloms Original des Durchschlages. (70%).

Beachten Sie den unscharfen handgeschriebenen Durchschlagstext in den Spalten 1, 2, und 4 sowie den deutlicheren Text in der Spalte 3 welcher nachträglich mit Tinte geschrieben wurde. Das englische Logo des Schiffahrtswerkes, der maschinengeschriebene Name und die Formularnummer erscheinen alle deutlich.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupe@hotmail.com or at the postal address.

FORM B

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

1 name of issuing authority [redacted]
2 name of ship ESTONIA
5 call sign ESIF
6 date of inspection 27.09.1994
10 place of inspection TALLINN

15 nature of deficiency code	text	Convention references	16 action taken
1284	Bow door		99
1280	Sounding pipe fwd. Eng. room		17
0920	2 portable fire exting. missing Eng. room		17
0920	SAFETY PLAN		99
2010	MUSTER LIST		99
2030	DAMAGE CONTROL PLAN		99
2045	CARGO OPERATION MANUAL		99
0710	FIRE PREVENTION NAV BRIDGE DOOR,		
	BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING		
	FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING		
	PROPERLY		17
120	"OFF-COURSE" ALARM NOT INSTALLED		99
0745	MEANS OF CONTROL: MISSING DAMPER		99
2045	MANUALS AND INSTRUCTIONS		
	(EM. GEN., BRIDGE PROPULSION, EM. HANDLING		
	STEERING GEAR, MANOEUVRE CHARACTERISTICS		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT PROPERLY		
	TO CLOSE		17
1250	CANOPY ON SHELTERED DECK		
	TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES		99

Continuing page ☐ no ☐ yes

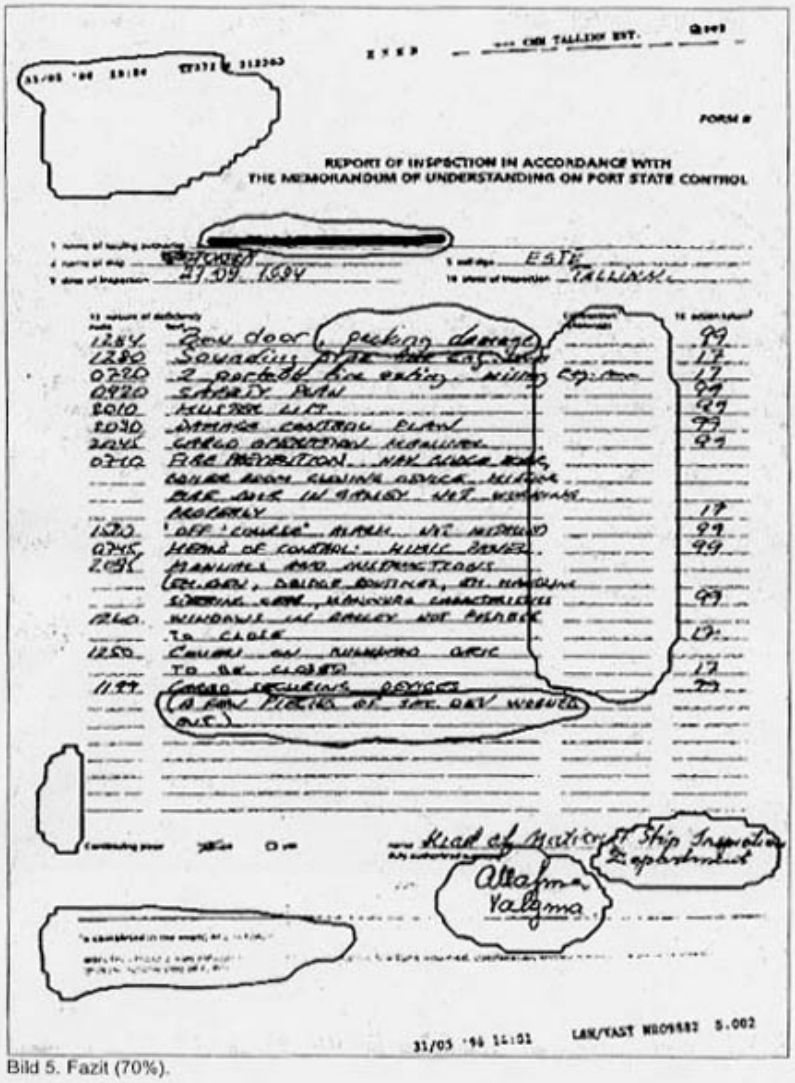
name Head of National Ship Inspect. Division
fully authorised surveyor
signature Valmas Valmas
/Valmas/

1 To be completed in the event of a detention.
2 Codes for actions taken include i.a.: ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed (the codes see reverse side of copy)

Bild 4: Valgmas Kopie der ersten Seite (70%)

Beachten Sie den Umstand daß Valgma das Logo der Schiffahrtswerkes entfernen ließ, wobei die Formularnummer des Schiffahrtswerkes noch vorhanden ist. Der gedruckte Name des Schiffahrtswerkes ist hier mit Filzstift überschrieben. Der handgeschriebene Text ist schärfer als auf der Kopie der Durchschläge von Sjöblom und stimmt von der Handschrift völlig überein. Auf Valgmas Kopie fehlen jedoch einige Notizen und Kreuze welche in unterschiedlichen Ausführungen auf der Kopie der Durchschläge von Sjöblom und der Fälschung der Havariekommission vorkommen.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.



FORM #

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

[redacted]

ESTE

27.09.1994

TALLINN

1284	Bow door, peeling damage		99
1280	Squadrill		17
0920	2 portable fire extin. missing		17
0920	SAFETY PLAN		99
2010	MUSTER LIST		99
2030	DAMAGE CONTROL PLAN		99
2045	CARGO OPERATION MANUAL		99
0710	FIRE PROHIBITION. NAV. BRIDGE DOOR,		
	CABLE ROOM CLOSING DEVICE MISSING		
	FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING		
	PROPERLY		17
1320	'OFF COURSE' ALARM NOT INSTALLED		99
0245	HEADS OF CONTROL: MISSING PAPER		99
2085	MANUALS AND INSTRUCTIONS		
	(EL.GEN, DAMAGE ROUTINES, EL.MAINLINE		
	STEERING GEAR, MANOEUVRE CHARACTERISTICS		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT PROPERLY		
	TO CLOSE		17
1250	CRUMBS ON MUSHROOM ORIC		
	TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES		99
	(A FEW PIECES OF THE DEV WERE LOST)		

Head of National Ship Inspection Department

Allaima Valgma

31/05 '96 14:51 LAN/FAST N009882 S.002

Bild 5. Fazit (70%).

Die eingekreisten Bereiche entsprechen den deutlichen Unterschieden verglichen mit den von Sjöblom und Valgma eingereichten Protokollen. Beachten Sie besonders die Unterschrift und den in die Abteilung welcher Valgma vorsteht eingetragenen Text. Durch die Unkenntlichkeit der Fußnotentexte kann der uneingeweihte Leser nicht erkennen, zu welchen Maßnahmen eine Hafenstaatskontrolle führen kann.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

name Head of National Ship. Inspect. Direction.
duly authorized surveyor
signature Valgma Valgma
/Valgma/

flag State informed, classification society informed, next port informed (for

Bild 6. Unterschrift: Valgmas beglaubigte Kopie der ersten Seite (150%).

name Head of National Ship. Inspect Direction.
duly authorized surveyor
signature Valgma
/Valgma/

flag State informed, classification society informed, next port informed (for

Bild 7. Unterschrift: Das von Sjöblom eingereichte Original des Durchschlages (150%)

name Head of National Ship Inspection Department
duly authorized surveyor
Valgma
Valgma

flag State informed, classification society informed, next port informed

Bild 8. Unterschrift: Fälschung der Havariekommission (150%)

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin

Die Havariekommission, das schwedische Seefahrtswerk und deren Inspektoren behaupten, daß es sich bei der Hafenstaatskontrolle, welche am 27. September in Tallin ausgeführt wurde, um eine Übung handelte, die Teil eines größeren Ausbildungspaketes, bezahlt von The Swedisch Board for Investment and Technical Support, BITS (eine Abteilung innerhalb der SIDA) war.

An keiner Stelle des Abkommens oder der Projektbeschreibungen wird die Zusammenarbeit der Länder als ein "Ausbildungspaket" angegeben. Dahingegen wird "expert assistance" und "PSC [Hafenstaatskontrolle] as well as other duties was demonstrated and the trainees took an active part in the daily activities" beschrieben.

Arne Valgma, der Chef der estnischen Schiffskontrollfunktion, und Arvi Buddell als Vize-Hafenchef (und Schiffsinspektor) schreiben in einem Bericht an Kalle Padak von der estnischen Seefahrtsbehörde folgendes:

"The purpose of this inspection was to obtain experience for the Estonian inspectors in respect of large passenger ships and also to carry out a Port State Control (PSC) of this vessel." [Die Absicht dieser Inspektion war, daß die estnischen Inspektoren Erfahrung mit großen Passagierschiffen sammeln sollten sowie mit der Ausführung einer Hafenstaatskontrolle auf diesen Schiffen].

Dieser Bericht wurde in englischer Sprache im Anhang 223 des Havarieberichtes publiziert. Der Wortführer der estnischen Havariekommission Uno Laur bezeugte die Echtheit der Übersetzung.

Das schwedische Seefahrtswerk hat keine rechtliche Handhabe in Estland. Diese besaßen jedoch die estnischen Seefahrtsbehörden. Die schwedischen Experten handelten im Auftrag des schwedischen Seefahrtswerkes und waren durch die estnischen Seefahrtsbehörden autorisiert worden.

Bei der Hafenstaatskontrolle wurden 14 Fehler auf der Estonia aufgedeckt, die so gravierend waren, daß sie in das Protokoll der Hafenstaatskontrolle aufgenommen wurden (siehe unten folgende Detailaufführung). Fünf der Fehler wurden mit mit Kod 17 in der Kolumne für "ergriffene Maßnahmen" belegt. Der Kod 17 bedeutet, daß der "Befehlshabende instruiert hat, daß der Fehler vor dem Auslaufen zu beseitigen ist" wobei Korrekturbericht zu errichten ist, welcher die Maßnahmen bescheinigt. Ein solcher Bericht wurde nie gefunden. Die übrigen Fehler wurden mit Kod 99 belegt, welcher bedeutet "Andere Maßnahme (einzeln aufgeführt im Klartext)". Eine derartige Aufstellung war jedoch nicht im Archiv zu finden.

Es dürften keine Zweifel daran bestehen, daß es sich bei der Kontrolle um eine richtige Hafenstaatskontrolle handelte, zu deren Ausführung die schwedischen Experten durch die Verpflichtung seitens der estnischen Behörden. Damit waren die schwedischen Inspektoren daran gebunden die SOLAS und die Paris MOU zu befolgen.

Nur bei der anfänglichen Dokumentenkontrolle fand man nach 3-stündiger Suche folgende Fehler:

Stabilitätsbuch – fehlerhaft, Sicherheitsplan – fehlerhaft, Muster Plan (Alarmliste) – fehlerhaft, Schadenskontrolle – nicht vorhanden, Lastensicherungsanweisung – nicht vorhanden, Notgeneratoranweisung – nicht vorhanden oder fehlerhaft, Anweisungen zur Brückenroutine – nicht vorhanden, Anleitungen zu Notfallroutinen – nicht vorhanden oder fehlerhaft, Anleitung für die Steuerungsausrüstung – nicht vorhanden oder fehlerhaft, Anleitung zur Manöverkennzeichnung und Schadensanzeichnung – nicht vorhanden , und darüber hinaus Anmerkungen auf verschiedenen Zertifikaten.

Auf den folgenden Seiten präsentieren wir die auf dem Protokoll der Hafenstaatskontrolle angegebenen Fehler und wie diese die Seetüchtigkeit beeinflussen sowie wie die entsprechende Seerechtslage aussieht.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 1

Spalte 1-4: **Kode: 1284 (cargo ports /etc)**

Text: Bow Door, packing damage (auf dem Original von Valgma fehlt ", packing dam age")

Erklärung: Gummidichtung, welche zwischen Schiffsrumpf und dem Visier (Bugklappe) sitzt, um zu verhindern, daß Wasser eindringt. (Innerhalb des Visires befindet sich die Rampe, welche zwischen dem Schiffsrumpf und dem Autodeck abdichtet).

Convention references: LL-66 (Lastlinienkonvention-66)

Action taken: 99 (Maßnahmen sollen später getroffen werden – Angaben darüber wann fehlen)

Verhöre und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Niederschrift der Bandaufnahme des Interviews vom 28.9.1994 (Original Englisch):

"This minor thing with this rubber packing it will cause some minor leakage, e.g. [example given] a watertap: drip, drip, drip. Nothing more". Darüber hinaus beschreibt ÅS auf anderthalb A4-Seiten (von gut 3 Seiten) wie das mit Gummidichtungen und Wetter- bzw. Wasserdichtheit funktioniert.

A. Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei in Tallin vom 30.9.1994:

"1.) Notiz 1284, " Bugklappe". Die 99 bezieht sich darauf, daß sich in den Gummidichtungen der Bugklappe Risse bis zu 30 cm Länge und einer Tiefe von zwei bis drei Millimetern befanden, welche durch mechanischen Kontakt entstanden sein könnten. Dieses war kein gravierender Schaden, so daß eine Anmerkung mit entsprechenden Inhalt gemacht wurde, wobei die 99 bedeutet, daß der Schaden später behoben werden soll".

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß Telefonverhör der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

" Sjöblom gab an, daß sie nur mäßig zufrieden mit gewissen Sachen waren. Sie hatten einige Hinweise bezüglich der Dichtungen des Bugvisieres und der Einfahrt [dies bezieht sich vermutlich auf die Rampe]. Sie diskutierten das mit dem verantwortlichen Vorgesetzten und fragten, ob es schon entsprechende Hinweise bei der vor ca. einem Monat durch Veritas [Bureau Veritas] durchgeführten Kontrolle gab. Der Obersteuermann wußte nicht..... Er konnte keine Dokumentation der Besichtigung von Veritas zeigen.....Die Anmerkungen bezüglich der Dichtungen des Bugvisieres waren nicht größer als der Hinweis darauf, daß es leckte. Das Leck war nicht groß. Es konnte verglichen werden mit dem Tropfen eines Wasserhahnes. Sjöblom gab an, daß sie neugierig geworden waren, da sie jedoch zu Ausbildungszwecken da waren, hatten sie keine Möglichkeit, das Leck näher zu untersuchen."

Å. Sjöblom (ÅS) / G Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

GZ: "So gingen wir heraus und betrachteten die Rampe. Da sahen wir, daß sie Schäden an der Dichting hatte, große, die, mit denen wir uns am meisten beschäftigt haben, waren ungefähr einen halben Meter auf jeder Seite, sozusagen in den Mundwinkeln, ...sie konnten den weiter voraus liegenden Bereich nicht sehen, da die Rampe da ja lag. Und da war auch eine rein mechanische Abnutzung auf ihnen. Will man es so erklären, dann muß man sich denken, man steht da und schlägt mit einer Axt darauf solange bis sie flach ist, aber nicht verschwunden. Das konnte, so wie das aussah, unmöglich dicht halten. Auf beiden Seiten das gleiche. Da sagte ich zum Chef: – Da müßt ihr aber was unternehmen. – "Ja" sagte dieser "wir haben das bestellt zum Termin an dem wir in die Werft müssen" AS: Führte eine lange Auseinandersetzung über die Schäden, der Besichtigung Veritas und den Empfehlungen vom Bureau, von denen der Obersteuermann, "commanding officer", keine "Ahnung" hatte, über Mangel in der Beachtung der "Loadline matters", über das gut gepflegte Schiff, "we have seen a lack of respect for loadline matters, womit wir in der Tat sehr unzufrieden waren" "Die Schäden an der Dichtung des Bugvisieres hatten an sich absolut keine Bedeutung, etwas mehr vielleicht als ein kleines Tropfleck, es ist im Prinzip nur die Wasserdichtigkeit, nach der man strebt und da steht immer Wasser drin [unklar], alle Boote, das ist nichts ungewöhnliches in dieser Art und Weise."

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Bericht der Havariekommission: 5.2. Der allgemeine Zustand des Schiffes bei Auslaufen

"Einige Anmerkungen wurden dennoch notiert, so waren z. B. die Gummidichtungen des Bugvisieres abgenutzt, hatten Verschleißmarken an einigen Stellen und ein Austausch war erforderlich."

Kommentar der Faktengruppe:

Wir gehen nicht die Regeln der Konvention Loadline 66 durch, sondern richten unsere Aufmerksamkeit auf die Konvention SOLAS 74.

Gemäß der SOLAS wird Wetterdichtigkeit so definiert, daß ein wetterdichter Verschluß unabhängig vom Wetter verhindern soll, daß Wasser in das Innere des Schiffes dringt. Die Estonia war derart konstruiert, daß die Bugrampe, welche innerhalb des Visieres lag, ebenfalls wasserdicht war, um zu verhindern, daß bei einem unerwarteten Zwischenfall durch das Visier einströmendes Wasser nicht wieiter in das Schiff fließen konnte. Der Unterschied zwischen Wetterdichtheit und Wasserdichtheit wurde durch den Abstand überhalb des Schottendeckes. SOLAS gibt das generell bis zum Deck über dem Schottendeck an. Es ist jedoch gut dokumentiert und bezeugt, daß die Estonia öfter Wasser im Visier hatte.

Es ist deshalb fraglich, ob der Kod 99 für diesen Fehler hätte gegeben werden sollen. Gemäß des Paris MOU soll jedoch der Kod 99 weiter spezifiziert werden in dem Maße das auch ein Zeitpunkt festgesetzt wird, bis zu der Schaden behoben sein muß. Derartige Angaben fehlen bei allen 99er-Kodes des Protokolls der Hafenstaatskontrolle.

Bei den sechs vorherigen Hafenstaatskontrollen, welche in Stockholm auf der MS Estonia durchgeführt worden sind, wurde diese Fehleranmerkungen auch nicht gefunden. Wir haben 5 Berichte über diese sechs Kontrollen gefunden (der Bericht vom 4.1.94 fehlt im Archiv des Seefahrtswerkes, doch in den Unterlagen über die Ausgaben wurden 27,5 Sunden inklusive 6,5 Überstunden dafür eingetragen).

Wir finden es in der Relation zu den übrigen Fehleranmerkungen dieser Hafenstaatskontrolle sonderbar, daß dieser Punkt aus Verhören, vor allem aus den mit AS und GZ geführten, so überproportional viel behandelt wurde. Vergleichen Sie mit den übrigen Punkten.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 2

Spalte 1-4: **Kode: 1280 (machinery space openings)**

Text: Sounding pipe Aux Eng. room

Erklärung: Rohr zur Messung des Öl- und Treibstoffstandes etc. in den Tanks. Soll selbständig schließend sein und so konstruiert, daß eine Entzündung nicht geschehen kann. In diesem Fall ein seitlicher Maschinenraum.

Convention references: CII-2 Reg. 15 .6.1.3 3 (Arrangements for oil fuel, lubricating oil, and other flammable oils)

Action taken: 17 (Der Kapitän soll verständigt werden und der Fehler soll vor dem Auslaufen beseitigt werden)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994:

Kein Kommentar

A. Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei in Tallin:

Es wurde kein Kommentar im Verhör gegeben.

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

Kein Kommentar

Å. Sjöblom (ÅS) / G Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

GZ: "[unklar] ging runter zur Maschine und fuhr einige Tests mit Schnellverschluß auf der Kraftstoffseite und ging herum und achtete auf die Reinlichkeit und die Pfeiler der Bodentanks und so wieter, daß sie ein funktionstüchtiges selbstschließendes Ventil haben, kleine Durchführungen..." .....[Vier Zeilen später] ÅS: –"Du hattest dir da doch irgendetwas notiert? GZ: –Pfeiler? [unklar] er rief in der gleichen Sache einen Typen, der gerade mit einem verstellbaren Schraubenschlüssel kam und das einstellte."

Bericht der Havariekommission: 5.2 Allgemeiner Zustand des Schiffes beim Auslaufen

"Sie fanden keine Mängel welche dazu Anlass gegeben hätten, das Schiff nicht auslaufen zu lassen oder zu einer anderen Beanstandung geführt hätten,"

SOLAS 74-Konvention: CII Reg.15

6.1.3
the termination of sounding pipes are fitted with self-closing blanking devices and with a small-diameter self-closing control cock located below the blanking device for the purpose of ascertaining before the blanking device is opened that oil fuel is not present. Provision shall be made so as to ensure that any spillage of oil fuel through the control cock involves no ignition hazard.

Kommentar der Faktengruppe:

Diese Fehlerbeanstandung hat den Kod 17 erhalten, was bedeutet, daß der Fehler dem verantwortlichen Befehlshaber gemeldet werden muß und daß das Schiff nicht auslaufen darf, bevor der Fehler nicht kontrolliert und als beseitigt dokumentiert wurde. Es ist unklar, ob GZ in dem Verhör speziell die Beseitigung dieses Fehlers meinte.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Wenn der Fehler beseitigt worden wäre, so hätte er in dem Bericht der Hafenstaatskontrolle, welcher bei der abschließenden Versammlung der Inspektoren und Befehlshabenden angefertigt wurde, den Kod 10 erhalten müssen, was bedeutet, daß der Fehler beseitigt wurde. Das zum Übungszweck der Kod 17 gegeben wurde, obwohl der Fehler beseitigt wurde, dürfte verwirrend für die "Schüler" gewesen sein.

In den fünf von uns gefundenen Berichten der Hafenstaatskontrolle tauchte dieser Fehler nicht auf.

Die Faktengruppe konnte nicht feststellen, daß dieser Fehler vor dem Auslaufen beseitigt wurde. Somit geschah ein Verstoß gegen die SOLAS-Konvention, und des weiteren gegen eine Brandschutzregel, was einen der ernstesten Verstösse gegen die Seefahrtsgesetze bedeutet.

Die Estonia war nicht seetüchtig.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 3:

Spalte 1-4: **Kode: 0720 (fire fighting eqipment – Brandschutzausrüstung)**

Text: 2 portable fire exting. missing Eng room

Erklärung: 2 tragbare Feuerlöscher fehlen im Maschinenraum.

Convention references: CII-2

Action taken: 17 (Kapitän soll unterrichtet werden und der Fehler soll vor dem Auslaufen beseitigt werden)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994:

Kein Kommentar ob Feuerlöscher im Maschinenraum fehlten

A. Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 30.9.1994 in Tallin:

Kein Kommentar.

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

Kein Kommentar ob Feuerlöscher im Maschinenraum fehlten

Å. Sjöblom (ÅS) / G Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

ÅS: "Dann auf dem Weg runter [fuhren wir] ein paar Brandalarme. Wir checkten die Brandschutztüren. Woran wir uns aufhielten war wohl eigentlich in der Küche, denn da hatte man den eingebauten Brandschutz total sabotiert, ohne verstanden zu haben, was man da eigentlich gemacht hat. Rund um den Kesselraum stimmte überhaupt nichts. All das notierten wir uns und trugen es später ein.".

Bericht der Havariekommission: 5.2 Allgemeiner Zustand des Schiffes beim Auslaufen

"Sie fanden keine Mängel welche dazu Anlass gegeben hätten, das Schiff nicht auslaufen zu lassen oder zu einer anderen Beanstandung geführt hätten,"

SOLAS 74-Konvention: CII-2 Reg. 7 (2, 2.2)

2. Machinery spaces of category A containing internal combustion machinery shall be provided with:

2.2 At least one set of portable air-foam eqipment complying with the provisions of regulation 6.4

[6.4 führt im Einzelnen die verschiedenen Typen von Feuerlöschern auf und welcher von denen mindestens gefordert wird.]

Reg. 37 (1.5.2) – (Fire-extinguishing eqipment)

There shall be provided in each special category space:

1.5.2 one portable foam applicator unit complying with the provisions of regulation 6.4, provided that at least two such units are available in the ship for use in such spaces.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 4

Spalte 1-4: **Kode 0920 (safety plans – Sicherheitsplanung/-system)**

Text: Safety Plan

Erklärung: Der Sicherheitsplan ist eines der Hauptdokumente des Schiffes welcher die einzelnen Notsituationen, die entstehen könnten, behandelt. Dieser Plan gibt für jede Art von Notsituation detailierte Instruktionen und Checklisten, wie man sich zu verhalten hat. Eine dieser Anleitungen beschreibt das Verhalten bei Bränden an Bord, wie das Boot bezüglich des Brandschutzes ausgerüstet ist und wie der Alarm funktionieren soll.

Convention references: CII-2 Reg. 20 (Fire control plans and fire drills)

Action taken: 99 (soll später beseitigt werden – Angaben darüber wann fehlen)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994 (Original Englisch):

" The documentation was not to our satisfaction... . It was the safety plan, the master list [ÅS sagte vermutlich Muster list was aus dem folgenden hervorgeht. Er wechselt somit das Thema vom Sicherheitsplan zu dieser Muster list, welche ein Übersichtsplan für Notfallroutinen und Evakuierung ist]. "I can explain it if you wish. But it is a little bit complicated. It is the alarm list onboard, it is the alarm list onboard telling what everybody has to do in case of an emergency. It was not completed according to regulations. We did a trainee program, then of course we will discuss it. It was further that they could not show us a damage control plan, they could not show us a cargo securing manual. We don't say that it did not exist onboard, we did not meet the captain. It might exist, but the one in charge just could not show it to us".

[Der estnische Reporter]: — Are these points important for the safety of the ship?

ÅS: No, no, they have no significance whatsoever with what happend. It is more a formal document problem. So, there were some bridge instructions missing. We asked for it. They did not know, and so and so....".

A.Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 30.9.1994 in Tallin:

" 2.) Notiz 0920. "Safeti Plan" womit der Alarmplan des Schiffes gemeint ist und welcher sich nur in Englisch auf der Brücke befand. Er hätte auch in Estnisch vorhanden sein müssen. Nummer 99 bedeutet, daß der Fehler später beseitigt werden sollte.".

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

Nicht ein Wort wurde gesprochen über eine fehlende oder mangelhafte Dokumentation

Å. Sjöblom (ÅS) / G. Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

ÅS: "wir fingen zusammen oben an, ich weiß nicht ob es die Offiziersmesse war... . Ja, da machten wir eine Dokumentenkontrolle, damit fangen wir immer an. Da gingen wir alle ihre Zertifikate durch, wir baten sie, uns eine Reihe von Anleitungen und das Stabilitätsbuch zu zeigen – daran hielt sich das gleich zu Anfang etwas auf. Wir bekamen nicht den Typ von Stabilitätsbuch zu sehen, den wir sehen wollten und wir sagten ja gar nichts darüber, daß das Buch an Bord fehlte, aber der Obersteuermann, welcher die letzte Verantwortung hatte, hatte auch keinen Zugang zu diesem Material und offenbar wußte er nicht so richtig, woher er das holen sollte. Das was wir vermisten war also ein ausreichendes Stabilitätsbuch mit einem [unklar, da der Wortführer hustete]. Sie konnten keinen Damage Control Plan zeigen und auch keine Anleitung zur Lastensicherung.Die Brückeninstruktionen haben wir dann später oben auf der Brücke nicht gefunden. Die Aufstellung des Schiffes über Schäden mit Returning circles haben wir auch nicht gefunden."

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Bericht der Havariekommission:

4.4.1 Entwicklung der Sicherheitsorganisation

"Als der Betrieb der ESTONIA im Jahre1992 von der Estonia Shipping Company (ESCO) übernommen wurde, wurde eine neue Sicherheitsorganisation errichtet. Die neue Sicherheitsorganisation basierte teilweise auf die Organisation des früheren Eigentümers und teilweise auf den Erfahrungen von Nordström & Thulin von vorhergehenden Schiffen auf derselben Route.

Alle Pläne und Handbücher, welche in das Sicherheitssystem eingingen, waren sowohl auf Estnisch als auch auf Schwedisch geschrieben und die Sicherheitsorganisation war auf allen Personalniveaus implementiert worden, bevor der Verkehr aufgenommen wurde. Die Sicherheitsorganisation wurde während einer Hafenstaatskontrolle im Februar 1993 getestet."

SOLAS 74-konventionen: Cll-2 Reg.20 (1)

1. In all ships general arrangement plans shall be permanently exhibited for the guidance of the ship's officers, showing clearly for each deck the control stations, the various fire sections enclosed by "A" class divisions, the sections enclosed by "B" class divisions together with particulars of the fire detection and the fire alarm systems, the sprinkler installation, the fireextinguishing appliances, means of access to different compartments, decks, etc. and the ventilating system including particulars of the fan control positions, the position of dampers and identification numbers of the ventilating fans serving each section. Alternatively, at the discretion of the Administration, the aforementioned details may be set out in a booklet, a copy of which shall be supplied to each officer, and one copy shall at all times be available on board in an accessible position. Plans and booklets shall be kept up to date, any alterations being recorded thereon as soon as practicable. Descriptions in such plans and booklets shall be in the official language of the flag State. If the language is neither English nor French, a translation into one of those languages shall be included. In addition, instructions concerning the maintenance and operation of all equippment and installations on board for the fighting and containment of fire shall be kept under one cover, readily available in an accessible position.

Kommentar der Faktengruppe:

Hier gehen wir auf all das ein, was gesagt wurde über die Mängel in der Dokumentation der Estonia, den Anleitungsplänen und Checklisten in den Verhören mit ÅS und GZ welche in den Archiv der Havariekommission bezüglich dieser Hafenstaatskontrolle zu finden ist.

Der Grund dafür ist, daß die Gespräche im Zusammenhang mit der Dokumentation in Bezug auf die Fehleranmerkungen sehr schwer zu durchdringen sind. Dadurch daß der Text im Ganzen präsentiert wurde, wird man auf der einen Seite ÅS mehr gerecht, als wenn man nur unzusammenhängende Zitate gebracht hätte. Auf der anderen Seite zeigt ÅS durch seine Kommentare auf sein (und das des schwedischen Seefahrtswerkes) Verständnis und seine Auffassung der Sicherheitsaspekte auf See hin, welchen er unterstellt ist. A. Valgma, Seesicherheitsdirektor der estnischenSeefahrtsbehörden, der nach eigenen Angaben die Inspektion geleitet hat und somit die Hauptverantwortung für die durchgeführten Maßnahmen trug, notierte sich auch nicht die eigenartigen Bedeutungen dieser Mängel und zu welchen Konsequenzen diese Mängel führen konnten.

Betreff Mängel in den Sicherheitsplänen:

Den Sicherheitsplan, welchen wir für die Estonia im Estoniaarchiv fanden, stammte von dem schwedischen Halbeigentümer Nordström & Thulin (Aktennummer, B 112-9, eingereicht am 28.8.1995). Dieser Sicherheitsplan war auf Englisch und hatte zusätzlich noch eine große Anzahl an handschriftlichen Kommentaren, Veränderungen oder Streichungen. Diese Änderungen sorgten dafür, daß der Plan verwirrend wurde und machten es unmöglich, dem Plan zu folgen.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

A. Valgma behauptete, daß es den Plan nur auf Englisch gab. Å. Sjöblom sagt nichts weiter zum "safetyplan", als ihn kurz zu erwähnen und eine Bemerkung dazu im Bericht der Hafenstaatskontrolle zu machen.

SOLAS 74 schreibt vor, daß der Plan in der Sprache der flaggenführenden Nationen vorhanden sein muß und daß, sollte diese Sprache nicht Englisch oder Französisch sein, eine Übersetzung ins Englische beigefügt sein sollte. Der Brandschutzplan soll darüber hinaus stets ausgehängt oder in der Art zugänglich sein, daß ale Offiziere leicht einen Anleitung finden können, wie sich bei Gefahr oder Alarm zu verhalten ist.

Die Sprachkenntnisse der Besatzung wurden von der schwedischen Polizei nach einer RITS-Übung an Bord der Estonia am 7.2.1994 wie folgt beschrieben: "Nachdem die Landung vollzogen war und wir ersten Kontakt mit der Besatzung aufnehmen wollten, um uns ein Bild der Lage zu machen, mußten wir feststellen, daß Sprachschwierigkeiten von nicht geringen Ausmaß vorhanden waren.".

Wir konnten keine Angaben darüber finden, ob die Besatzung Zugang zu Unterrichtung, sei es Englisch oder Schwedisch, bekommen hat. Die Kommunikationssprache an Bord war Estnisch. ("RITS" ist eine Abkürzung für: Rettungs-Einsätze zu See und war eine Übung, welche am 2.2.1994 auf der Estonia durchgeführt wurde.)

Die Hafenstaatskontrolle im Februar 1993, auf die die Havariekommission hinweist, ist weder im Archiv des Seefahrtswerkes nicht zu finden, noch ist sie in deren EDV aufgenommen worden. Die erste Hafenkontrolle, die am 1.Februar gemacht wurde, nahm nach den Abrechnungsunterlagen lediglich 3 Stunden in Anspruch und kann somit nicht den Test der Sicherheitsorganisation beinhaltet haben.

Dahingegen wurde eine Kontrolle am 26. Januar in Tallin durchgeführt, welche von Inspektoren des schwedischen Seefahrtswerk geleitet wurde und welche als Grundlage der Zertifizierung der des Bureau Veritas am 28. Januar 1993 diente.

In den fünf vorangegangenen Hafenstaatskontrollen, die wir fanden, fand sich dieser Fehler nicht wieder.

Wenn die Sicherheitspläne nur auf Englisch vorhanden waren, dann war die Estonia gemäß der SOLAS 74 nicht seetüchtig. Wenn sie dagegen nur auf Estnisch vorhanden gewesen wären, so hätte man möglicherweise einen Kod 99 geben können, doch dann mit genauer Angabe, wann der Fehler beseitigt sein muß.

Sollte der Sicherheitsplan ganz gefehlt haben oder aber nicht die ganze Zeit leicht zugänglich gewesen sein, so daß alle Offiziere ihn befolgen konnten, dann bedeutet das, daß die Estonia schon aus diesem Grund ein potentieller schwimmender Sarg war.

Die Mängel, die sich an Bord zum Zeitpunkt des Auslaufens befanden, waren so ernst, daß sie ganz ohne Zweifel direkt den unnötigen Verlust an Menschenleben beim Schiffbruch verursacht haben. Unter diesen Umständen konnte das Fahrzeug keinesfalls als seetüchtig bezeichnet werden. Die Verantwortlichen auf der Brücke hatten unter diesen Umständen keine angemessene Chance richtig zu agieren, da ihr Handeln ohne die Anleitungen dazu führte, daß es natürlich von ihnen zu falschen Entscheidungen kam oder Entscheidungen erst gar nicht getroffen wurden. Dies erklärt, warum der Alarm nicht ausgelöst wurde und der Notruf während des Schiffbruches erst so spät abgesetzt wurde.

In diesem Zusammenhang muß erwähnt werden, dass ÅS mit großer Sicherheit schon am Tag des Schiffbruches sich mit großer Sicherheit geäußert hat über Faktoren, welche nicht relevant waren für den Verlauf des Unglückes. Diese Aussagen wurden gemacht, obwohl sonst niemand zu dieser Zeitpunkt wusste was passiert war.

Die Estonia war nicht seetüchtig.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 5

Spalte 1-4: **Kode : 2010 (muster list – Musterliste)**

Text: Muster List

Erklärung: Zusammen mit dem Sicherheitsplan und dem Damage Control plan ist sie eine der wichtigsten Dokumente des Schiffes. In der Musterliste, auch Alarmliste genannt, wird beschrieben, was jedes der Besatzungsmitglieder im Falle eines Unglücks zu tun hat. Sie soll auch an geeigneten Stellen des Schiffes den Passagieren zugänglich sein, damit diese sich informieren könne, wie sie sich in einer solchen Situation zu verhalten haben. Die Alarmliste soll darüber hinaus angeben, wie der Alarm sich anhört und wie man ihn befolgen soll.

Convention references: CIII Reg. 53

Action taken: 99 (Soll später beseitigt werden – Angaben darüber wann fehlen)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994 (Original Englisch):

[Der estnische Reporter] - "Are these points important for the safety of the ship? ÅS: No, no, they have no significance whatsoever with what happend. It is more a formal document problem" [see "safety plan].

A.Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 30.9.1994 in Tallin:

"3.) Notiz 2010, "Master List" welche sich auf die Pflichten der Mannschaft in speziellen Situationen auf der Brücke bezieht . War nur in Englisch vorhanden. Nummer 99 bedeutet, daß der Mangel später behoben werden sollte."

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

Nicht ein Wort

Å. Sjöblom (ÅS) / G. Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

ÅS gab nichts an zu den Fehlerhaftigkeiten bezüglich der Alarmliste

Bericht der Havariekommission:

Der Fehler wird nicht angegeben, dahingegen stand in 5.2. daß "Zum Zeitpunkt des Auslaufens in Tallin am 27. September war die Estonia seetüchtig und gebührend bemannt. Es bestanden keine Beanstandungen seitens der Behörden oder Klassifikationsgesellschaften."

Archiv der Havariekommission:

SHK Estoniaarchiv A 58a, Anleitungen eingereicht am 16.11.1994, [Rettungs-Einsätze zu See] RITS-Übung, Alarmliste. Notiz bei SHK: "Fehlt im Archiv"

SHK Estoniaarchiv A 46e, Auswertung der RITS-Übung an Bord der Estonia, eingereicht durch den Lotsen Börje Hellgren am 3.11.1994 + Alarmliste

SOLAS 74-Konvention: CIII Reg.53 (Muster list and emergency instructions)

1. The muster list shall specify details of the general emergency alarm signal prescribed by regulation 50 and also action taken by crew and passengers when this alarm is sounded. The muster list shall also specify how the order to abandon ship will be given.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

2. The muster list shall show the duties assigned to the different members of the crew including:

.1 closing of the watertight doors, fire doors, valves, scuppers, sidescuttles, skylights, portholes and other similar openings in the ship.
.2 equipping of the survival craft and other life-saving appliances.
.3 preparation and launching of survival craft.
.4 general preparation of other life-saving appliances.
.5 muster of passengers.
.6 use of communication equipment.
.7 manning of fire parties assigned to deal with fires.
.8 special duties assigned in respect of the use of fire-fighting equipment and installations.

Kommentar der Faktengruppe:

Unter der Tagebuchnummer A 46e befindet sich im Estoniaarchiv die Alarmliste, welche während der RITS-Übung am 2.2.1994 verwendet wurde. Die Alarmliste hatte die Notiz A 58a handschriftlich auf der Anleitung doch befand sich gemäß Tagebucheintragung nicht dort wo sie hingehörte.

In den Akten des Seefahrtswerkes über die Estonia befindet sich eine solche Alarmliste wie sie bei der RITS-Übung verwendet wurde, mit dem Unterschied, daß hier die handschriftlichen Notizen fehlen.

Das Deckblatt der Alarmliste, welches den organisatorischen Plan für die Leitungsgruppe, die Rettungsgruppen, den Rettungsbootalarm und Brandalarm beinhaltet, war nur auf schwedischer Sprache vorhanden.

Die Seite zwei ist der Decksplan selber, auf dem ausgewiesen ist, wo sich die Rettungsmannschaften sammeln sollen, ist auf schwedischer, estnischer und englischer Sprache verfaßt. Um den Anweisungen der Seite zwei zu folgen, ist es aber notwendig, daß man die Anweisungen der Seite eins verstanden hat. Ein bißchen zynisch fragen wir uns, wie viele Esten wohl in der Lage sind in einer Notsituation Schwedisch verständlich zu lesen.

Es scheint ganz offensichtlich zu sein, daß die Notpläne usw. entgegen der Angaben in dem Abschlußbericht der Havariekommission nicht ins Estnische und Englische übersetzt waren. Die RITS-Übung wurde ein Jahr nachdem das Schiff seine erste Reise unter estnischer Leitung gemacht hatte am 1.Februar 1993 abgehalten. Die Kommission stellt fest:" Der Aufenthalt im Trockendock fand im Zusammenhang mit der Lieferung an die E-Linie im Jahr 1993 in Åbo statt. Bei dieser Gelegenheit wurden alle Schilder und Instruktionen gegen estnische, schwedische und englische ausgetauscht."

Die Alarmliste soll gemäß der SOLAS (Nummerierung gemäß SOLAS) unter anderem beschreiben wie und wer:

1. verantwortlich ist dafür, daß die wasserdichten Türen schließen sollen.
3. die Rettungsboote und Flöße vorbereiten und zu Wasser setzen soll
5. die Passagiere bei einer Evakuierung sammeln und leiten soll
6. für die Kommunikationsausrüstung des Schiffes und deren Pflege verantwortlich ist

Die Fehlerhaftigkeiten in der Alarmliste haben, im Gegensatz zu dem was ÅS sagt, natürlich entscheidende Bedeutung für die Sicherheit an Bord. Diese Dokumente sind nicht angefertigt worden, um die Inspektoren bei einer Hafenstaatskontrolle glücklich zu machen oder damit das Personal sich nicht gestresst fühlen muß, wenn sie Mängel aufweisen. Sie sollen angefertigt werden um, richtig angewendet, die Chance zu erhöhen in einer Krisensituation zu überleben – und für nichts anderes!

Gemäß der Paris MOU, Zusatz 13, welche im September 1994 galtsind Mängel in der Alarmliste ein spezieller Grund für eine ausgeweitete Inspektion. "Clear Grounds for en extended inspection". Bei einer ausgeweiteten Inspektion gelten spezielle Regeln wie man zu verfahren hat, welche schon vom Umfang her, bei der Situation, in der sich die MS Estonia befand, vermutlich ein Auslaufen zu dieser Zeit verhindert hätten.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 6

Spalte 1-4: **Kode : 2030 (damage control plan- Schadenskontrollplan)**

Text : Damage Control Plan

Erklärung: Der Schadenskontrollplan des Schiffes ist, zusammen mit den oben angegebenen, eines der wichtigsten Dokumente an Bord. Der Schadenskontrollplan ist Bestandteil des Sicherheitsplanes und soll permanent ausgehängt sein oder zugänglich als Anleitung für die verantwortlichen Befehlshabenden des Schiffes. Der Schadenskontrollplan soll für jedes Deck deutlich die wasserdichten Schotten und deren Öffnungen beschreiben, wie die wasserdicht en Türen schließen, wie dieses auf der Brücke beschrieben und gezeigt wird, sowie zu ver fahren ist, um eine Schlagseite bei jeglicher Art von Leckage entgegenzuwirken.

Convention references: CII-1 Reg. 23 (Damage control plans in passenger ships)

Action taken: 99 (Soll später beseitigt werden – Angaben darüber wann fehlen)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994:

" It was further that they could not show us a damage control plan," [Dieses sollte wohl bedeuten: "Später konnten sie uns nicht einen Schadenskontrollplan zeigen, ". Mit anderen Worten: Er fehlte]

A.Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 30.9.1994 in Tallin:

"3.) Notiz 2030, "Damage Control Plan 99" welcher sich auf die Fehlerbeseitigungsinstruktionenauf der Brücke bezieht . War nur in Englisch vorhanden. Nummer 99 bedeutet, daß der Mangel später behoben werden sollte."

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

Der Fehler wurde mit keinem Wort erwähnt

Å. Sjöblom (ÅS) / G. Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

"Die konnten nicht einen Schadenskontrollplan zeigen".

Bericht der Havariekommission:

Der Fehler wird nicht angegeben, dahingegen stand in 5.2. daß "Zum Zeitpunkt des Auslaufens in Tallin am 27. September war die Estonia seetüchtig und gebührend bemannt. Es bestanden keine Beanstandungen seitens der Behörden oder Klassifikationsgesellschaften."

SOLAS 74-Konvention: CII-1 Reg. 23

There shall be permanently exhibited, for the guidance of the officer in charge of the ship, plans showing clearly for each deck and hold the boundaries of the watertight compartments, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof, and the arrangements for the correction of any list due to flooding. In addition, booklets containing the aforementioned information shall be made available to the officers of the ship.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Kommentar der Faktengruppe:

Es kann nicht genug betont werden, daß alle der hier beschriebenen Sicherheitspläne zu jeder Zeit und zu jeder Gelegenheit zugänglich sein sollen. Bei der von Sjöblom und Valgma durchgeführten Inspektion befanden sich nach Sjöblom Angaben bis zu 600 Menschen an Bord.

Das Schiff sinkt, wenn genug Wasser in das Freibord (in diesem Fall das Autodeck) eindringt. Die Estonia sank binnen weniger als einer Stunde von Beginn des Unglücks an gerechnet, was unerhört schnell ist für diesen Typ von Schiff.

(Die Faktengruppe hat noch nicht bestätigt, wann genau das Unglück begann. Einige Beobachter geben an, daß das Unglück bereits gegen 21 Uhr begann, viele andere geben als Zeitpunkt ca. 0.45 Uhr an, die meisten der Beobachtungen geben ca. 1.00 Uhr an und die Havariekommission gibt 1.15 Uhr als den Zeitpunkt an nachdem drei der Besatzungsmitglieder ihre Zeugenaussage entsprechend geändert hatten. Sollte die von der Kommission angegebene Zeit den Tatsachen entsprechen, so sank das Schiff in weniger als 40 Minuten.)

Bei einer Leckage soll der Schadenskontrollplan, unabgesehen von der Ursache, zu finden sein, welcher angibt, wie mit einer Schlagseite, die aufgrund einer Leckage entstanden ist, umzugehen ist und welche Maßnahmen zu treffen sind, um den Schadensverlauf zu begrenzen. Dieser Plan beinhaltet deshalb Instruktionen wie verschiedene untereinander jeweils wasserdichte Abteilungen durch den Einsatz der wasserdichten Schotten und Türen die Verbreitung des eingedrungenen Wasser in nicht geschädigte Abteilungen verhindern sollen (siehe 0745, means of control, MIMIC Panel, unten).

Die MS Estonia hätte es ohne Probleme schaffen sollen nicht ohne zu sinken oder auch nur die Stabilität zu verlieren, selbst wenn zwei Abteilungen voll Wasser gewesen wären (Bezug: Seefahrtsexperten: Professor Anders Ulfvarson, Anders Björkman und A. Kuteinikov sowie der Bericht der Havariekommission, siehe auch die kommenden Berichte der Faktengruppe zum Beweis, daß die Bugklappe während des Unglücksverlaufes niemals heruntergeklappt war sowie dem Beweis dafür, daß sich mindestens ein größeres Loch im Schiffsrumpf befand). Mit mindestens einer dritten wassergefüllten Abteilung, oder der entsprechenden Wassermenge verteilt auf mehrere wasserdichte Abteilung, verlor die Estonia so viel Auftrieb, daß sie kenterte und sank.

Die Estonia ist nicht gesunken, weil der Schadenskontrollplan fehlte, doch die Möglichkeit, daß Menschen unnötig sterben ist viel, viel höher wenn ein Schiff Leck schlägt und diese Instruktionen nicht verfügbar sind.

Dieser Mangel wurde in vorangehenden Berichten der Hafenstaatskontrolle nicht erwähnt.

Die Sprache von: "No, no, they have no significance whatsoever with what happend. It is more a formal document problem." muß einem weniger ahnungslosen Zuhörer oder Leser wenigstens als eine echte Lässigkeit des Seesicherheitsgedanken erscheinen. Das war Müßigkeit in der Ausführung behördlichen Pflichten, welche in diesem Fall mehr als 850 Menschen das Leben kostete.

Die MS Estonia war aufgrund dieser Mängel definitiv bei seiner letzten Reise nicht seetüchtig und deshalb natürlich auch nicht bei Auslaufen in Tallin.

Copywrite: B Stemberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 7

Spalte 1-4: **Kode : 2045 (cargo operation manual – Lastenhandhabungsanleitung)**

Text : Cargo Operation Manual

Erklärung: Die Lasthandhabungsanleitung beschreibt wie die Beladung und auch das Festzurren der Lasten geschehen soll. Das Beladen soll dokumentiert werden gemäß eines Protokolles welches dann als Grundlage für die Berechnung der Stabilität im Stabilitätsbuch verwahrt wird.

Convention references: IMO A 714 (17)

Action taken: 99 (Soll später beseitigt werden – Angaben darüber wann fehlen)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994:

"they could not show us a cargo securing manual." Die Anleitung fehlte also.

A.Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 30.9.1994 in Tallin:

"5.) Notiz 2045, "Carol [Cargo] Operation Manual 99" bezieht sich darauf, daß die Befestigungsvorrichtungen für die Last nicht zureichend waren. Das Handbuch befand sich auf der Brücke. Die Nummer 9[9] bedeutet, daß das beseitigt werden sollte."

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

"Sie diskutierten auch die Lastensicherung mit welcher sie nicht ganz zufrieden waren."

Å. Sjöblom (ÅS) / G. Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

"Sie konnten keinen "damage" control plan zeigen, Lastsicherungsanweisung. Die Brückeninstruktionen fanden wir dann auch später da oben auf der Brücke nicht ."

Bericht der Havariekommission:

Der Fehler wurde nicht aufgeführt, dahingegen wird unter 13.2.2, Vorbereitungen für die Reise, angegeben:

... Es ist gemäß der Angaben normal, daß das Festzurren der Fahrzeuge noch nicht abgeschlossen ist, wenn das Schiff ausläuft. Es wird dann schnellstmöglich nach Auslaufen zu Ende geführt."

Resolution IMO A 714 (17) wird hier nicht kommentiert.

Kommentar der Faktengruppe:

Gemäß der SOLAS 74 (C VI-5 storage and securing) soll die Last so geladen und festgezurrt werden, daß, so weit das praktisch möglich ist, kein Schaden am Schiff und an Personen, die sich im Lastraum befinden, geschehen kann. Spezielle Rücksicht soll dabei auf Roll-on/Roll-off-Schiffe genommen werden. Des weiteren wird im speziellen angegeben, daß die Last vor dem Auslaufen befestigt sein muß.

Ein korrektes Lastenhandhabungsbuch gibt darüber Auskunft, wie ein Schiff beladen werden soll.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Die MS Estonia verließ nach den Angaben der Havariekommission den Hafen mit einer einpro Schlagseite nach Steuerbord, und das obwohl die Backbord-Ballasttanks mit 183 Tonnen W: oben hin gefüllt waren. Dies ist in sich ein Verstoß gegen die Regeln, da ein genüger Spielraum vorhanden sein muß, um das Schiff bei eventuellen Lastverschiebungen oder einer a... begründeten Schlagseite wieder auszubalancieren.

Man schätzt die totale Zuladung auf dem Autodeck auf 1100 Tonnen in der Form von LKWs und Autos. Man weiß nicht genau, oder hat es nicht angegeben, ob das Deck 3, welches ein höhenverstellbares Autodeck im Raum des ganzen Autodecks war, hochgefahren oder in Gebrauch war. Sollten sich auch auf diesem Deck Fahrzeuge befunden haben, so war der Schwerpunkt des Schiffes höher, was einen kleineren Stabilitätsspielraum zur Folge hat.

Als die erste Schlagseite, welche nach Angaben von Überlebenden 30-50 Grad betrug, auftrat, kamen nach Aussagen von Zeugen die Getränkeautomaten und andere Einrichtungsgegenstände nach Steuerbord "geflogen". (Laut Angaben der Havariekommission betrug die erste Schlagseite 15 Grad.) Sollten die Zeugenaussagen der Wahrheit entsprechen, so kann man mit guten Grund davon ausgehen, daß sich auch Lastwagen aus ihren Verzurrungen gelöst haben und nach Steuerbord geglitten oder gekippt sind. Die Autos werden nicht festgegezurrt, doch bei schlechten Wetter sollen Klötze auf dem Deck angebracht werden. Somit stehen die Autos bei einer Schlagseite von mehr als 15 Grad unter keinen Umständen an ihrem alten Platz.

Die Estonia hat sich trotz der starken Schlagseite und der Lastverschiebung sehr schnell aufgerichtet. Eine glaubwürdige Möglichkeit dafür, daß so etwas passiert wäre, daß das Wasser sehr schnell unter das Autodeck eingedrungen ist und somit den Schwerpunkt tiefer werden ließ, was zufällig als Ausgleich der Stabilität in Richtung Backbord diente. (Die Ballasttanks konnte man ja nicht nutzen, da sie ja Backbord bereits mit Wasser gefüllt waren und Steuerbord leer.)

Als die stabilisierende Wirkung des einströmenden Wasser nach Backbord aufhörte, weil das Balancegleichgewicht erreicht war (der Wasserpegel stieg "gleichmäßig" unter dem Autodeck) sorgten die Lastverschiebung sowie Wellen und Wind (3-4,5 Meter und 15 m/s im Schnitt) und vielleicht einen verstärkten Ruderausschlag nach Steuerbord wiederum für eine veränderte Stabilität, welche eine erhöhte Schlagseite nach Steuerbord verursachte. Diese Schlagseite bewirkte das Kentern und Sinken des Schiffes. In den Videomaterialien der Havariekommission ist zu sehen, daß das Ruder der Estonia hart Steuerbord steht.

Wenn A. Valgma Recht hatte mit seiner beschworenen Aussage, dann fehlten Befestigungsanordnungen an den Lasten und eine erhöhte Anzahl von Fahrzeugen war nicht hinreichend festgezurrt bzw. hatte gar keine Befestigung. Sollte dies der Fall gewesen sein, dann trug das zu einer Beschleunigung des Unglücksverlaufs bei.

ÅS gab an, daß die Lastenhandhabungsanleitung ganz fehlte.

Valgmas und ÅS Aussage widersprechen sich nicht. Das eine ist nur eine natürliche Folge des anderen. Ohne ein korrektes Lastenhandhabungsbuch ist es sehr wahrscheinlich, das unzufriedenstellende Befestigungen ihrer Entdeckung entgehen.

Fehlende Befestigungen sind sehr leicht zu erkennen und die Risiken, welche eine schlechte Befestigung birgt sind ebenfalls leicht vorauszusagen.

Ein anerkanntes Stabilitätsbuch fehlte nach den Angaben von ÅS auch an Bord. Er fragte nach dem Befehlshabenden und den zweiten Steuermann, welcher dafür verantwortlich war, wartete auf ihn, doch ließ die Sache dann auf sich beruhen, als der zweite Steuermann nicht auftauchte.

Der Estonia wurde die Abfahrt in einem Zustand erlaubt, welcher nicht seetüchtig war.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 8

Spalte 1-4: Kode 0710 (fire prevention – Brandschutz)

Text : Fire prevention Nav. Bridge door, Boiler room closing device missing, Fire door in Galley not working properly.

Erklärung: Brandschutz Tür der Navigationsbrücke, der Verschlußmechanismus des Kesselraumes fehlte, Brandtür in der Küche funktioniert nicht zufriedenstellend.

Convention references: CII-2 (Construction, fire protection, fire detection, fire extinction)

Action taken: 17 (Der Kapitän sollte unterrichtet werden und der Fehler sollte vor dem Auslaufen beseitigt werden)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994 (Original Englisch):

"it is of extreme importance that fire doors are in operation and so on, etc. We found some fire doors not in operation. This is extremely important for us and has to be rectified immediately. On an Estonian vessel in an Estonian Port we are not authority. We can not order anything but there was a mutual understanding to rectify. I think it was on 3 or 4 spots onboard, not more. It's a very big ship with thousands or at least hundreds of doors. There was.....[Gedankenpause?] It was not a large number and it was rectified immediately."

A.Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 30.9.1994 in Tallin:

Nicht ein Wort

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

"Sie diskutierten viel über den eingebauten Brandschutz. Das Feuermeldesystem in der Küchenregion war sabotiert worden."

Å. Sjöblom (ÅS) / G. Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

ÅS: "Dann auf dem Weg nach unten [fuhren wir] ein paar Brandalarme. Wir checkten die Brandschutztüren. Woran wir hängenblieben war wohl eigentlich die Küche, denn da hatte man den Brandschutz komplett sabotiert, ohne richtig zu wissen, was man damit eigentlich getan hatte. All diese Sachen notierten wir uns und schrieben es später ein."

GZ (Auf Deck 0 und 1): "..., kleine Öffnungen, so das sie nicht durch das wasserdichte Schott hindurchkamen, und sie bedienten die wasserdichten Türen komplett manuell von unten, die ganze Zeit mit der Vorgabe von der Brücke oben, sie offen zu halten. Als wir fortfuhren da ging es aus [unklar] so fuhren sie gleichzeitig in die geöffnete Position, so daß das dazu beitrug...[Gedankenpause] [unklar] , wie wir drinnen sahen, wir fuhren nicht hinauf und schlossen alle Türen, nur mit dem Gedanken, daß sich Menschen an Bord befanden. ....Und später gingen wir weiter hinauf in die Passagierabteilung unter dem Autodeck und fuhren da auch einige Schließungen der wasserdichten Türen. Sie funktionierten absolut ausgezeichnet, und wir gingen richtig durch und da befanden sich Signale und Signalhörner und Sachen [!?]. So gingen wir eine Runde über das Autodeck und betrachteten die Hauptbrandleine, die Sektionsventile und Brandposten und solche Sachen."

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Bericht der Havariekommission:

Der Fehler wurde mit keinem Wort erwähnt.

SOLAS 74-Konvention: CII-2 Reg. 41-2 (Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994)

4.1 Hinged fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be self-closing and be capable of release from a central control station and from a position at the door.

6.5 All fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be capable of release from a central control station and from a position at the door.

Kommentar der Faktengruppe:

ÅS behauptete, daß er keine Handhabe dazu hatte einzugreifen, da die Kontrolle in Tallin durchgeführt wurde. Er merkte wohl, daß´er sich nicht darauf berufen konnte, daß es sich um eine Übung handelte. Unabhängig davon, ob es sich um eine Übung handelte oder nicht, ist es eine Tatsache, daß die schwedischen Inspektoren von der estnischen Seefahrtsverwaltung bestellt waren, um unter anderen als Experten die Kontrolle auf der MS Estonia zu leiten und auszuführen. Das geht konform mit der SOLAS-Konvention und gibt den schwedischen Inspektoren das Mandat zu vollständiger Arbeit auf Rechnung der estnischen Verwaltung.

Es ist an dieser Stelle unklar, warum ÅS/GZ/AV sich mit dem Test der Brandschutztüren auch auf die wasserdichten Türen beziehen. Die Beschreibung von GZ ließ erkennen, daß mehr als eine Tür auf dem Deck Null sich wieder öffnete nachdem sie manuell geschlossen worden war. Aus dem Bericht der Hafenstaatskontrolle geht hervor, daß es sich dabei um mindestens 3 Türen handelte, welche sich alle über dem Autodeck befanden.

In dem Bericht der Hafenstaatskontrolle wurde der Fehler bezüglich der Türen unter dem Punkt "0745 Means of Control MIMIC Panel" angegeben.

A.Valgma hat in seiner sonst so strukturierten beschworenen Aussage den Fehler mit den Brandschutztüren vergessen, obwohl er eine beglaubigte Kopie des Berichtes der Hafenstaatskontrolle eingereicht hat, auf welchem diese Fehler aufgeführt waren.

Å.Sjöblom nahm es sehr ernst mit diesen Fehlern und gab an, daß sie unmittelbar beseitigt werden müssen.

Wenn dieser Fehler beseitigt worden wäre, so hätte diese Anmerkung bei dem abschließenden Rundgang den Kod 10, welcher bedeutet, daß die Fehler beseitigt worden sind, erhalten müssen und nicht wie geschehen Kod 17. Zur Verdeutlichung muß hier angegeben werden, daß sich diese Kode mit Erklärung auf jeder Rückseite der einzelnen Seiten des Formulars befinden, welches zur Hafenstaatskontrolle angewendet wird. Es bedarf somit keiner tieferen Kenntnisse, umdie richtige Ziffer zu raten, wenn man sich erst mal klar gemacht hat, welche der SOLAS-Regeln hier gilt.

ÅS hat in seinen eingereichten Original unter "Convention references", was ausgefüllt werden soll, wenn dem Schiff das Auslaufen untersagt wird, alle Rechte wenn es darum geht, welche der SOLAS-Regeln gilt. Daß man in einer Trainingssituation trainiert, wie man ein Formular falsch ausfüllt, erscheint uns als eine weiterere eigenartige und unlogische Pädagogik.

Bezüglich der unmittelbaren Beseitigung der Fehler wissen wir von der Faktengruppe nicht, wie leicht es war, die erforderlichen automatischen Türverschlußvorrichtungen zu der damaligen Zeit gegen fünf Uhr nachmittags in Tallin zu finden. Zum Vergleich: So etwas gegen 5 Uhr nachmittags in Stockholm zu bewerkstelligen ist kein ganz so leichter Auftrag.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Die MS Estonia wurde fahren gelassen, obwohl sie gemäß der SOLAS 74 hätte dabehalten werden müssen, bis die Mängel beseitigt worden sind und dies dokumentiert wurde oder sich die verantwortlichen Inspektoren selber über die Reparatur vergewissert haben.

Die MS Estonia war nicht seetüchtig.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 9

Spalte 1-4: **Kode 1520 (shipsborne navigational equipment – fest installierte Navigationsausrüstung)**

Text : "off-course" alarm not installed

Erklärung: Ein Protokollalarm des Navigationssystemes und des Autopilotens wie z.B. ein Bezugs-/Alarmsystem eines Magnetkompasses zur Angabe einer Kursabweichung von einem der anderen unabhängigen Kompasse. Ein solches System fehlte auf der Estonia

Convention references: IMO A342 (IX)

Action taken: 99 (Soll später beseitigt werden – Angaben darüber wann fehlen)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994:

Kein Wort zu diesem Fehler

A.Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 31.10.1994 in Tallin:

Dieser Punkt wurde nicht in Avs Aussage genannt

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

Kein Wort

Å. Sjöblom (ÅS) / G. Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

ÅS: " Wir sprachen etwas über deren Autopiloten, sie hatten auch keinen Protokollalarm, welchen sie nach der IMO-Resolution A 342 hätten haben müssen. Es gab auch keinen Referenzkompass, einen Magnetkompass zum Beispiel. Das waren aber nur Sachen, die wir mit dem Obersteuermann diskutierten und die wir mit unseren Auszubildenden erörterten, damit sie einen Einblick erhalten, worum es sich handelt."

Bericht der Havariekommission:

Der Fehler wurde nicht angegeben, dahingegen wurde angegeben: "Sie fanden keine Mängel welche dazu Anlass gegeben hätten, das Schiff nicht auslaufen zu lassen oder zu einer anderen Beanstandung geführt hätten, "

IMO-Resolution A 342 (IX)

Wir haben diese Resolution nicht studiert, doch nehmen wir an, daß sie in dieser Angelegenheit größere Ansprüche stellt als die SOLAS 74, da die SOLAS einer anderen Konvention vorzuziehen ist, solange die andere Konvention nicht strengere Auflagen besitzt.

Kommentar der Faktengruppe:

Dieser Punkt ist verwirrend. Der Punkt wird hier im Vorübergehen behandelt. Doch als wir im Internet in die Datenbank schauten, welche das Paris MOU über alle Hafenstaatskontrollen der 16 Länder die das Paris MOU unterzeichnet haben unterhält, fanden wir Passagierfahrzeuge, denen nur mit diesem einzigen Mangel das Auslaufen untersagt wurde.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

ÅS ist ein wenig undeutlich in seiner Definition. Aus seiner Aussage könnte man die Auffassung bekommen, daß eine Kompassrose fehlte. Das was fehlte war ein Referenzsystem, welches Alarm gibt, wenn einer der Kompasse etwas anderes anzeigt als die anderen.

Die verschiedenen Navigationshilfsmittel können trotz allem kaputt gehen, so daß eine Überwachung mit einen Warnsystem nur recht und billig sein kann, um sicherzustellen auf welchen Kurs man sich gerade befindet.. Wenn man nicht weiß, auf welchem Kurs man sich gerade befindet, sinkt die Sicherheit auf See drastisch.

Im Falle einer Notsituation, z.B. eines Lecks, ist es lebensnotwendig die folgenden Punkte bezüglich der Navigation zu kennen: Die Position des Schiffes (Die Besatzung der Estonia hatte sehr große Schwierigkeiten eine exakte Position anzugeben und sie gaben zum Schluß diese auch noch fehlerhaft an), die Gewässertiefe und Beschaffenheit, mögliche Plätze des Strandens, mögliche Untiefen in der Umgebung, mögliche Nothäfen, Risikofaktoren, wie z.B. weiterer Verkehr, Risiko der Verunreinigung durch die Leckage (z.B. durch Öl usw.).

Die Route der Estonia am Unglücksabend ist nicht bekannt, da das Radarsignal, welches regelmäßig von allen Schiffen in Finland aufgenommen wird, gerade zu der Zeit verschwunden war. Es sind Radaraufzeichnungen all der anderen Schiffe, die in der betreffenden Nacht unterwegs waren, vorhanden. Nur das Radarsignal der Estonia ist nicht aufzutreiben und es scheint sich keiner erklären zu können, wo es hin ist. Die Faktengruppe hat jedoch Beweise gefunden, nach denen "die Estonia von dem Zeitpunkt des Auslaufen, wie auch der weitere Schiffsverkehr, auf den Radarschirmen der finnischen Seeüberwachung befand".Dieses wurde durch die Seeüberwachung des finnischen Meerbusens bestätigt. Es wurde auch von mehreren anderen, allerdings von uns noch nicht bestätigten, Quellen angegeben, daß die Estonia am Abend des Unglücks nicht die normale Route nahm, sondern ca. 15 Entfernungsminuten mehr südlich fuhr. Auch der Ort des Unglücks zeigt, daß die Estonia außerhalb des Kurses war.

Die MS Estonia war in dieser Nacht nach Angaben der Havariekommission auf dem Weg durch den Südarm, welcher die nördliche Anfahrt nach Stockholm darstellt. Der Grund dafür war, daß der Kapitän der zweiten Besetzung A. Piht sein Lotsenexamen bei der Anfahrt nach Stockholm machen sollte. Beim Lotsenexamen wird vorzugsweise die nördliche Anfahrt gewählt. Die alternative Anfahrt über Sandhamn ist viel kürzer, doch liegt sie bedeutlich weiter südlich.

Der Kurs, von dem die Kommission ausgegangen ist, daß die Estonia ihn verfolgt hat, ist unlogisch.

1. Der Kurs stimmt nicht mit dem eigentlich normalen Kurs von Tallin zum Südarm überein. Er liegt bedeutlich weiter nördlich.

2. Der von der Kommission ausgelegte Kurs der Estonia weist auf ein Anlaufen des Südarmes hin, welches nicht mit der Anfahrtsrinne übereinstimmt.

3. Wenn die MS Estonia auf der Art und Weise gelaufen wäre, wie es die Kommission behauptet, dann hatte die Estonia so um 23.55 Uhr damit begonnen, die von Süden kommende Einfahrtszone des Schiffsverkehr zum Finnischen Meerbusen mit 12 Distanzminuten und unter 30 Grad zu kreuzen.

Man braucht es wohl kaum hervorzuheben, welche Gefahren ein derartiges Kreuzmanöver mitten in der Nacht und bei derartigen Wetterverhältnissen bedeutet. Das Risiko einer Kollision war offenbar. Die Angaben, über die die Faktengruppe verfügt, zeigen jedoch, daß die MS Estonia möglicherweise ein noch weiter südlichen Kurs verfolgte, wobei das Risiko während des Passierens der Verkehrszone geringer ausgefallen wäre, da man sie nun mehr rechtwinklig gekreuzt hätte.

Der südlichere Kurs war in diesem Zusammenhang selten unglücklich, da die Ostsee an dieser Stelle bedeutlich tiefer ist. Wäre die Estonia ihrer normalen Route gefolgt, so hätte sie sich zum Zeitpunkt des Unglückes, soweit es dann passiert wäre, sehr nahe an Gebieten mit seichtem Wasser befunden. An vielen Stellen so seicht, daß Teile des Schiffes über der Wasseroberfläche gewesen wären, während das Schiff auf dem Meeresboden gelegen hätte. Was das für Konsequenzen auf die Überlebens-chancen der an Bord befindlichen Personen gehabt hätte, ist nicht schwer zu verstehen.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Nun wissen wir aber (noch) nicht, warum die Estonia so fuhr wie sie fuhr.Dieses ist eine der vielen Unklarheiten welche näher untersucht werden muß, da sie eine derartige Bedeutung für die Anzahl der Uberlebenden, die Rettungsarbeiten und die Zeit, die es brauchte, bis andere Fähren brauchten, bis sie die Unglücksstelle erreichten hat, sowie auf den Havarieverlauf an sich. Das konnte viele Gründe gehabt haben und drei der möglichen Szenarien, welche natürlich auf Spekulationen beruhen, sollen hier aufgezeigt werden:

1. Kapitän Andreson kann sich für den mehr südlichen Kurs entschieden haben, da die Wellenhöhe in tieferen Gewässern im normalen Fall geringer ist, als in seichten Gewässern. (Wir wissen nicht, ob es seine Gewohnheit war, alternative Kurse zu wählen, wenn solch eine starke Brise (15 m/s) wie in der Unglücksnacht herrschte.)

2. Man hatte beschlossen, einen südlicheren Kurs zu wählen, um zu inszenieren, daß das Schiff aus dem Kurs gelaufen war, da auch Kapitän Andreson eine Lotsenausbildung machte.

3. Es könnte sein, daß ein Fehler im Navigationssystem vortag, den man nicht erkannte, da man über keinerlei Kursreferenzsystem verfügte.

(Die Leser dieses Berichtes dürfen gerne mit Wissen und Beobachtungen zu diesem Thema beitragen.)

Das Interim Passenger Ship Safety Certificate der Estonia, gültig vom 28.1.93 bis maximal 28.6.93, welches bestätigt, daß das Schiff der SOLAS 74-Konvention entsprach und welches vom Bureau Veritas ausgefertigt war, befindet sich als Kopie im Archiv des Seefahrtswerkes. Punkt 2.7 gibt an, daß "the ship was complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications.".

In den folgenden Hafenstaatskontrollen wurde nie eine Anmerkung zu diesem Mangel getätigt. Das bedeutet eigentlich, daß entweder ein solches Referenzsystem seit der Zertifizierung oder einer der Kontrollen im Februar 1993 bis März 1994 verschwunden ist, oder daß das System niemals installiert war, womit dann sowohl das Bureau Veritas, als auch das schwedische Seefahrtswerk nicht ihren rechtsmäßigen Pflichten nachgekommen wären.

Unabgesehen davon, ob das dritte Szenario der Wahrheit entspricht, verließ die Estonia den Hafen mit derartigen Mängeln, daß sie nicht als seetüchtig angesehen werden konnte, da allein die Möglichkeit, daß sie ihren normalen Kurs aus diesem Grund nicht verfolgen konnte eine Gefährdung von Menschenleben bedeutete.

Sollte das dritte Szenario stimmen, dann starben eine Menge Personen, deren Leben sonst hätte gerettet werden können.

Es muß eine neue Havarieuntersuchung gemacht werden und die MS Estonia war nicht seetüchtig.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 10

Spalte 1-4: **Kode: 0745 (ventilation, fire dampers, valves, quick closing devices, means of control)**

Text : Means of Control, MIMIC Panel

Erklärung: "Kontrollsystem – MIMIC-Bedienpult" (MIME-Bedienpult) ist eine Ausrüstung welche auf der Brücke anzeigt, welche Türen offen stehen und welche geschlossen sind. Die Brandschutztüren und die Öffnungen in den wasserdichten Schotten sollen sowohl von der Brücke als auch lokal und manuell zu schließen und öffnen sein.

Convention references: CII-1 Reg. 15. 8.2 (Opening in watertight bulkheads in passenger ships) CII-2 Reg. 37 1.2.3 (Protection of special category spaces)

Action taken: 99 (Soll später beseitigt werden – Angaben darüber wann fehlen)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994:

Dieser Fehler wird nicht genannt

A.Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 30.9.1994 in Tallin:

Valgma "vergißt" diesen Punkt auch

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

Kein Wort

Å. Sjöblom (ÅS) / G. Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

ÅS: "Oben auf der Brücke hatten wir eine Auseinandersetzung über das MIME-Bedienpult, zu [unklar] Recht, das wurde notiert, wenn ich das noch recht in Erinnerung habe. Es war nicht so, daß es nicht funktionierte. Wir testeten dann aber das Schließen nicht. [Gedankenpause] Das tut man nicht, wenn man vielleicht 500 –600 Personen an Bord hat, das ist völlig unmöglich. Gunnar machte hingegen einige lokale Tests da unten [.] Der Fehler mit dem MIME-Bedienpult lag eher darin, daß der Obersteuermann nicht so recht wußte, was offen und was geschlossen war. Es leuchtete nämlich grün und der Obersteuermann dachte, daß bedeutet, daß es geschlossen war. Und das soll auch gemäß der neuen SOLAS-Regeln so sein. Doch auf diesem Schiff bedeutete das, daß sie offen standen."

GZ (auf Deck 0 und 1): "...,"..., kleine Öffnungen, so daß sie nicht durch das wasserdichte Schott hindurchkamen, und bedienten die wasserdichten Türen komplett manuell von unten, die ganze Zeit mit der Vorgabe von der Brücke oben, sie offen zu halten. Als wir fortfuhren da ging es aus [unklar] so fuhren sie gleichzeitig in die geöffnete Position, so daß das dazu beitrug...[Gedankenpause] [unklar] , wie wir drinnen sahen, wir schlossen nicht alle alle Türen von oben, nur mit dem Gedanken, daß sich Menschen an Bord befanden. ....Und später gingen wir weiter hinauf in die Passagierabteilung unter dem Autodeck und fuhren da auch einige Schließungen der wasserdichten Türen. Sie funktionierten absolut ausgezeichnet, und wir gingen richtig durch und da befanden sich Signale und Signalhörner und Sachen [!?]."

Zu einem späteren Zeitpunkt nach den Diskussionen über die Mängel an den "loadline angelegenheiten" und dem mangelnden Verständnis des Obersteuermanns schaltete sich Bengt Schager ein:

- "Wie hat sich das mit dem Mangel an Verständnis geäußert?" ÅS: "Das fing ja eigentlich alles mit dem MIME-Bedienpult an, du meinst wofür ein Obersteuermann auf einen Schiff direkt verantwortlich [Gedankenpause] . Das ist ja Ausrüstung, die zum Damage control plan gehört, die soll direkt schließen. Und im Notfall werden sie von oben geschlossen.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Also ich muß schon sagen, das ist ja mindestens normal, wenn die wissen, ob die geschlossen oder offen sind. Es ist aber auch äußerst unglücklich mit all diesen MIME-Bedienpulten, denn bis zur jetzigen SOLAS 90, war es nicht verboten, grünes Licht zu haben, wenn sie offen standen. Aber es war gemäß der SOLAS 90, daß man international darauf verständigte, daß das Verwirrung stiftet. Grün bedeutet ja immer OK, geschlossene Türen sind OK, so daß es ein bißchen Zeit in Anspruch nahm, bis man sich auf dieses Regelwerk einigen konnte. Und ich könnte gerne sagen, daß 90% von allem was installiert ist, genauso installiert ist, wie auf der Estonia. Doch da wußte man davon. Wenn man unsicher ist, dann macht man es wie auf ein paar anderen Schiffen, man klebt kleine Zettel dran."

Bericht der Havariekommission:

Der Fehler wird mit keinem Wort erwähnt

SOLAS 74-Konvention: CII-1 Reg. 15

8.2 The central operating console at the navigation bridge shall be provided with a diagram showing the location of each door, with visual indicators to show whether each door is open or closed. A red light shall indicate a door is fully open and a green light shall indicate a door is fully closed. When the door is closed remotely the red light shall indicate the intermediate position by flashing. The indicating circuit shall be independent of the control circuit for each door.

C II-2 Reg. 37

1.2.3 Indicators shall be provided on the navigation bridge which shall indicate when any fire door leading to or from the special category spaces is closed.

Kommentar der Faktengruppe:

Dieses ist wahrscheinlich der todesbringenste Fehler von allen. In Verbindung mit dem fehlenden Schadenskontrollplan ist gemäß unserer Auffassung dieser Mangel in Kombination mit der Nachlässigkeit und dem Mangel an Kompetenz der schwerwiegenste Grund dafür, daß so viele ihr Leben lassen mußten.

Ohne Wasser in mehr als drei voneinander abgeschotteten Abteilungen unter dem Autodeck sinkt eine Passagierfähre wie die Estonia nicht. Unabhängig davon, wo das Wasser herkam haben die wasserdichten Türen ihre Funktion durch technische Fehler oder falsche Handhabung nicht erfüllt. Wenn die Türen geschlossen gewesen wären, hätte sich das einströmende Wasser in einer Abteilung gesammelt, möglicherweise auch in zwei Abteilungen, wenn das Wasser sowohl durch das Treppenhaus als auch durch ein Loch im Schiffsrumpf eingedrungen wäre.

Gewiß zeigte das MIME-Bedienpult grünes Licht, obwohl die Türen offen waren, doch das war zulässig, da das Boot vor 1980 gebaut war. Daß die Türen nicht manuell geschlossen werden konnten, ohne daß sie sofort wieder aufgingen, war und ist absolut verboten.

Alle Theorien über die Ursachen des Estoniaunglückes, von den schlechten der Havariekommission bis hin zu den meist fantastischen konspiratorischen und unglaublichen haben alle gemeinsam daß sie nicht die wichtigste Frage im Bezug auf den Untergang der Estonia behandeln:

Wie hat sich das Wasser ausgebreitet und mindestens drei der wasserdichten Abteilungen unter dem Autodeck gefüllt?

- Sind Schäden an mindestens zwei (drei) der wasserdichten Schotten aufgetreten, so daß das Wasser drei (vier) wasserdichte Abteilungen erreichen konnte?

- Sind eines oder mehrere Löcher im Schiffsrumpf so groß gewesen oder so gelegen gewesen, daß es in mindestens drei Abteilungen geleckt hat und somit zum Sinken führte?

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Oder, um es sich einfach zu machen:

- Kann es so gewesen sein, daß die wasserdichten Schotten auf Deck 1 niemals geschlossen haben?

Daß die Türen direkt nach oben gefahren sind, galt für eine Anzahl Türen auf Deck 0. Wer sagt denn, daß diese Türen nicht direkt nach oben gefahren sind, auch wenn sie von der Brücke oben geschlossen wurden? Wenn GZ seine Aussage, daß "die lagen die ganze Zeit mit dem Signal von der Brücke oben offen gehalten zu werden." als gegeben angesehen hätte, anstelle sich sicher zu sein, so ändert das die Szenerie. Auf Deck 1 konnten die Türen anscheinend ohne Probleme manuell manuell geschlossen werden, außerdem in Begleitung von sowohl Signalen als auch Signalhörnern und Sachen. Warum funktionierten die Türen auf Deck 0 bei den Tests von GZ nicht, während die Türen auf Deck 1 funktionierten?

Es gibt keinen Überlebenden von Deck 1 der angegeben hat, daß irgendeine der Schottüren geschlossen war, als sie sich ins obere Schiff retteten. Daher ist es wahrscheinlich, daß die Türen nie von der Brücke geschlossen wurden. Da selbst der höchste verantwortliche Befehlshabende für die Schadenskontrolle nicht wußte, wie das Türverschluß-Bedienpult funktionierte, ist es sehr wahrscheinlich, daß es auch nicht so viele andere auf der Brücke gab, die das wußten. Besonders wenn ihnen kein Schadenskontrollplan zur Verfügung stand.

Die Havariekommission "beweist" daß die Türen geschlossen haben, indem sie behaupten, daß eine (1) wasserdichte Tür auf Deck 1 bei einem Tauchgang vom 3./4.12.94 geschlossen war.

Selbst wenn sich das Wasser auf die physikalisch unmögliche Weise, wie es die Havariekommission behauptet, seinen Weg zu Deck 0 gebahnt hat, so hätte da unten nur eine Abteilung mit Wasser gefüllt sein dürfen, wenn die Türen verschlossen gewesen waren.

Das Problem mit der Beweisführung seitens der Havariekommission ist, daß alle wasserdichet Türen auf der Estonia nach Steuerbord schließen. Die Estonia liegt auf der Steuerbordseite. Wenn die Strömung vorbei ist, übernimmt die Schwerkraft und somit sind vermutlich alle diese Türen wieder zugeglitten. Eine der Türen könnte ja beschädigt gewesen sein oder durch gelöstes Gerümpel gestoppt worden sein. Wenn das der Fall ist, dann ist das mit größter Wahrscheinlichkeit ein Beweis dafür, daß genau diese Tür nicht von der Brücke geschlossen wurde.

Ein weiterer Beweis dafür, daß die Türen geschlossen waren, wäre:

Die Knöpfe und Bedieneinrichtungen des MIME-Bedienpultes könnten möglicherweise einen derartigen Beweis liefern, wenn es so konstruiert ist, daß die gedrückten Knöpfen und Bedieneinrichtungen nach Anwendung in ihrer Lage bleiben. Leider bat die Havariekommission oder das Seefahrtswerk den Tauchleiter Johan Fransson nicht darum, das MIME-Bedienpult extra gründlich zu filmen oder es gar bei den Tauchgängen zu bergen. Die sehr kurze und darüber hinaus undeutliche Sequenz die es auf den Videoaufnahmen vom MIME-Bedienpult gibt, ist unserer Meinung unanwendbar. Die Havariekommission hat, so weit wir wissen, auch keinen Kontakt zu den Konstrukteuren dieses Systemes aufgenommen.

Wir haben den Lieferanten des MIME-Systemes nicht kontaktiert. Wir begnügen uns damit, festzustellen, daß man die Estonia in einem nicht seetüchtigen Zustand auslaufen ließ, und daß nach einer Kontrolle, bei der es vernachlässigt wurde einen Fehler aufzuklären, der einen der wichtigsten Punkte in Sachen Sicherheit auf See, den ein Passagierschiff hat, darstellt - daß die wasserdichten Türen in einer Notfallsituation sofort geschlossen werden können.

Dieser Fehler wurde bei vorher durchgeführten Hafenstaatskontrollen nicht angegeben.

Die Havarieuntersuchung muß noch einmal gemacht werden. Die Estonia war nicht seetüchtig.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 11

Spalte 1-4: Kode: 2055 (manuals, instructions etc.)

Text : Manuals and Instructions Em.Gen, Bridge Routins, Em. Handling, Steering Gear, Manouvre Caracteristics

Erklärung: Bedienungsanleitung und Instruktionen: Notgenerator (unklar: fehlerhaft oder fehlend). Brückenroutine (fehlt), Notroutinen (unklar: fehlerhafr oder fehlt), Steuerausrüstung (unklar: fehlerhaft oder fehlt), Manöverkennzeichnung und Schadenskennzeichnung (fehlt)

Convention references: CIII Reg. 8 (Muster list and emergency instructions), CIII Reg. 9 (Operating instructions)

Action taken: 99 (soll später beseitigt werden – Angaben darüber wann fehlen)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994 (Original Englisch):

"So, there were some bridge instructions missing. We asked for it. They did not know, and so and so. There might have been some language problems, but I don't think so, they spoke very good English."

A.Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 30.9.1994 in Tallin:

Auch Valgma hat es vergessen eine Erklärung zu geben

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

Nicht ein Wort

Å. Sjöblom (ÅS) / G. Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

ÅS: Die Brückeninstruktion konnten wir dann später auf der Brücke nicht finden. Die Aufzeichnung über Schäden am Schiff mit returning circles haben wir auch nicht gefunden."...

" Wir gingen das Zertifikat durch, wir waren nicht ganz zufrieden mit dem auch nicht [?] vom Bureau Veritas ausgefertigten, doch das bezog sich mehr auf Details. Wir suchten nach dem Ausnahmezertifikat für ihre Rettungsflöße, das war SOLAS Pack B-Lebensflöße und wenn man es hat, so ersieht man dies normalerweise aus einer Ausnahmebewilligung desjenigen, der das Schiff zertifiziert hat."...

"Was ihm meiner Meinung nach am meisten störte, war der Umstand, daß wir Detailanmerkungen zum Zertifikat des Bureau Veritas hatten, das fand er sehr ärgerlich. Er fand es ungeheuer peinlich, daß sie keine Ausnahmegenehmigung für die Rettungsflöße hatten."

Bericht der Havariekommission:

Der Fehler wurde mit keinem Wort erwähnt. Doch gibt man unter 4.4.1 an : "Alle Pläne und Handbücher, welche Teil des Sicherheitssystemes waren, waren sowohl Estnisch als auch auf Englisch und die Sicherheitsorganisation war auf sämtlichen Personalebenen eingeführt, ehe der Verkehr eingeleitet wurde. Die Sicherheitsorganisation wurde während einer Hafenstaatskontrolle im Februar 1993 getestet.

Unter 5.2 das "Zum Zeitpunkt des Auslaufens in Tallin am 27. September war die Estonia seetüchtig und gebührend bemannt. Es bestanden keine Beanstandungen seitens der Behörden oder Klassifikationsgesellschaften".

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

SOLAS 74-Konvention: CIII Reg. 8

1. This regulation applies to all ships.

2. Clear instructions to be followed in the event of an emergency shall be provided for every person on board.

3. Muster lists complying with the requirements of regulation 53 shall be exhibited in conspicuous places throughout the ship including the navigation bridge, engine-room and crew accommondation spaces.

4. Illustrations and instructions in appropriate languages shall be posted in passenger cabins and be conspicuously displayed at muster stations and other passenger spaces to inform passengers of:

.1 their muster station
.2 the essential actions they must take in an emergency
.3 the method of donning lifejackets

SOLAS 74-Konvention: CIII Reg. 9

1. This regulation applies to all ships.

2. Posters or signs shall be provided on or in the vicinity of survival craft and their launching controls and shall:

.1 illustrate the purpose of controls and the procedurs for operating the appliance and give relevant instructions or warnings.
.2 be easily seen under emergency lighting conditions.
.3 use symbols in accordance with the recomendations of the Organization [IMO].

Kommentar der Faktengruppe:

Wie soll man das kommentieren?

Bedenkt man die Mängel, die die Estonia aufwies und wie die Havariekommission ihren Auftrag ausführte, indem sie unter anderen Gründe dafür fand, warum so viele ihr Leben lassen mußten, bleibt einem nicht anderes übrig als empört zu sein.

Mit nur einer Auswahl der Beobachtungen, welche in diesem Bericht herausgekommen sind, erscheint einem die Havarieuntersuchung bestenfalls als ein unprofessionell ausgeführter Auftrag:

Die Pläne und Handbücher, welche auf der Estonia ein Bestandteil des Sicherheitssystemes waren und welche wirklich gefunden wurden, waren vielleicht in einigen Fällen sowohl auf Estnisch als auch auf Englisch verfasst (den einzigen Beleg den wir dafür finden konnten, ist die Seite zwei der Alarmliste). Die Sicherheitsorganisation war offensichtlich nicht bei den höheren Befehlshabern verwirklicht worden.

Der Kapitän hat möglicherweise von irgendeiner Anleitung in all den Seesicherheitsdokumenten und Instruktionen gelesen. Die übrigen Mitglieder der Besatzung wurden angegeben als sowohl ausgebildet als auch zertifiziert von schwedischen Seeleuten der Reederei, der Klassifizierungsgesellschaft und dem schwedischen Seefahrtswerk. Wir bezweifeln jedoch, daß sie die erste Seite der Alarmliste lesen konnte, welche auf Schwedisch verfasst war.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Der Obersteuermann als höchster Verantwortlicher für die Schadenskontrolle des Schiffes wußte nicht, welche Türen offen standen und welche geschlossen waren. Jemand hatte bei der Havariekommission angegeben, daß sämtliche Instruktionen und Schilder gemäß den Regeln ausgetauscht worden sind, doch nachdem die meisten der wichtigen Dokumente nicht in der Sprache der flaggenführenden Länder vorlagen, erscheint diese Aussage doch sehr zweifelhaft.

Die Havariekommission hat nicht begriffen, wie wichtig es ist, zu wissen welche Personen sich auf der Brücke befanden, so daß eine Identifikation dieser Personen bei den Untersuchungstauchgängen niemals angeordnet wurde.

Obwohl es in dem Verhör herausgekommen ist, daß die automatische Türverschlußvorrichtungen auf Deck 0 möglicherweise außer Funktion gesetzt worden sind und eine genaue Untersuchung der entsprechenden Bedieneinheit auf der Brücke gewünscht wurde, findet sich im Archiv nichts, was auf gründliche Untersuchungen in dieser Sache hinweist. Verwendbares Videomaterial der Türverschluß-Bedieneinheit befindet sich nicht im Archiv.

Die Havariekommission behauptet, daß eine der Türen zu war und "beweist" somit, daß alle wasserdichten Türen geschlossen waren. Bei der einfachen Untersuchung, wie die wasserdichten Türen konstruiert waren kommt heraus, daß sie mit der Zeit langsam von selbst abgleiten, wenn das Schiff auf der Steuerbordseite liegt und die Energieversorgung unterbrochen wird.

Die Havariekommission denkt wirklich, sie habe die Antwort dafür, daß "No, no, they have no significance Whatsoever with what happend. It is more a formal document problem" , ad notam.

Wir waren bei dieser Arbeit betroffen von der gediegenen Ahnungslosigkeit, welche zu großen Teilen die Arbeit und den Schlußbericht der Havariekommission geprägt hat. Denkt man an die Urkundenfälschung erscheint einem diese Ahnungslosigkeit eher als die schlimmste Form von Zynismus.

Bei den vorangegangenen Hafenstaatskontrollen wurde nur ein einziges Mal auf einen Dokumentenmangel hingewiesen. Im Protokoll vom 16.12.93 wurde angegeben: "0199 ISPP Certificate Missing" und mit dem Kode 99 belegt, der eindeutig terminiert wurde: "99 Rectify deficiency within 30 days". Das ISPP-Zertifikat bescheinigt die Möglichkeiten des Schiffes Verunreinigungen durch Abfall vorzubeugen.

Die Fehlerbeanstandungen des Hafenstaatsprotokolles zu diesem Punkt lassen sich am besten wie folgt zusammenfassen:

Die MS Estonia war nicht seetüchtig!

Wir wollen trotzdem noch einen Punkt bezüglich der mangelnden Dokumentation kommentieren.

Die Detailbeanstandungen auf dem Zertifikat und das den SOLAS Pack B-Rettungsflößen das Ausnahmezertifikat der Behörde fehlte, welche die Zertifizierung des Schiffes vornahm.

In einer Postmitteilung (zu finden im Archiv des Seefahrtswerkes), welche von Ulf Beijner (UB) vom Seefahrtswerk im Zusammenhang mit der Zertifikation der MS Estonia unter estnischer Flagge bezüglich eines Treffens zwischen den Repräsentanten von Nordström & Thulin und dem Seefahrtswerk vom 24 November 1992 geschrieben wurde, steht unter anderen:

"..... Da es keinerlei "ausgebaute" estnische Inspektionsorganisation gibt, hat das Bureau Veritas [BV] den Auftrag bekommen, für die Besichtigung und Zertifikation des Schiffes im Namen der estnischen Behörden verantwortlich zu sein. Da das BV in Schweden, welches wohl für den praktischen Teil verantwortlich sein wird, über keine umfassende Kenntnis über Besichtigungen von Passagierschiffen hat, wird bestimmt ein Bedarf an Hilfe vom IOS [Seefahrtswerk Inspektionsbereich Stockholm] bestehen. Es bestehen gemäß UB keine Hindernisse, daß die IOS als vollwertiger Ersatz sich dieser Hilfsfunktion annimmt. N&T wünschen, daß auch die 2/90er Inspektion in Tallin ausgeführt wird. UB teilte mit, daß dies möglich wäre, doch daß die Inspektion, wenn sie außerhalb des Bereichs der IOS ausgeführt wird, noch zusätzlich mit den Mehrkosten belastet werden müßte. UB fragte, ob die Bestellung der Arbeit gemäß dem oben angegebenen....."

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at Ifactgroup@hotmail.com or at the postal address.

Hiermit endet die Postmitteilung:

"Am Schluß stellen sich zwei Fragen:

1. Wird Sjöv die ganz offenen Rettungsboote genehmigen?

2. Ist es erforderlich, daß die Besatzungsmitglieder eine Ausbildung und mindestens 9 Monate Erfahrung auf See vorweisen können, bevor sie das "Rettungsbootzertifikat" erhalten können?

Die Antwort auf diese Frage war Ja." (die Antwort auf Frage 1 war auch eine Zusage).

Aus einem Fax datiert auf den 28.12.92 von Hans Olsson vom Bureau Veritas an N&T mit Kopie an B. Norén von der Seefahrtsinspektion in Stockholm (IOS) geht hervor, daß BV alle technischen Inspektionen und Prüfungen machen soll und das IOS dann später mitteilt, bei welchen sie mit dabei sein wollen.

Des weiteren geht hervor, daß das IOS und das BV die operativen Kontrollen zusammen machen, jedoch unter der Leitung des IOS und gemäß dem "Hafenstaatskontrollverfahren" für Passagierschiffe. Darüber hinaus geht hervor, daß man sich zusammensetzen wollte, um die Besichtigungen und die operative Kontrolle/Sicherheitsübung auf der Estonia während der Hafenaufenthalte in Tallin oder eventuell auch in Åbo zu koordinieren. Den Auftrag dafür erhielten gemäß einer handschriftlichen Notiz auf dem Fax Tom Evers und Bengt Norén. Darüber hinaus steht da "Was die OP (2/90) angeht, werden mehrere Insp. vom IOS eingebunden werden."

Der IOS hat gemäß den Angaben mindestens eine Rechnung über 17 155 Kronen inklusive Reisekosten und Tagegelder für diesen Auftrag gestellt, Rechnungsnummer: 000060754, 30.6.93. Diese Rechnung wurde später ersetzt durch die Rechnung 00061398 vom 15.9.93 mit dem Wortlaut: "Besichtigung/Inspektion der Estonia 930120-0126, 20 Stunden à 440 Kronen : 8800 Kronen. Reisekosten und Tagegelder im Zusammenhang mit der Verrichtung der Arbeit in Tallin 930120, 930125 (4 Inspektionen)

- Hafenstaatskontrolle mit OK der Reederei". Totale Rechnungskosten: 28165 Kronen.

Was hat das nun zu tun mit der Zertifikation und den SOLAS Pack B-Rettungsflößen zu tun?

Das Seefahrtswerk war Unterlieferant für das Bureau Veritas, dem die Kenntnis über Passagierfähren, dessen Besatzung und Sicherheit fehlte. Im Auftrag des estnischen Staates durch das Bureau Veritas hat das schwedische Seefahrtswerk damit praktisch die Zertifikation der MS Estonia in diesen Punkten durchgeführt.

In den "Certificate Of Minimum Safe Manning" der Estonia, welches auf den 4.1.93 datiert ist und herausgegeben vom Estonian National Maritime Board, wird angegeben, daß 58 Besatzungsmitglieder dafür zertifiziert sein sollen die Rettungsboote und –flöße zu bedienen und ins Wasser zu lassen zu können. Wir fanden im Archiv keinerlei Liste darüber, wer diese Besatzungsmitglieder waren.

Wir überlassen es den interessierten Medien, oder warum nicht auch der Polizei, dieser Sache weiter nachzugehen.

Wir behaupten auch in diesem Punkt, daß die Estonia nicht seetüchtig war.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 12

Spalte 1-4: **Kode: 1260 (windows, side scutters)**

Text : Windows in Gallery not possible to close

Erklärung: Mehrere der Fenster in der Küche konnten nicht geschlossen werden. Es fehlten die Flügelmuttern zum Verschluß

Convention references: CII-1 (Construction)

Action taken: 17 (Der Kapitän sollte unterrichtet werden und der Fehler sollte vor dem Auslaufen beseitigt werden)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994 (Original Englisch):

"We are going down, slowly, nice and slowly. We found some [Gedankenpause] there was [1] window in the galley, wich was not possible to close tied, some device was missing." [in der Reinschrift wurde die 1 handschriftlich eingetragen].

A.Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 30.9.1994 in Tallin:

" 6.) Notiz 1260. "Windows in Cakkey [Gallery] Not Possible TO Close". bezog sich darauf , daß bei einem Ventilfenster auf Deck 7 die Verschlußmutter (Flügelmutter) fehlte, was umgehend durch den "älteren Mechaniker" [Maschinenchef Lembit Leiger] beseitigt wurde. Der lag in der Küche."....

..."Außerdem war das keine geplante Kontrolle. Das soll verdeutlichen, daß der Austausch der Flügelmutter nicht in meiner Anwesenheit geschah. Man versprach mir jedoch, daß man sie umgehend montieren werde.". Dann schließt A.Valgma das Verhör damit ab, daß er sagt, daß er eine unterzeichnete Kopie der von ihm zusammengestellten Dokumente einreichen werde, was heißen soll, des Berichtes der Hafenstaatskontrolle. (siehe Seite 12).

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

Nichts über offene Fenster

Å. Sjöblom (ÅS) / G. Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

Nichts über offene Fenster

Bericht der Havariekommission:

Der Fehler wird nicht erwähnt.

SOLAS 74-Konvention: CII-1 Reg. 20 (Watertight integrity of passenger ships above the margin line)

2. The bulkhead deck or a deck above it shall be watertight. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them watertight. Freeing ports, open rails and scuppers shall be fitted as necessary for rapid clearing the weather deck of water under all weather conditions.

4. Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other means for closing openings in the shell plating above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and their positions relative to the deepest subdivision load line.

Copywrite: B Stenberg/J Kidderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Kommentar der Faktengruppe:

Geöffnete Fensterventile widersprechen der SOLAS 74. Alle Öffnungen müssen verschließbar sein, so daß sie wasserdicht sind in Relation zu der obersten Lastlinie und unabhängig vom Wetter. Die Inspektoren haben diesen Fehler so eingeschätzt, daß sie ihm Kode 17 gaben. Wenn der Fehler, wie Valgma wenn auch mit Vorbehalt behauptet, sofort beseitigt worden wäre, hätte doch der Kode 10 angegeben werden müssen. Der Chefmaschinist Lembit Leiger ist verschwunden, so daß er nicht bezeugen konnte, ob er diesen Fehler wirklich beseitigt hat oder nicht.

Die Küche liegt nach Valgmas Angaben auf Deck 7 und gemäß der Zeichnungen der Estonia auf Deck 6, auf der Steuerbordseite im Anschluß an die Restaurants. Das Deck 6 ist definitiv bedeckt von den "shell plating" (Schalenblechen) und hat kein Promenadendeck während Deck 7 ein Promenaden/Freideck auf beiden Seiten hat.

Wenn die Schalbleche eines Schiffes als die ganze Schale des Schiffes definiert werden, dann würden die meisten der Fähren vom Typ der Estonia diese Beanstandung bei der Hafenstaatskontrolle bekommen. Wie viele der Türen zum Promenadendeck sind auf diesen Fähren wasserdicht?

Wenn dieser Fehler nicht beseitigt wurde, dann dürfte er wahrscheinlich zum schnellen Sinken des Schiffes beigetragen haben, da das Wasser, als das Schiff starke Schlagseite hatt, nun auch leicht in Deck 6 eindringen konnte.

In diesem Zusammenhang ist der Fehler auch von Interesse zum Vergleich wie die Kontrolle ausgeführt wurde, welche Ausbildungspädagogig angewendet wurde und welche Methodik die Havariekommission angewendet hat.

Der Fehler wurde bei vorangegangenen Hafenstaatskontrollen nicht angegeben.

Copywrite: H Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 13

Spalte 1-4: **Kode: 1250 (covers, hatchway-, portable-, tarpaulines, etc)**

Text : (Covers on bulkhead deck to be closed)

Erklärung: Die Luken auf dem Schottendeck (Autodeck) sollen geschlossen werden

Convention references: CII-1 (Construction)

Action taken: 17 (Der Kapitän soll unterrichtet werden und der Fehler soll vor dem Auslaufen beseitigt werden)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994 (Original Englisch):

"We went down to the cardeck. We experienced a lack of respect for loadline matters, and when we say this, and we discussed it with the Chiefmate, we said we don't understand how came that this hatch cover is open here? It has always to be closed and it has not been closed for the last 1 or 2 years, and so on. I think it was in 2 or 3 places. Of course they closed it immediately, but for us it was extremely important that they understood what we were talking about. If you run aground with your ship or sail against some rocks or something, then the water comes up from below, then it must be closed tight so that you don't get water all over the ship."

A.Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 30.9.1994 in Tallin:

"7.) Notiz 1250. "Covers on bulkhead deck to be closed 17". Bezieht sich darauf, daß zwei Luken achtern auf dem Autodeck geschlossen werden sollen, was auch in unseren Beisein geschah."

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

" Auf die Frage hin gab Sjöblom an, daß sie gewisse Mängel fanden. Das tun sie immer, wenn sie ein Schiff inspektieren. Sie machten einige Hinweise auf Sachen bzgl. des Freibordes."

Å. Sjöblom (ÅS) / G. Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

ÅS : "Wir trafen uns wohl unten irgendwo auf dem Autodeck [GZ wirft ein: - Ja, auf dem Autodeck] ÅS: ja, da ging ich und stöberte mit dem Obersteuermann herum und wir hielten uns mit den Freibordssachen auf, da waren auch Luken auf, welche absolut niemals geschlossen waren. Man macht doch zu hinter sich, oder, gerade weil das ging und ebenso wunderte ich mich, warum die offen standen und so, und wißt ihr, was es bedeutet wenn da Wasser reinkommt und dann "Blubb-Blubb-Blubb" und so weiter."

GZ: "Und dann liefen wir von oben weiter zu dem anderen Gang und so fuhren wir dann gemeinsam auf dem Autodeck fort und da sahen wir dann diese Luken. Davor waren wir im Bugpropellerraum, so daß es zwei Luken waren, eine auf jeder Seite, sie waren geschlossen nachdem wir da waren." [Sehr unklar ob GZ die gleichen Luken meint wie ÅS. Der Reinschrift nach handelte es sich schwerlich um die gleichen Luken]

Nach einigen Passagen in denen man sich über die Unzufriedenheit mit den load line matters unterhielt und gleichzeitig die Estonia dafür rühmt "äußerst gepflegt" zu sein kommt ÅS später wieder auf das Thema:

"Gerade weil das alles passiert ist, sind natürlich unwissentlich auch Gunnar und ich mit dieser Sache in Verbindung zu bringen. Doch Tatsache ist, daß wir uns genau so ausgedrückt haben: "we have seen a lack of respect for loadline matters", mit dem wir tatsächlich sehr unzufrieden waren. Wir verließen das Schiff dann, die Stimmung war tatsächlich sehr, sehr offenherzig, es war überhaupt ein sehr angenehmer Nachmittag."

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Eine halbe Seite später in der Reinschrift:

"Als wir von Mangel an Respekt sprachen, betraf das die Luken, welche auf dem Freiborddeck offen standen, zumindest eine von ihnen [,] da hätte man Gewalt anwenden müssen, um sie zu schließen, sie schloß ja, als wir da standen und überlegten, ich glaube wenigstens, daß die Luke das letzte Jahr nicht geschlossen worden war. "Shall always be closed on sea", wie es heißt. Gunnar hatte da unten das Peilrohr, Bodenschäden, Tanks, dann bekommst du das Wasser gerade herauf [Gedankenpause] Wir formulierten das auf jeden Fall, dann war es also mindestens von solcher Wichtigkeit, daß wir es bemerkten und es beim commanding officer eingereicht haben. Wir dachten, man müßte sich an Bord auf diesem Gebiet mal etwas anstrengen."

(BS Zeugenpsychologe): "Es ging ums Sicherheitsdenken, oder wie?"

ÅS: "Oh ja. Nun gibt es das ja auch, nach der Scandinavian Star, denn es soll euch bewußt sein, daß wir bei den Besichtigungen, die wir nach diesem Unglück gemacht haben Sachen gesehen haben, die uns nicht gerade glücklich gemacht haben. .....Und da haben wir gesehen, daß wir unten bei uns 26 Freibordbesichtigungen gemacht haben und wir wurden tatsächlich sehr erschreckt. Da herrschte ein ganz schönes Durcheinander. Risse, beschädigte Verschlußvorrichtungen, Sicherungen, die weg waren, und das nach der Estonia. Noch nicht einmal dann wurde die Besatung in der Art aktiv, daß sie nachschaute. Dieses ist ja eine tägliche Verantwortung des Befehlsverantwortlichen, das ganze Jahr über müssen die also diese ganze Ausrüstung verbergen."

(BS): Meinst du nun generell, keine bestimmten Nationen, keine Schweden...

ÅS: So was in der Richtung. Das hat ja natürlich auch Bengt-Erik [Stenmark, zufällig schwedischer Seefahrtsdirektor] festgestellt, genau darum überlegen wir uns gerade ein neues Konzept was darauf basiert, daß wir vielleicht das Wasser nicht außerhalb des Autodecks halten können und so ein neues Konzept erzwingen, damit die Schiffe in jedem Fall überleben. Der Rundgang, den wir nun auf der vorhandenen Tonnage gehabt haben, war düster, muß man sagen. Leider ist das so.

OF: Sind das Ro-Ro-Schiffe von denen du die ganze Zeit sprecht?

ÅS: Ja, andere haben wir uns nicht angeschaut.

(Sten Andersson (SA), Kapitän und Beobachter des Seefahrtswerkes in der Havariekommission): Diese Runde, die du auf dem Autodeck gemacht hast, bist du auf dem gesamten Autodeck gewesen?

ÅS: Wir nahmen nur das erste...

SA: Es kann also sein, daß Luken offen geblieben sind?

ÅS: Ja, wir wissen nicht, wenn es stimmt, daß sie, wie ihr sagt so unerhört schnell gesunken ist, dann muß sie mit Wasser gefüllt gewesen sein, im normalen Fall legt sie sich, du hast also Luft [unklar] das ist geschlossen [unklar, mehrere Stimmen] . Ja, doch es kann nicht so schnell gekommen sein, nicht in das ganze Schiff."

Nun meldet sich wahrscheinlich Olle Nord, Kapitän, mit seiner Frage bezüglich der Visieröffnungen, was dem Verhör eine ganz andere Richtung gab. Diese Diskussion endet in einer "wüsten Diskussion", bis sich dann ÅS wieder zu Wort meldet:

ÅS: "Kann es nicht so gewesen sein, nur so als Idee, daß das Visier, als es abgefallen ist, eine Stabilisationsflosse abgeschlagen hat.

OF: Diese Theorie gibt es.

ÅS: Da so enorm viel Wasser in so unerhört kurzer Zeit eingedrungen ist.

OF: Nun sind wir auf der Seite, die wir nicht erreicht haben, leider"

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupe@otmail.com or at the postal address.

Nun folgt ein unklarer Teil, welcher nicht aufzuschreiben war. Man fällt sich bezüglich der Stabilisatoren gegenseitig ins Wort. Aufgeschrieben wurde, daß HR zu dem Befehlshaber der Veronia genau das gleiche gesagt hat, was ÅS in Bezug auf die oberen Stabilisatoren sagte, wobei GZ einwirft: "Ja, wie hätte es anderenfalls so unerhört schnell gehen sollen, denn es müssen Massen an Wasser unter das Freiborddeck eingedrungen sein."

Bericht der Havariekommission: 5.2 Zustand des Schiffes bei Auslaufen

"Des weiteren waren die wasserdichten Luken auf dem Autodeck offen und in einem Zustand, der darauf deutete, daß mindestens eine von ihnen normalerweise nicht geschlossen war. In den Verhör ergab sich auch, daß die schwedischen Inspektoren bei ihren Kontakt mit den Befehlspersonen, die sie während der Übung trafen, einen "Mangel an Respekt in den Freibordsangelegenheiten" erlebten (lack of respect for issues related to load line matters)."

SOLAS 74-Konvention: CII-1 Reg. 20 (Watertight integrity of passenger ships above the margin line)

2. The bulkhead deck or a deck above it shall be watertight. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them watertight. Freeing ports, open rails and scuppers shall be fitted as necessary for rapid clearing the weather deck of water under all weather conditions.

Kommentar der Faktengruppe:

Man muß schon von Glück sprechen, daß keiner der anderen Inspektoren bei vorangegangenen Kontrollen direkt über mindestens diese eine Luke, welche einige Jahre offen stand, gestolpert ist. Weder bei der Zertifikationskontrolle, noch bei vorangegangenen Hafenstaatskontrollen, hat dieser Fehler Beachtung gefunden.

Aus Sicht der Havariekommission ist es ein Rätsel, daß man diese hier gegebene Möglichkeit, wie das Wasser unter das Autodeck eingedrungen sein könnte, nicht ordentlich untersucht. Man weist darauf nur so im Vorübergehen hin. Das ist bisher die einzige Möglichkeit, die wir erkennen können, welche zumindest teilweise den Verlauf des Untergangs gemäß der Theorie der Havariekommission erklären könnte. Gemäß der Berechnungen, die seitens der Werft getätigt wurden, bedarf es jedoch mindestens Öffnungen, welche 10 Quadratmetern entsprechen, damit so eine Menge Wasser so schnell eindringen konnte, wie es nötig gewesen wäre, um die Estonia in der Art zu versenken. Es ist kaum anzunehmen, daß es so viele Luken gab, daß deren Fläche zusammengelegt 10 Quadratmeter ergeben hätte. Der Bugpropellerraum ist außerdem zu klein als daß er irgendeinen größeren Einfluß auf das Sinkverhalten hätte nehmen können.

ÅS nahm in der Zwischenzeit zweimal die gegensätzliche Meinung wieder auf, was heißen will, daß das Wasser durch ein Loch im Schiffrumpf direkt in das Autodeck geflossen ist. Dieses Wasser hätte dann auf dem Autodeck den Effekt, daß das Schiff instabil werden würde und, in dem Fall, schnell eine erhöhte Schlagseite nach Steuerbord bekommen würde.

Wenn dieser Fehler beseitigt worden wäre, dann hätte der Kode "10" gegeben werden müssen, nicht "17".

Valgma bezeugt speziell, ohne Vorbehalt, daß die Luken geschlossen wurden. ÅS gab an, daß die Luken mit Gewalt geschlossen wurden. Anzunehmen ist, daß die Luken, die man im offenen Zustand fand, geschlossen wurden. Das Problem ist, daß ÅS "nur das erste nahm...", das heißt, man suchte nicht auf dem gesamten Autodeck nach offenen Luken.

Wir finden somit nicht, daß der Fehler beseitigt wurde, was heißt, daß man die Estonia, was diesen Punkt betrifft, möglicherweise im Widerspruch mit der SOLAS auslaufen ließ.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Letzte Hafenstaatskontrolle in Tallin, Beanstandung 14

Spalte 1-4: **Kode: 1199 (other)**

Text : Cargo securing devices, Auf Sjöbloms Original und auf der Fälschung mit dem Zusatz: "(A few pieces of sec. dev worned out).".

Erklärung: Die Befestigungsvorrichtungen / Spannbänder auf dem Autodeck bedurften eines Austausches.

Convention references: IMO A 714 (17)

Action taken: 99 (sollte später beseitigt werden – Angaben darüber wann fehlen)

Verhör und Angaben:

Å. Sjöblom (ÅS) Reinschrift des Interviews vom 28.9.1994 (Original Englisch):

"We found some cargo securing devices with defects. This is a device you use to secure lorries, cars, trucks, containers, anything. Normally you take this kind of damaged device away so that you don't use them by accident because they will not work and we asked the Chiefmate if they used them? His answer was: If necessary. OK, this might mean that they have them as spareparts, as extras. We don't know. It is the captain's resonsibility anyway not to use damaged cargo securing devices. It is absolutely forbidden, so."

A.Valgma (AV) Verhör der estnischen Polizei am 30.9.1994 in Tallin:

"8.) Notiz 1199, "Cargo Securing Devices 99". Bezieht sich darauf, daß die Befestigungsvorrichtungen auf dem Autodeck (im Näheren bestimmt zwei bis drei Stück) ausgetauscht werden mußten. Sollte später gemacht werden."

Å. Sjöblom (ÅS) gemäß des Telefonverhörs der schwedischen Polizei vom 31.10.1994:

Nicht ein Wort

Å. Sjöblom (ÅS) / G. Zahlér (GZ) im Verhör bei der Havariekommission am 2.11.1994:

GZ : " Ja, dann fingen sie an die Trailer hereinzufahren als wir da unten standen und da sah ich einige dieser Spannbänder, diese normalen Standardbänder. Und da sah ich jemanden, der stand und zog, es festhakte [unklar] Er nahm sie und hängte sie wieder auf an dieser Schiene [unklar] die sie haben, anstelle sie zur Seite zu schmeißen. Und das ist [dort wo] defekte Spannbänder hinkommen.

ÅS: Ich nahm das mit dem Obersteuermann auf...

GZ: Doch wir schauten nicht auf alle, sondern es waren nur die, die wir sahen [Gedankenpause und unklar]

ÅS: und da fragte ich ihn, "ihr verwendet die doch wohl etwa nicht, die sind doch hinüber". Und da sagte er, daß "if necessary", was ja im Prinzip heißen kann, was immer es will, daß man sie zum Ersatz hat. Wir wissen ja, was auf allen Schiffen, die in den Osten gehen, vorgeht. Da wird einem ständig diese Ausrüstung gestohlen, man wird sie los, die Lastwagenfahrer nehmen sie mit. Doch wir wissen auch, daß sie diese Art von Ausrüstung nicht anwenden sollen, die soll weggeschmissen werden, wenn sie nicht mehr ganz in Ordnung ist. So forschten wir in dieser Sache nicht mehr weiter, bis auf das wir uns das notierten. Und später hatten wir diese allgemeine Auseinandersetzung mit den Auszubildenden über die Wichtigkeit, daß man an Bord unter der defekten Ausrüstung aufräumt, so daß sie nicht aus Versehen angewendet wird. Das könnte ja durch einen Matrosen getan werden, der sich damit nicht auskennt. Sie sollen also nicht dort aufgehängt werden, wo man sie hingehängt hatte, sie sollten weg."

Document: Forgery and lack - report de
Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Bericht der Havariekommission:

13.2.2 Vorbereitungen für die Reise

"..Das ist gemäß den Angaben normal, daß das Festzurren der Fahrzeuge noch nicht abgeschlossen ist, wenn das Schiff ausläuft. Das wird dann schleunigst nach dem Auslaufen zu Ende geführt."

3.6.2 Zertifikat, das zur Zeit des Unglückes galt

"Sicherheitszertifikat für Passagierschiffe. Da man im Begriff war, ein neues Trimm- und Stabilitätsbuch zu erstellen, wurde das Schiff mit einem provisorischen Sicherheitszertifikat für Passagierschiffe, ausgefertigt am 26 Juni 1994, ausgestattet (interim Passenger Ship Safety Certyficate)....

Freibordszertifikat. Aus demselben Grund war das Freibordszertifikat, ausgestellt den 11*.September 1994, provisorisch. (interim Load Line Certificate)

* Fehler im englischen Text, in dem steht: 9. September. Es soll 11. September heißen." [Notiz, daß die englische Version des Abschlußberichtes, welche die offizielle sein sollte, in der schwedischen Ausgabe berichtigt wurde.]

3.7.3 Stabilitätsdokumentation

"... Ein neues Trimm- und Stabilitätsbuch erschien, welches sich auf die Krängprobe stützte, welche am 11. Januar 1991 in Åbo ausgeführt wurde. Das neue Buch wurde von der finnischen Seefahrtsbehörde genehmigt und später dann auch vom Bureau Veritas im Zusammenhang mit dem Flaggenwechsel genehmigt.

SOLAS 74-Konvention: C VI 2 Reg. 5 (Stowage and securing)

6. Cargo units, including containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro cargo spaces, as defined in regulation II-2/3.14, all securing of cargo units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be compleated before the ship leaves the berth.

Kommentar der Faktengruppe:

Die Kommission ist der Auffassung, daß es normal ist, gegen bestehende Regeln zu verstoßen. Aus der SOLAS geht klar und deutlich hervor, daß zum einen die Last so verzurrt sein muß, daß sie keine Gefahr für das Schiff darstellen kann, und daß zum anderen das Befestigen der Last vor Ablegen des Schiffes abgeschlossen sein muß.

Die Kombination von den verschlissenen Befestigungsvorrichtungen und daß das Festzurren der Last normalerweise nicht abgeschlossen war, als das Schiff den Hafen verließ, sind ein deutliches Zeichen dafür, daß das Schiff öfters den Hafen in einem nicht seetüchtigen Zustand verlassen hat. Wer sagt uns denn, daß die Last auf der Estonia überhaupt jemals festgezurrt wurde? Die Havariekommission hat das, wie wir wissen, nicht auf dem Wrack untersuchen lassen. Die unzensierte Videoaufnahme, die es vom Autodeck gibt, zeigt nur ca. 20 m des Autodecks, von vorne gerechnet. Da die Estonia mit dem Heck zuerst kenterte, sind alle Fahrzeuge nach achtern geglitten. Auf den Bildern, die uns vom Autodeck vorliegen, sind keine Fahrzeuge zu sehen, sondern viel Gerümpel wie Säcke, Tüten, Kleider und Lastpaletten. Wir konnten aber keine kaputten Spannbänder sehen (siehe die folgenden Berichte der Faktengruppe die beweisen, daß die Bugklappe niemals runtergeklappt war sowie daß es mindestens ein großes Loch im Schiffsrumpf gab).

Wenn es an der Tagesordnung war, daß die Spannbänder und die Anlaschvorrichtungen auf diesen Routen gestohlen wurden, wird dieser Punkt umso ernster.

Das Schiff bekam unter dem Namen MS Estonia niemals ein definitives Sicherheitszertifikat für Passagierschiffe oder ein Freibordszertifikat.

Copywrite: E Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Es waren von dem Zeitpunkt des Namens- und Flaggenwechsels nichts als Interimslösungen. Während ihrer Jahre als Viking Sally, Silja Star und Wasa King hatte sie niemals etwas anderes als definitive Sicherheits- und Freibordszertifikate.

Die MS Estonia aber fuhr niemals mit einem definitiven Freibordszertifikat. Das neue Stabilitätsbuch, auf das die Havariekommission hinweißt, wurde niemals gefunden, zumindest nicht als Grundlage einer Zertifizierung.

Das sonderbare an der Sache ist, daß der Estonia die ganze Zeit neue Interimszertifikate ausgestellt wurden. Irgendwelche strukturellen Umbauten, um den neuen Anforderungen der Zertifikation gerecht zu werden, wurden auf der Estonia laut dem Bureau Veritas nicht durchgeführt. Solche Umbauten sind sonst oft der Grund für die Ausfertigung von Interimszertifikaten.

Nach 18 Monaten ohne daß die geltenden Forderungen, zumindest was das Stabilitätsbuch anbelangt, erfüllt wurden, sollte sich doch auch der letzte der Zertifizierer anfangen darüber zu wundern, was man da bei der Reederei überhaupt macht. Der damalige Seesicherheitsinspektör (und auch Inspektor der schwedischen Seefahrtsinspektion), Ulf Hobro, von Nordström & Thulins mußte doch wohl wissen, welche Anforderungen an solch ein Dokument geknüpft waren.

Ohne Lastsicherungsanleitung und Stabilitätsbuch und in Kombination mit den diebischen Lastwagenfahren, dürfte es wohl mal so und mal so mit der Lastensicherung an Bord gehandhabt worden sein.

Daß die Kommission nicht auf die regelmäßigen Verstöße gegen die SOLAS-Konvention hinweißt, zeigt, daß ihre Mitglieder nicht mit den geltenden internationalen Konventionen und somit mit dem schwedischen, estnischen und finnischen Gesetzt vertraut waren.

Die Havariekommission hatte nicht die Kompetenz ihren Auftrag zu erfüllen.

Copywrite: B Stenberg/J Kidderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Provisorisches Zertifikat nach dem Flaggenwechsel – Bureau Veritas

Nachdem die MS Estonia im Januar auf die estnische Flagge umgeflaggt hatte, erhielt sie niemals das permanente "Passenger Ship Safety Certificate" (Sicherheitszertifikat für Passagierschiffe) oder das "Load Line Certificate" (Freibordszertifikat). Das Bureau Veritas, welches mit der Zertifizierung beauftragt worden war, fertigte ihr in der Zeit vom Januar 1993 bis zum Zeitpunkt des Untergangs 5 mal provisorische Zertifikate aus, jeweils mit einer Gültigkeitsdauer von fünf Monaten.

Interim LL certif. (Freibordszertifikat)	14.1.1993 14.6.1993 11.11.1993 11.4.1994 9.9.1994
Interim PSSC certif. (Sicherheitszertifikat für Passagierschiffe)	28.1.1993 14.6.1993 11.11.1993 27.1.1994 26.6.1994

Der Anlaß dafür war, daß man in Begriff war, ein neues Stabilitätsbuch auszuarbeiten. Das äußerst Bemerkenswerte daran ist, daß man schon 1991 damit angefangen hatte, dieses Stabilitätsbuch zu erstellen, als das Schiff noch unter finnischer Flagge fuhr, und daß man es nicht geschafft hat, dieses Stabilitätsbuch fertigzustellen in den mehr als dreieinhalb Jahren von 1991 bis zum Untergang.

Weder vor dem Flaggenwechsel noch danach finden sich jedoch Beanstandungen darüber, daß das Stabilitätsbuch mangelhaft oder unvollständig gewesen sei. Das scheint erst bei der Hafenstaatskontrolle am letzten Tag der Estonia "aufgedeckt" worden zu sein.

Unten folgt ein Auszug aus der Dokumentation des Bureau Veritas und dem Abschlußbericht der Havariekommission.

"Bureau Veritas Marine Devision, 19 June 1995 (aus dem Estoniaarchiv B 98b)

MS Estonia
Bureau Veritas Surveys during construction and in service.

5. Further surveys of the ship as MS Estonia until September 1994

5.3 pending approval by Bureau Veritas of the new stability file of the vessel (new loading cases to be specified), the Passenger Ship Safety and International Load Lines certificates were kept interim (five month validity).

Due to a clerical mishandling of the approval status of the Stability file in Paris a definitive Passenger Safety Certificate referring to the periodical survey carried out on 27 January 1994 was issued on 23 June 1994 and sent to the owners 29 June 1994.

A new interim Passenger Safety Certificate had been correctly issued on the ship meanwhile, on 26 June 1994, after the occasional survey of the same date.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Bureau Veritas Marine Division, 23 May 1995

MS Estonia
Transfer of flag, January 1993

SOLAS Convention 1974, Issuance of the Passenger Ship Safety Certificate

1.7 ...In January 1993, Bureau Veritas carried out a periodical survey according to Regulation 7 (b) (ii). No changes of the structural arrangements of the vessel, including forebody, had been reported upon transfer of flag which would have caused a survey under Reg. 11 (b) to be carried out.

Specific checks for stability, fire protection and life saving appliances, according to Bureau Veritas instructions, revealed a few items to be put in order, either documentary (stability file), or concerning the condition of the equipment.

1.9 Bureau Veritas issued the Passenger Ship Safety certificate (Interim) of MS Estonia on the 28 January 1993, after due survey and in accordance with the authorization given by the Estonian Government on 18 August 1992 pursuant to SOLAS Convention Regulation 12 (vii).

2. International load Line Convention, ILLC Certificate

2.1 Further to the survey carried out in accordance with the convention and with the authorization granted by the Estonian Government, an Interim International Load Line Certificate was issued on the 14 January 1993 by Bureau Veritas."

Bericht der Havariekommission:

*3.6.2 Während des Unglückes geltendes Zertifikat

" *Sicherheitszertifikat für Passagierschiffe.* Da man im Begriff war, ein neues Trimm- und Stabilitätsbuch zu erstellen, wurde das Schiff mit einem provisorischen Sicherheitszertifikat für Passagierschiffe, ausgefertigt am 26 Juni 1994, ausgestattet (interim Passenger Ship Safety Certyficate)....

Freibordszertifikat. Aus demselben Grund war das Freibordszertifikat, ausgestellt den 11.September 1994, provisorisch. (interim Load Line Certificate)

3.7.4 Stabilitätsdokumentation

"... Ein neues Trimm- und Stabilitätsbuch erschien, welches sich auf die Krängprobe stützte, welche am 11. Januar 1991 in Åbo ausgeführt wurde. Das neue Buch wurde von der finnischen Seefahrtsbehörde genehmigt und später dann auch vom Bureau Veritas im Zusammenhang mit dem Flaggenwechsel genehmigt. "

Kommentar der Faktengruppe:

Die Havariekommission behauptet, daß das neue Stabilitätsbuch von dem Bureau Veritas im Zusammenhang mit dem Flaggenwechsel genehmigt wurde. Das ist nicht wahr. Das Bureau Veritas hätte nach dem Flaggenwechsel nie ein dauerhaftes Zertifikat erstellen können, da das Stabilitätsbuch nicht fertig war. Der Faktengruppe war es leider nicht möglich zu belegen, auf welchem Stand das Stabilitätsbuch letztendlich war.

Die Havariekommission vermeidet es, darüber zu berichten, daß das Zertifikat ganze 5 mal provisorisch verlängert wurde.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.

Einige abschließende Fragen:

War Kapitän A. Andreson wirklich nicht an Bord?

Ob der Kapitän an Bord war oder nicht spielt in diesem Zusammenhang keine so große Rolle, da sein Vertreter "the acting commanding officer" zur Verfügung stand.

Es gibt jedoch eine Möglichkeit aus der Seefahrtspraxis, unter Beachtung der Paris MOU, von der Verantwortung davonzukommen, wenn der Kapitän nichts von den Fehlerhaftigkeiten wußte, die gefunden wurden. Gemäß des Maßnahmenkodes 17 soll der Befehlshabende unterrichtet werden, daß das Schiff nicht auslaufen darf, bevor nicht solche Mängel beseitigt wurden.

Der Kapitän ist der unbestrittene Repräsentant der Reederei auf dem Schiff. Der Kapitän ist der König dieses kleinen Reiches, dem sein Regierungsbereich vom Eigner übertragen wurde. Wenn der Kapitän nicht an Bord ist und sein Vertreter, der Obersteuermann, oder jemand anderes ihm nicht davon in Kenntnis setzt, wie schlimm es aussieht, kann man die Schuld immer auf den Vertreter schieben und sich möglicherweise der juristischen Verantwortung darüber, daß man die geltenden Gesetze verletzt hat, entziehen.

In den Interviews und Verhören ist man sehr bemüht darum immer wieder zu betonen, daß der Kapitän nicht an Bord war, doch da gibt es irgendwas an der Sache, was nicht so richtig stimmt.

ÅS: "Wir gingen dann wieder hinauf in die Messe und wir saßen da alleine für zwanzig Minuten, mehr als Zuhörer, die Auszubildenden, welche unterwegs waren, um eigene Aufzeichnungen zu machen, sind tüchtig gewesen. Dann schrieben wir diese Liste da. Die formulierten wir mit unseren Auszubildenden aus und dann nahmen wir alles mit dem Obersteuermann,"chief", durch. Da waren noch drei, vier andere Offiziere. Ich weiß aber nicht, was für welche das waren.

GZ: Ich glaube Andreson sagte [Gedankenpause] er hat nur einen ganz schmalen Streifen (Anmerkung Übersetzer: Es muß sich hier um die Rangabzeichen handeln).

ÅS: Ja, ich weiß nicht, was für einer das war. Wir lieferten also all das mündlich ab und dann sammelten wir all die Beanstandungen, die meine Gruppe gesammelt hatte und das, was Gunnar hatte, sammelten wir auf einer Liste....."

GZ erinnerte sich plötzlich daran, daß der Kapitän, den er mit Namen genannt hatte, etwas gesagt hatte, doch GZ sagte nach einer Gedankenpause etwas völlig anderes.

Wenn man beweisen kann, daß der Kapitän am nachmittag des 27ten an Bord war, fällt die Betriebs- und Sicherheitsverantwortung ohne Diskussion wieder zurück auf die Reederei und dessen Eigner. (Nordström & Thulin 50%, der estnischen Staat 50%).

Wie hat die schwedische Seefahrtsinspektion Hafenstaats- und Sicherheitsinspektionen auf anderen Fähren und Passagierschiffen gehandhabt ?

Da die schwedischen Inspektoren bei den übrigen Kontrollen der Estonia offenbar eine Anzahl an Fehlern übersehen hat, welche wohl kaum erst kurz vor dem Untergang aufgetreten sind, fragen wir uns, wie es um die Sicherheit auf den anderen Schiffen, die schwedische Häfen anlaufen, bestellt war und ist.

Wenn die Kontrollen auf den anderen Schiffen mit der gleichen Oberflächlichkeit ausgeführt wurden, dürfte eine große Anzahl von Passagierschiffen unterwegs sein, welche ernsthafte Schäden haben, die die Sicherheit auf See beeinflussen. Å.Sjöblom weist darauf hin, daß sie "entsetzt" waren von den Mängeln, die sie bei den 26 Freibordskontrollen, die sie im Monat nach dem Untergang der Estonia gemacht hatten, gefunden hatten. Die Aussage von ÅS macht es offensichtlich, daß die Inspektoren offenbar erst mal ab und zu ein ernstes Unglück brauchen, bis sie ihre Kontrollen mehr auf die speziellen Bereiche der Sicherheit auf See fokusieren. Wenn das allgemein der Fall ist, dann dürfte das Niveau der allgemeinen Sicherheit auf See in den Gewässern in und um Schweden recht niedrig sein.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

A.Sjöblom gab zu mehreren Anlässen an, daß die Stimmung sehr nett war und daß es insgesamt ein sehr angenehmer Nachmittag an Bord der Estonia war. Wenn es so bei einer Hafenstaatskontrolle zugehen soll, dann müssen wir bemerken, daß die Inspektoren der Seefahrtsinspektion offenbar die Kollegialität und Freundschaft mit den Befehlshabern und Reedern, welche sie kontrollieren sollen, pflegen.

Wir wollen an dieser Stelle hinzufügen und darauf aufmerksam machen, daß A.Sjöblom trotz allem die vielen Mängel auf der Estonia fand, was seine Kollegen in Stockholm vorher nicht schafften.

Bei zwei Gesprächen mit Å.Sjöblom beharrt dieser darauf, daß es sich bei der Kontrolle doch nur um eine Übung gehandelt habe und daß deshalb keine Maßnahmen gefordert werden konnten. Im Nachhinein wundern wir uns, warum Å.Sjöblom so gehandelt hat. Ist es, weil er es nicht besser weiß oder tut er es auf Anleitung Anderer? Nach noch unbestätigtigten Aussagen von Personen aus dem Kreise des Seefahrtswerkes wollte Å.Sjöblom tatsächlich versuchen, das Schiff zu stoppen. Daß die Spalte "convention references" auf seinen Kopien ausgefüllt war, spricht auch für ein derartiges Szenario.

Was ist die Zertifizierungskontrolle eines Schiffes wert?

Nach dem Bericht der Havariekommission, dem Interimszertifikat des Bureau Veritas und den anderen Dokumenten des Bureau Veritas ist herausgekommen, daß die MS Estonia ohne ein gültiges Stabilitätsbuch auf See fahren durfte. Im Zusammenhang mit dem Flaggenwechsel wurden aus dem definitiven Zertifikat für Sicherheit auf Passagierschiffen und dem Freibordszertifikat provisorische Zertifikate gleichen Typs.

Bei den Kontrollen, welche die Inspektoren des Seefahrtswerkes eine Woche vor den Zertifizierungen (28.Januar 1993) durchführten, wurden eine hohe Anzahl an Mängeln gefunden (92 Stück gemäß den handschriftlichen Dokumenten im Archiv des Seefahrtswerkes), bei denen es sehr zweifelhaft ist, ob man es geschaft hat, sie zu beseitigen. Eine Dokumentation über die Mängelbeseitigung ist nicht zu finden. Vom 21. März 1993 liegt eine handschriftliche Aufzeichnung über 13 Mängel an den wasserdichten Türen vor. Es liegt aber keine Dokumentation über die Behebung der Mängel vor.

Bei der operativen Kontrolle / Sicherheitsübung am 26. Januar wird angegeben, daß die Alarmliste des Schiffes handgeschrieben ist und das eine neue Evakuierungsübung binnen 30 Tagen erfolgen soll. Es wurde ein Protokoll einer derartigen Übung gefunden, datiert auf den 29. März 1993, doch ist auf dem Protokoll kein Kommentar oder eine Unterschrift zu finden. Auf schwedisch verfasste Alarmlisten werden ein Jahr später bei einer Übung an Bord gefunden. Der Estonia fehlt der Protokollalarm, welcher wohl kaum jemals installiert war. Mindestens eine der Luken auf dem Autodeck hat mehrere Jahre offen gestanden und der höchste verantwortliche Befehlshabende wußte nicht, ob die Türen offen waren oder ob sie geschlossen waren etc. etc. etc.

Das Bureau Veritas und das Seefahrtswerk müssen die Estonia wider der SOLAS zertifiziert haben. Gilt das auch für andere Passagierschiffe?

Die Rolle des schwedischen und des estnischen Staates?

Es sind die Regierungen der Staaten, welche die internationalen Konventionen angenommen haben. Diese haben dann wiederum die Verantwortung an die entsprechenden Seefahrtsbehörden deligiert. Wer hat die letzte Verantwortung für das Handeln der Behörden?

Wir überlassen es den Medien und anderen Interessierten weitere Nachforschungen in dieser Sache anzustellen.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia paperedition and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Analyse der SOLAS 74 bezüglich der Kontrolle auf der MS Estonia am 27.9.1994

Die Faktengruppe berichtet unten über die generellen Regeln der SOLAS, welche die Pflichten und Schuldigkeiten der unterzeichnenenden Staaten beschreibt.

Articles of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Article I - General obligations under the Convention

(a) The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the annex thereto, which shall constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the annex.

(b) The Contracting Governments undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life, a ship is fit for the service for which it is intended.

Kommentar der Faktengruppe:

Schon hier hat man sich von estnischer Seite des Bruches der Konvention schuldig gemacht, da man nicht alle Schritte unternommen hat, das Auslaufen der MS Estonia, welche mit ernsten Mängeln behaftet war, zu verhindern. Waren die estnischen Behörden nicht darüber informiert, welche Befugnisse sie hatten, oder haben sie darauf "gepfiffen".

Article VI - Prior treaties and conventions

(b) All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards:

(i) ships to which the present Convention does not apply.
(ii) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(c) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

Kommentar der Faktengruppe:

Alle anderen Konventionen haben Gültigkeit, doch die SOLAS hat Priorität für den Fall, daß sich die Konventionen gegenseitig widersprechen. Das bedeutet, daß die SOLAS vor dem Paris MOU gilt, doch daß die Regeln des Paris MOU trotzdem von den Staaten, die es unterzeichnet haben, befolgt werden müssen.

Part A - Application, definitions, etc.

Regulation 2

(b) Administration means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

(d) International voyage means a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely.

Copywrite: H Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Part B - Surveys and certificates

Regulation 6 - Inspection and survey

(a) The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcements of the provisions of the present regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by the Administration's own inspection services, or by nominated surveyors, or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. When the Administration, under provisions of regulation 8 and 10 of this chapter, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in paragraphs (a) and (b) shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

(i) require repairs to a ship, and

(ii) carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsi-bilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of that port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of that port State concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

(e) In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspections and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Kommentar der Faktengruppe:

Diese Paragraphen bedeuten, daß das schwedische Seefahrtswerk, welches im Auftrag der estnischen Behörden die Ausbildung der estnischen Schiffsinspektoren in Tallin betrieben hat, auch gegen die SOLAS verstoßen hat.

Aus dem Regelwerk geht in aller Deutlichkeit hervor, daß ein Inspekteur, welcher im Auftrage einer anderen Verwaltung agiert, die gleichen Pflichten und Möglichkeiten hat, ein Schiff am Auslaufen zu hindern, wenn er Anspruch auf seine Autorität gemäß SOLAS erhebt.

In diesem Fall hat ja außerdem die Hafenstaatsbehörde teilgenommen und war nach eigenen Angaben "in charge". Interessant ist, daß die schwedischen Inspekteure und das schwedische Seefahrtswerk durch ihre Behauptungen in Sachen "Training" und "Auszubildende" faktisch zugeben, daß sie die Inspektion geleitet haben, womit sie auch die Verantwortung übernommen haben.

Regulation 7 - Surveys of passenger ships

(a) A passenger ship shall be subjected to the surveys specified below:

(i) A survey before the ship is put in service.
(ii) A periodical survey once every 12 month
(iii) Additional surveys, as occasion arises.

Kommentar der Faktengruppe:

Gemäß (iii) sollen "Extra"-Inspektionen bei Gelegenheit durchgeführt werden. Dies dürfte es unmöglich machen die "Inspektion zu trainieren", ohne daß das Training die Schuldigkeiten mit sich bringt, welche die Konvention vorschreibt.

Regulation 19 - Control (Refer to resolution A.787(19) on procedures for PSC)

(a) Every ship when in a port of another Party is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards veryfying that the certificates issued under regulation 12 or regulation 13 of this chapter are valid.

(b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of regulation 11(a) and (b) of this chapter.

(c) In the circumstances given in paragraph (b) of this regulation or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

Kommentar der Faktengruppe:

Das, was unter (a) oben angeführt wird, bedeutet nicht eine Einschränkung der Möglichkeiten, eigene Schiffe zu inspizieren. Es besagt nur, daß jedes Schiff im Hafen eines Anderen Gegenstand einer Kontrolle ist. Im Klartext heißt das, ein Schiff soll nicht der Hafenstaatskontrolle entgehen, nur weil es einen anderen Hafenstaat angehört.

Aus (b) und (c) geht hervor, daß der Inspekteur Maßnahmen ergreifen soll, um sich zu vergewissern, daß das Schiff nicht den Hafen verläßt, wenn "clear grounds" dafür vorliegen, daß es nicht seetüchtig ist. In so einem Fall darf das Schiff noch nicht einmal einen anderen zur Reparatur geeigneten Hafen anlaufen.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Analyse des Paris MOU bezüglich der Kontrolle auf der MS Estonia am 27.9.1994 (Zusatzartikel 13)

Die Faktengruppe berichtet unten über die generellen Regeln im Paris MOU welche die Pflichten und Schuldigkeiten der unterzeichnenden Staaten beschreibt. Schweden hat sich durch das Abkommen verpflichtet, Hafenstaatskontrollen gemäß des Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) durchzuführen. Diese Übereinkunft wurde am 26. Januar 1982 ratifiziert.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control - Amendment 13

Section 1 – Commitments;

1.2 Each Authority will maintain an effective system of port State control with a view to ensuring that, without discrimination as to flag, foreign merchant ships visiting the ports of its State comply with the standards laid down in the relevant instruments as defined in section 2.

Kommentar der Faktengruppe:

Hieraus geht hervor, daß sich die Behörden verpflichtet haben, eine effektives System von Hafenstaatskontrollen an ausländischen Schiffen, die die Häfen in den eigenen "Staaten" anlaufen, aufzubauen und dafür zu sorgen, daß diese den besonderen Verordnungen, welche einzeln in Sektion 2 aufgeführt sind, folgen.

Die Inspektoren des Seefahrtswerkes haben zu mehreren Gelegenheiten Hafenstaatskontrollen in ausländischen Häfen (u.a. Tallin) durchgeführt und sich dafür bezahlen lassen.

Der einzige Unterschied, den man gegenüber "normalen" Kontrollen erkennt, ist doch, daß das Seefahrtswerk sich seine Mehrkosten hat bezahlen lassen, wenn die Kontrolle in einem ausländischen Hafen stattgefunden hat.

Section 3 – Inspection Procedures Rectification and Detention;

3.1 In fulfilling their commitments the Authorities will carry out inspections, which will consist of a visit on board a ship in order to check the certificates and documents relevant for the purposes of the Memorandum. In the absence of valid certificates or documents or if there are clear grounds for believing that the condition of a ship or of its equipment, or its crew does not substantially meet the requirements of a relevant instrument, a more detailed inspection will be carried out. It is necessary that Authorities include control on compliance with on board operational requirements in their control procedures. Inspections will be carried out in accordance with the guidelines specified in Annex 1.

Kommentar der Faktengruppe:

Die Kontrollen sind an Bord durchzuführen. Eine tiefergehende Inspektion soll dann stattfinden, wenn "clear grounds" dafür vorliegen. Ein Anlaß für "clear grounds" ist "absence of an up-to-date muster list (3.2.2)". Bei der Inspektion auf der Estonia fand man eine "muster list", welche nicht den Regeln entsprechend vollständig war. Die erste Seite war nur auf Schwedisch.

Da diese Liste nicht korrekt war, hätte eine tiefergehende Inspektion erfolgen müssen. Å. Sjöblom behauptet, daß trotzdem eine solche nicht ausgeführt wurde. Dadurch konnte es geschehen, daß weitere Mängel an Bord der Estonia unentdeckt blieben (z.B. daß beide Notrufsender zum Zeitpunkt des Unglücks außer Betrieb waren).

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

3.3 In selecting ships for inspection, the Authorities will pay special attention to:
- Passenger ships, roll-on/roll-off ships, bulk carriers...

1. The frequency of inspection does not apply to the ships referred to in 3.3 in which case the Authorities will seek satisfaction whenever they will deem this appropriate.

Kommentar der Faktengruppe:

Passagierschiffe sollen Priorität haben, wenn es darum geht Kontrollen durchzuführen. Eine Behörde braucht sich, wenn es um Passagierschiffe geht, nicht an die vorgeschlagenen Ausführungsintervalle der Kontrollen zu halten, sondern kann, wann immer sie es für notwendig oder passend hält, eine Kontrolle durchführen.

Das steht unter anderen auch schwarz auf weiß auf dem Protokoll der Hafenstatskontrolle – Form A.

Wer kann eine Kontrolle durchführen und was kann eine Kontrolleur bewirken?

Gemäß des Paris MOU, Sektion 3 – Inspection Procedures, Rectification and Dentention, Paragraph 3.5 steht, daß: Inspections will be carried out by properly qualified persons authorized by the Authority concerned and acting under ist responsibility.

Die Inspektion soll von den Inspekteur durchgeführt werden, der speziell zu diesem Zweck bevollmächtigt wurde. Die schwedischen Inspektoren waren gemäß des Paris MOU bevollmächtigt, Hafenstaatskontrollen durchzuführen. Sie waren auf Bestellung der estnischen Seefahrtsbehörde in den Dienst genommen worden, um eine solche Kontrolle durchzuführen. Damit dürfte deren Verantwortung bestätigt sein.

Im Annex I, Sektion 5.4 "Items of general importance", Paragraphen 5.4.1, 5.4.2 sowie 5.4.3 wird eine Reihe an Punkten aufgelistet, welche bei einer Inspektion von besonderer Bedeutung sind. Die Liste besteht aus 15 Punkten, wobei bei der Kontrolle des 27.9.1994 in Tallin 7 ernsthafte Fehler gefunden wurden, die auf der Liste angegeben sind.

In Sektion 3, Paragraphen 3.7 und 3.8 wird angegeben, daß sich bei vorliegenden Mängeln, welche die Sicherheit an Bord ausgesprochen gefährden, die zuständigen Behörden davon zu überzeugen haben, daß die entsprechenden Mängel vor dem Auslaufen des Schiffes behoben worden sind. Ein solches Fahrzeug darf möglicherweise nur den nächsten Hafen anlaufen, wenn es nicht möglich ist, die Mängel vor Ort zu beheben. Man hätte alle Mängel der Estonia in Tallin beheben können.

Trotzdem wurden keine Anstrengungen unternommen, die MS Estonia daran zu hindern, den Hafen zu verlassen. Also liegt ein grober Verstoß gegen die notwendigen Maßnahmen, welche in dem Paris MOU und der SOLAS 74 vorgeschrieben werden, vor.

Oder war es etwa so?:

Auf Å.Sjöbloms eingereichten Original wurde die Spalte "Convention references" ausgefüllt, was gemäß des Paris MOU und auch gemäß des Textes auf dem Formular nur geschehen soll, wenn man beabsichtigt, das Schiff im Hafen zu behalten. Vielleicht hat ÅS versucht die Estonia zu stoppen, aber es gelang ihm nicht. Wenn das der Fall ist, dann lügt er doch in den mit ihm geführten Interviews. Er ist bei den zwei mit uns geführten Gesprächen dabei geblieben, daß er keine Maßnahmen ergriffen hat und daß das Ganze nur eine Übung war.

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Übersicht MS Estonia 1992 – 1994

18. August 1992 bevollmächtigt die estnische Seefahrtbehörde das Bureau Veritas die gesetzlich vorgeschrieben Schiffskontrollen auf den Schiffen, die sie klassifiziert hatten, auszuführen.

Ab dem 15. Januar 1993 fährt das Schiff, statt ehemals unter finnischer Flagge, nun unter estnischer Flagge. Das Bureau Veritas führt die Zertifikation aus, doch kauft den Teil der Zertifikationsarbeit, der sich um Passagierschiffe handelt, bei den schwedischen Seefahrtswerk. Die Klassifikation und Kontrollen geschehen in Tallin. Da werden dann auch die operativen Kontrollen / Sicherheitsübungen, sowie die Hafenstaatskontrollen durch das schwedische Seefahrtswerk durchgeführt. (10 Stück handgeschriebene Seiten mit 92 Fehlerbeanstandungen vom 4./20./21.1.93 wurden gefunden. 1 handgeschriebe Seite mit 13 Fehlerbeanstandungen vom 21.3.93 über die wasserdichten Türen wurde gefunden).

Am 1. Februar 1993 wird eine Hafenstaatskontrolle in Stockholm ohne Beanstandung durchgeführt. Danach wurden 5 weitere Hafenstaatskontrollen in Stockholm durchgeführt, wobei nur kleinere Fehler beanstandet wurden, obwohl mehrere der Fehler, welche am 27.September 1994 gefunden wurden eigentlich nicht erst nach diesen Kontrollen aufgetreten sein können.

Am 18. November 1993 stellt die Estonian National Maritime Board einen Antrag an das BITS in Schweden, welcher sich auf die Fortsetzung eines Unterstützungsprojektes in Sachen Sicherheit auf See bezog. Was das Teilprojekt Hafenstaatskontrollen anging, sollte gemäß Generaldirektorenbeschluß von BITS das schwedische Seefahrtswerk vor Ort in Tallin Seminare ausführen, welche mit "on-the-job-training" verbunden werden. In diesem konkreten Fall an Bord von Schiffen im internationalen Verkehr.

Es wird eine RITS-Übung unter der Leitung des schwedischen Seefahrtswerkes durchgeführt (Rettungs Einsatz auf See).

Die estnische Schiffskontrollfunktion wird im April 1994 eingerichtet.

Am 27 September 1994 macht die Estonian National Maritime Board in Zusammenarbeit mit dem schwedischen Seefahrtswerk als bestellte Experten eine Hafenstaatskontrolle auf der MS Estonia in Tallin. Diese Kontrolle war ein Teil des BITS-Projektes ("on-the-job-training"). Das Schiff wurde nicht aufgehalten, obwohl viele ernste Mängel gefunden wurden, sowie Verstöße gegen die internationalen Seefahrtsgesetze.

Am 29. September 1994 beauftragt die schwedische Regierung die staatliche schwedische Havariekommission der schwedisch-estnisch-finnischen Havariekommission beizutreten. Als "Beobachter" wirkt Sten Andersson vom schwedischen Seefahrtswerk in der gemeinsamen Havariekommission mit.

Am 4. Oktober 1994 legt die Havariekommission einen vorläufigen Bericht vor, in dem sie sich "ohne Zweifel" darauf festlegt, wie das Unglück geschehen ist und das, obwohl man bis dahin noch nicht einmal das Visier des Schiffes gefunden hat. Diese Schlußfolgerung wird dann durch einen, was die Methoden angeht, minderwertigen Bericht, der nicht vor dem Herbst 1997 fertig ist, bewiesen. Auf Schwedisch erscheint er erst im Dezember 1998, also 50 Monate nach dem Untergang.

Als "MS Estonia" hatte das Schiff niemals ein definitives Sicherheitszetifikat für Passagierschiffe (SOLAS) oder ein Freibordzertifikat (Load Line LL-66). Es wurden jeweils nur Interimszertifikate mit einer Gültigkeitsdauer von 5 Monaten erstellt. Provisorische PSSC (Sicherheitszertifikate) wurden erstellt am 28.1.93, 14.6.93, 11.11.93, 27.1.94 und am 26.6.94.

MS Estonia 1992

MS Estonia 1993

Operative Kontrolle (26.1.93)
Sicherheitszertifikat (28.1.93)

Hafenstaats-kontrollen
1.2.93 (0 Fehler)
2.4.93 (1 Fehler)
Ölleck
6.4.93 (0 Fehler)
Ölleck beseitigt
16.12.93 (3 Fehler)
ISPP-Zert. fehlt,
Maschinenraum schmutzig, Bleche im Maschinenraum lose

MS Estonia 1994

Hafenstaats-kontrollen
4.1.94 (Fehlt)
27,5 Stunden Arbeit in Rechnung gestellt

2.3.94 (0 Fehler)

Hafenstaatskontrolle in Tallin
27.9.94 (14 Fehler)

Untergang 28.9.94

11.10.94
"Inspektion anläßlich von Seeunglücken inkl. See-Erklärung"
(Dokumentation fehlt, 524 Stunden intern in Rechnung gestellt)

Document: Forgery and lack - report de
Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Quellenangabe

- SOLAS, Safety of Life at Sea 1974
- Paris MOU, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control including 13th Amendment
- JAIC (Joint Accident Investigation Commission) ;
  Final report on the capsizing on the 28 September 1994 in the Baltic Sea of the Ro-Ro- passenger vessel MS ESTONIA
- Supplement to the Final Report
- JAIC (die gemeinsame Havariekommission für Estland, Finland und Schweden);
  ABSCHLUßBERICHT Untergang der Ro-Ro Passagierfähre MS ESTONIA in der Ostsee den 28. September 1994, schwedische Übersetzung

Schwedisches Archiv der Havariekommission:

Protokoll	eingereicht	Akte / Tagebuchnummer
Hafenstaatsprotokoll Kopie / Valgma	4.1.1995	D 9
Hafenstaatsprotokoll Original / Sjöblom	2.11.1994	A 46 b, A 46 c
Tonband Verhör Sjöblom Zahlér	2.11.1994	D 6 a
Reinschrift Verhör Sjöblom Zahlér	2.11.1994	D 6 a
Interview mit Åke Sjöblom 28.9.1994	8.7.1996	D 28
Polizeiverhör mit Sjöblom 31.10.1994	1.12.1994	D8
Polizeiverhör mit Valgma 29.9.1994	4.1.1995	D 9
Entwurf zum Bericht Sjöblom an Ringborg	2.11.1994	A 46 d
Safety Manual Estline AB	28.8.1995	B 112-9
Dokumente des Bureau Veritas	19.6.1995	B 98 B
Interview mit Andi Meister	25.7.1996	A 182
Tauchabkommen Sjöv – Rockwater AS	23.11.1994	B 28
Sequenzen aus dem Videomaterial		B 40 b

SIDAs Archiv über das Projekt Estland

Abkommen Estland – Schweden, BITS 3.2.1994	EST 0911-14
Final Report "Safety at Sea" Seefahrtswerk Mai 1997	EST 0911-14
Generaldirektorenbeschluß BITS 2.2.1994	EST 0911-14

Archiv des Seefahrtswerkes (Stockholm):

Zusammenfassung des Treffens zwischen IOS und N&T vor dem Flaggenwechsel, 28.11.1992
Fax vom Bureau Veritas zur Seefahrtsinspektion, Flaggenwechsel, 28.12.1992
Alarmliste von der RITS-Übung inklusive u.a.Bericht
Hafenstaatsprotokoll Estonia 1.2.1993
Hafenstaatsprotokoll Estonia 2.4.1993
Hafenstaatsprotokoll Estonia 6.4.1993
Hafenstaatsprotokoll Estonia 16.12.1993
Hafenstaatsprotokoll Estonia 2.3.1994
Rechnungskopien bezügl. im Auslang ausgeführter Hafenstaatskontrollen
Zertifikat des Bureau Veritas

Bildschirmausdrucke, von denen einer u.a. zeigt "Inspektion anläßlich von Seeunglücken (inkl. See-Erklärung)", Diese Dokumente fehlen im Archiv. Die Bildschirmausdrucke betreffen weitere Dokumente, welche fehlen.

Sonstiges:
Zeitungsinterview mit Bengt Schager, DN 3.12.1997
Zeitungsartikel von Professor Anders Ulfvarson, SvD 23.9.1998
Das Heft "Neue Fakten über die Estonia" von Diplomingenieur Anders Björkman, sowie sein Buch "Lies and Truths about the M/V Estonia accident". ISBN 2-911469-09-7
A.Kuteinikov, Telex von der schwedischen Botschaft in Moskau an DU, 29.9.1994
Angaben gemäß der deutschen Expertengruppe und deren Berichte
Eine große Anzahl von Interviews mit unterschiedlichen Personen in Verbindung zu der Estonia

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroup@hotmail.com or at the postal address.

Widmung

Wir widmen diesen Bericht allen denen, die wegen mangelnder Seetüchtigkeit eines Schiffes auf See umgekommen sind .

Wenn die Estonia seetüchtig gewesen wäre, dann hätten auch die mehr als 850 Personen, die an Bord umgekommen sind, eine Chance gehabt.

Stockholm im Juni 1999

Für die Faktengruppe

Björn Stenberg Johan Ridderstolpe

Copywrite: B Stenberg/J Ridderstolpe. May only be copied/reprinted in newsmedia papereditions and only with a clear reference to the source. All publication on Internet or other means of electronic or other media are prohibited unless a written permission is given. For additional copies please contact The Independent Fact Group at factgroupehotmail.com or at the postal address.