

# Interview of Ake sjöblom

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?

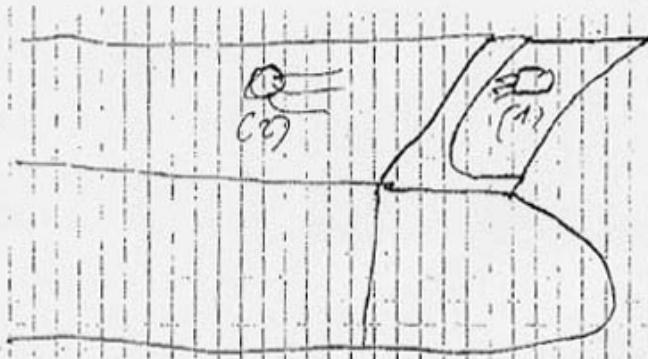
A.: No, no, they have no significance whatsoever with what happened. It is more a formal document problem. So, there were some bridge instructions missing. We asked for it. They did not know, and so and so. There might have been some language problems, but I don't think so, they spoke very good English.

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

A.: We are going down, slowly, nice and slowly. We found some ..... where was ~~a~~ 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 sjöblom by the stockholm police

## Enclosure 15.202

Telefonförhör med överinspektör  
 Ake Sjöblom, sjöfartsverket, tfn  
 040-74 780.  
 Förhöret hållt den 31/10 1994 kl 13.30.  
 Förhörsledare krimsp Egon Bergqvist.

Förhöret hållt 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 värder valde själva övningsobjekt och det första objekt de  
 valde var M/S Estonia. Hon tror att de valde Estonia eftersom de ville visa  
 upp det bästa de hade. De hade ytterligare ett objekt. Ett lastfartyg som  
 heter Virgland.

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.

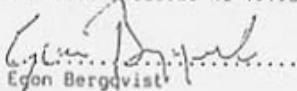
Det fanns inget i deras inspektion som gjorde att några varningsklockor ringde. Anmärkningarna mot packningen vid bogvisirt var inte större än ett påpekande att det läckte. Läckaget var inte stort. Det kan jämföras med droppet från en kökskran. Sjöblom uppger att de blev nyfikna men eftersom de var där 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.

*impression*  
The general *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

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?

AS: 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.

AS: ..... 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 watertightness 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.

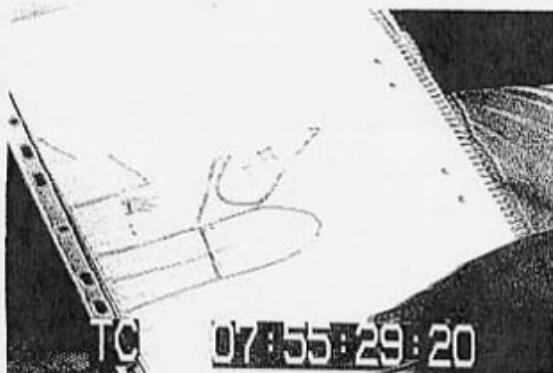
ÅS: Normally you don't sit in such a round which was just for their education purpose.

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: Ehitajatee 25-14, Tallinn.

Förhöret är hållt 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 Male Vinter.

Anmälan nr: 0201 K 84 051-94

## BERÄTTELSE

"I enhet med vår befattnings 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" sammankländes 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.

2 (3)

*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 ålligganden vid speciella situationer som fanns på bryggan. Fanns endast på engelska. Nummer 99 betyder att det ska åtgärdas senare.
- 4.) Notering 2030. "Damage Control Plan 99". Avser att felåtgärningsinstruktionen 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 Hatch 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 kabynnen.
- 7.) Notering 1250. "Covers On Bulkhead Deck To Be Closed 17". Avser att två luckor på bildäcks aktra sida skulle stängas, som också gjordes i vår närvavo.

3 (3)

*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 Wolfgram*

Office TranslationStatement

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 Juhani 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



## 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	HULLX	MACH	AUT	MB	AB	RMCI
Visa No endorsed	9	or survey of C.S. <input type="checkbox"/> or D.S. <input type="checkbox"/> 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.



The latest published Rules of the Bureau Veritas Marine Branch and the General Conditions thereof in 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 <b>35 P.387</b>	Name of Ship <b>"ESTONIA"</b>	ESTONIAN	EST
Flag of Ship <b>GOREGORE</b>	Code	GTS	Code
Owner <b>ESTLINE A/S c/o NOROSTROM &amp; THULIN</b>	Connecting District	<i>luit</i>	
Start of Survey <b>10/01/94</b>	End of Survey <b>14/01/94</b>	Place of Survey <b>NÄOENOM</b>	Ship Code <b>STK</b>
Surveys carried out <b>CASH DOK</b>			
Validity cert. after extension <b>1 / 1</b>			
DOK or T/S date of survey: <b>14/01/94</b>			
Visa No. endorsed: <b>9</b> Date of Visa: <b>14/01/94</b> Cancelled recommendations			
Every date valid until <b>15/07/95</b>			
TEXT OF VISA			
Periodical bottom survey in drydock and occasional survey of installment of stowage units carried out.			
RECOMMENDATIONS			
1	Subject:	Limit date: <b>1 / 1</b>	
2	Subject:	Limit date: <b>1 / 1</b>	
3	Subject:	Limit date: <b>1 / 1</b>	
Former Visa No. <b>8</b> Date: <b>13/08/93</b> Place: <b>SPAIN</b>			
Cert: PROV HULL MACH AUT MB AB RMCI Is new cert issued? Yes No Every date valid until Day Month Year			
Surveys carried out			
Validity cert. after extension <b>1 / 1</b>			
DOK or T/S date of survey: <b>1 / 1</b>			
Visa No. endorsed: Date of Visa: <b>1 / 1</b> Cancelled recommendations <b>Visa 1/1/93 Visa 1/1/93 Visa 1/1/93</b>			
TEXT OF VISA			
RECOMMENDATIONS			
1	Subject:	Limit date: <b>1 / 1</b>	
2	Subject:	Limit date: <b>1 / 1</b>	
3	Subject:	Limit date: <b>1 / 1</b>	
Former Visa No. Date: / / Place: / /			
Cert: PROV HULL MACH AUT MB AB RMCI Is new cert issued? Yes No Every date valid until Day Month Year			
Surveys carried out			
Validity cert. after extension <b>1 / 1</b>			
DOK or T/S date of survey: <b>1 / 1</b>			
Visa No. endorsed: Date of Visa: <b>1 / 1</b> Cancelled recommendations <b>Visa 1/1/93 Visa 1/1/93 Visa 1/1/93</b>			
TEXT OF VISA			
RECOMMENDATIONS			
1	Subject:	Limit date: <b>1 / 1</b>	
2	Subject:	Limit date: <b>1 / 1</b>	
3	Subject:	Limit date: <b>1 / 1</b>	
Former Visa No. Date: / / Place: / /			

The last published Rules of the Bureau Veritas Marine Branch and the General Conditions therein are applicable.  
La dernière édition des Règlements du Bureau Veritas Marine Branch et les Conditions Générales qui y figurent sont applicables.

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

Report No.: **STK/94/3 A** Invoice No.: **200000** Date: **1**  
List of attached reports: **STK/94/3 B - Ad E 1301, STK/94/3 C - Ad E 1302, STK/94/3 D - Ad E 1302a, STK/94/3 E - Ad E 2522, STK/94/3 F - Ad E 3423.**  
Stamp and Signature of Chief district



# Bureau Veritas

MARINE BRANCH

*B 10.5*  
BOTTOM  
SURVEY REPORT

Annex No.	D	to Report No.	STK/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 <input checked="" type="checkbox"/>	OCCASIONAL <input type="checkbox"/>	IN DRY CONDITION <input checked="" type="checkbox"/>		IN-WATER <input type="checkbox"/>	
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 <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>					
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 <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>					
rudder has been lifted		YES <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>					
6	In-water survey. Diver report to be attached				X		
Video cassette attached		YES <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>					
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 Ø original ..... mm Ø - Minimum allowed ..... mm Ø minimum recorded Port ..... mm Starboard ..... mm				X		
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 <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>				X		
14	Anodes renewed YES <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>				X		
15	Maintenance and repair works (remarks to be noted overleaf) or annex enclosed YES <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>				X	X	
Reference number for remarks entered overleaf Delete where non appropriate. WR : without remark, i.e. at the surveyor's satisfaction - SR : see remark (work, repair, inventory, made); enter remarks overleaf with item no. - NA : not applicable.							

d. E 1302 a

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

Stk/94/3a

BUREAU  
VERITAS

Marine Branch

## ENCLOSURE 16.1.206

SURVEY STATEMENT FOR  
CLASSIFICATION SURVEYS

Register Number <b>35 P.387</b>	Name of Ship <b>"ESTONIA"</b>	Flag of Ship <b>ESTONIAN</b>	Code <b>EST</b>																																										
Start of Survey <b>23/10/94</b>	End of Survey <b>25/10/94</b>	Place of Survey <b>STOCKHOLM</b>	Port Code <b>STK</b>																																										
Owner <b>ESTONIAN AS/</b>		Connecting District <b>GÖTEBORGS</b>																																											
Surveyor's Name and Signature <b>A. WIRSPAM</b>																																													
<table border="1"> <tr> <td>Cert: PROV</td> <td>HULL</td> <td>MACH</td> <td>AUT</td> <td>MB</td> <td>AB</td> <td>RMC1</td> <td>Validity cert. after extension</td> <td>Day Month Year</td> <td>Expiry date of valid cert.</td> <td>Day Month Year</td> </tr> <tr> <td colspan="6"></td> <td>1 / /</td> <td>1 / /</td> <td>15/10/95</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Surveys carried out</td> <td colspan="4"><b>ASH COT</b></td> <td>Cancelled recommendations</td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Visa No. endorsed</td> <td colspan="4"><b>11</b> Date of Visa <b>25/10/94</b></td> <td></td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> </tr> </table>				Cert: PROV	HULL	MACH	AUT	MB	AB	RMC1	Validity cert. after extension	Day Month Year	Expiry date of valid cert.	Day Month Year							1 / /	1 / /	15/10/95	Surveys carried out		<b>ASH COT</b>				Cancelled recommendations	Visa	1/1/94	Visa	1/1/94	Visa No. endorsed		<b>11</b> Date of Visa <b>25/10/94</b>					Visa	1/1/94	Visa	1/1/94
Cert: PROV	HULL	MACH	AUT	MB	AB	RMC1	Validity cert. after extension	Day Month Year	Expiry date of valid cert.	Day Month Year																																			
						1 / /	1 / /	15/10/95																																					
Surveys carried out		<b>ASH COT</b>				Cancelled recommendations	Visa	1/1/94	Visa	1/1/94																																			
Visa No. endorsed		<b>11</b> Date of Visa <b>25/10/94</b>					Visa	1/1/94	Visa	1/1/94																																			
<p><b>ANNUAL SURVEY HULL AND CONFIRMATION OF TERM SURVEY CARRIED OUT.</b></p>																																													
<p><b>TEXT OF VISA</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Subject</td> <td>Limit date:</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1 / /</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>1 / /</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>1 / /</td> </tr> </table>				Subject	Limit date:	1	1 / /	2	1 / /	3	1 / /																																		
Subject	Limit date:																																												
1	1 / /																																												
2	1 / /																																												
3	1 / /																																												
<p>Former Visa No.: <b>10</b> Date: <b>11/10/94</b> Place: <b>STOCKHOLM</b></p>																																													
<table border="1"> <tr> <td>Cert: PROV</td> <td>HULL</td> <td>MACH</td> <td>AUT</td> <td>MB</td> <td>AB</td> <td>RMC1</td> <td>Validity cert. after extension</td> <td>Day Month Year</td> <td>Expiry date of valid cert.</td> <td>Day Month Year</td> </tr> <tr> <td colspan="6"></td> <td>1 / /</td> <td>1 / /</td> <td>15/10/95</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Surveys carried out</td> <td colspan="4"><b>ASH</b></td> <td>Cancelled recommendations</td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Visa No. endorsed</td> <td colspan="4"><b>11</b> Date of Visa <b>25/10/94</b></td> <td></td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> </tr> </table>				Cert: PROV	HULL	MACH	AUT	MB	AB	RMC1	Validity cert. after extension	Day Month Year	Expiry date of valid cert.	Day Month Year							1 / /	1 / /	15/10/95	Surveys carried out		<b>ASH</b>				Cancelled recommendations	Visa	1/1/94	Visa	1/1/94	Visa No. endorsed		<b>11</b> Date of Visa <b>25/10/94</b>					Visa	1/1/94	Visa	1/1/94
Cert: PROV	HULL	MACH	AUT	MB	AB	RMC1	Validity cert. after extension	Day Month Year	Expiry date of valid cert.	Day Month Year																																			
						1 / /	1 / /	15/10/95																																					
Surveys carried out		<b>ASH</b>				Cancelled recommendations	Visa	1/1/94	Visa	1/1/94																																			
Visa No. endorsed		<b>11</b> Date of Visa <b>25/10/94</b>					Visa	1/1/94	Visa	1/1/94																																			
<p><b>ANNUAL SURVEY OF THE MACHINERY INSTALLATION CARRIED OUT.</b></p>																																													
<p><b>TEXT OF VISA</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Subject</td> <td>Limit date:</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1 / /</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>1 / /</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>1 / /</td> </tr> </table>				Subject	Limit date:	1	1 / /	2	1 / /	3	1 / /																																		
Subject	Limit date:																																												
1	1 / /																																												
2	1 / /																																												
3	1 / /																																												
<p>Former Visa No.: <b>10</b> Date: <b>11/10/94</b> Place: <b>STOCKHOLM</b></p>																																													
<table border="1"> <tr> <td>Cert: PROV</td> <td>HULL</td> <td>MACH</td> <td>AUT</td> <td>MB</td> <td>AB</td> <td>RMC1</td> <td>Validity cert. after extension</td> <td>Day Month Year</td> <td>Expiry date of valid cert.</td> <td>Day Month Year</td> </tr> <tr> <td colspan="6"></td> <td>1 / /</td> <td>1 / /</td> <td>15/10/95</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Surveys carried out</td> <td colspan="4"><b>ASH</b></td> <td>Cancelled recommendations</td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Visa No. endorsed</td> <td colspan="4"><b>5</b> Date of Visa <b>25/10/94</b></td> <td></td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> <td>Visa</td> <td>1/1/94</td> </tr> </table>				Cert: PROV	HULL	MACH	AUT	MB	AB	RMC1	Validity cert. after extension	Day Month Year	Expiry date of valid cert.	Day Month Year							1 / /	1 / /	15/10/95	Surveys carried out		<b>ASH</b>				Cancelled recommendations	Visa	1/1/94	Visa	1/1/94	Visa No. endorsed		<b>5</b> Date of Visa <b>25/10/94</b>					Visa	1/1/94	Visa	1/1/94
Cert: PROV	HULL	MACH	AUT	MB	AB	RMC1	Validity cert. after extension	Day Month Year	Expiry date of valid cert.	Day Month Year																																			
						1 / /	1 / /	15/10/95																																					
Surveys carried out		<b>ASH</b>				Cancelled recommendations	Visa	1/1/94	Visa	1/1/94																																			
Visa No. endorsed		<b>5</b> Date of Visa <b>25/10/94</b>					Visa	1/1/94	Visa	1/1/94																																			
<p><b>ANNUAL SURVEY OF FLUID AND EXHAUST GAS HEATERS CARRIED OUT.</b></p>																																													
<p><b>TEXT OF VISA</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Subject</td> <td>Limit date:</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>1 / /</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>1 / /</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>1 / /</td> </tr> </table>				Subject	Limit date:	1	1 / /	2	1 / /	3	1 / /																																		
Subject	Limit date:																																												
1	1 / /																																												
2	1 / /																																												
3	1 / /																																												
<p>Former Visa No.: <b>4</b> Date: <b>16/11/93</b> Place: <b>STOCKHOLM</b></p>																																													

The latest published Rules of the Bureau V. as Marine Branch and the General Conditions therein are applicable.  
 La dernière édition des Règlements du Bureau Veritas du Bureau Marine ou les Conditions Générales qui y figurent sont applicables.

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

Report No.: **STK/94/77A** Invoice No.: **200000/100** Date: **16/11/93**  
 List of attached reports: **STK/94/77B - AdE 2527, STK/94/77C - AdE 2528, 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

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 ts  
 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) WR SR NA
AUTOMATION NOTATION : <u>AUT</u>	SPECIFY PROPULSION SYSTEM :	

**EXAMINATION OF RECORDS**

- 1 Alarm records .....   
 2 Fault / repairs records .....   
 3 Test programme and log entries .....

**PROTECTION AGAINST FIRE**

- 4 Condition of insulation and cladding of hot surfaces .....   
 5 Condition of double skin fuel pipes on main and auxiliary engines .....   
 6 Shielding of oil pipe flanges .....   
 7 Oil leakage detection systems and alarms :  main engines .....   
      auxiliary engines .....   
 8 Test of fire detection system including extensions and repeaters .....   
 10 Test of fire detection alarm system, internal fault alarm, etc .....   
 11 FOR SPECIAL SURVEY: full running test or recertification by maker's representative of fire detection system .....   
 12 Test of alarms for fire in boilers uptakes / main engine scavenging spaces .....   
 13 Remote start of fire pump from wheelhouse and indication of pressure in main .....   
 14 Test of oil mist detector for diesel engines .....

**PROTECTION AGAINST FLOODING**

- 15 Test of bilge / flooding alarms (state which) .....   
 16 Test of automatic bilge pumps if fitted .....

**ELECTRICITY PRODUCTION**

- 17 Auto-start standby generator .....   
 18 Auto-connection busbars / paralleling .....   
 19 Auto-connection of battery on loss of power .....   
 20 Auto-start and connection emergency generator .....   
 21 Auto-disconnection of non-essential services (preferential trips) .....

**AUXILIARY DIESEL ENGINES**

- 22 Alarms : lubricating oil low pressure / cooling water high temperature .....   
 23 Shut downs : lubricating oil pressure / cooling water high temperature .....   
 24 Overspeed shut down .....

**AUXILIARY TURBINES**

- 25 Alarms : lubricating oil low pressure / low vacuum / bearing high temperature .....   
 26 Shut downs : lubricating oil low pressure / low vacuum .....   
 27 Overspeed shut down .....

- (1) Reference number for remarks entered overleaf  
 (2) Delete where non applicable  
 (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

Bureau Veritas est une compagnie internationale de certification et d'assurance. Elle fournit des services techniques et administratifs dans les domaines de la sécurité, de la qualité et de l'environnement. Ses bureaux sont répartis dans le monde entier. La présente déclaration est établie en conformité avec les exigences du règlement sur les systèmes de gestion de l'automatisation et de la sécurité des navires.

## CHECKLIST FOR PUMP/MACHINERY STARTING CONTROLS

<b>BOILERS AND HEAT TRANSFER UNITS</b>				
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		
<b>MONITORING AND ALARM SYSTEMS</b>				
1 Operation of alarm panels / lamptests / low volt alarms .....	X			
2 Checking of alarm extensions in wheelhouse, cabins, etc .....	X			
3 Checking of calibration of sensors, transducers and instruments .....	X			
(For SPECIAL SURVEY give details in "remarks" section)				
<b>MEANS OF COMMUNICATION</b>				
5 Test of telephones .....	X			
6 Test of telegraph (local and remote) .....	X			
7 Test of engineers call system .....	X			
<b>MAIN ENGINE ALARMS</b>				
8 High temperature exhaust gas / steam inlet .....				
9 High temperature bearings .....			X	
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 .....				
13 Camshaft lubricating oil low pressure .....				
14 Piston cooling low pressure .....				
15 Control air low pressure .....				
16 Starting air low pressure .....				
17 Others, specify: .....				
<b>MAIN REDUCTION GEARS</b>				
48 Lubricating oil low pressure / high temperature .....	X			
49 Lubricating oil low pressure shut-down .....		X		
<b>MAIN ENGINE : PROPULSION CONTROL SYSTEMS</b>				
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			
<b>MISCELLANEOUS ALARMS &amp; CONTROLS</b>				
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: .....				
<b>TRIALS</b>				
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				
<p>Note : Additional items, alarms, control functions, etc. : to be added where applicable.            Alarms, etc : tested but either not applicable or not tested at this survey to be deleted.</p>				



**BUREAU  
VERITAS**

Marine Branch

**SURVEY STATEMENT FOR  
CLASSIFICATION SURVEYS**

35 P.387	Name of Ship "ESTONIA"	ESTONIAN Flag of Ship EST
Register Number	Owner ESTLINE A/S	GOETEBORG Connecting District GTB
Start of Survey 23/08/94	End of Survey 25/08/94	Place of Survey STOCKHOLM
Day Month Year	Day Month Year	Day Month Year
Day Month Year	Day Month Year	Day Month Year
Cert: PROV HULL MACH AUT X MB AB RMCI	Is new cert issued? <input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	Expiry date of valid cert
Surv: RSA	Validity cert. after extension	Day Month Year
Visa No. endorsed: 6 Date of Visa 25/08/94	Cancelled recommendations:	Day Month Year
ANNUAL SURVEY CARRIED OUT.		
TEXT OF VISA		
Recommendations	Surveys	
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? <input type="checkbox"/> Yes <input checked="" type="checkbox"/> No	Expiry date of valid cert
Surv: _____	Validity cert. after extension	Day Month Year
Visa No. endorsed: _____ Date of Visa: / /	Cancelled recommendations:	Day Month Year
TEXT OF VISA		
Recommendations	Surveys	
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? <input type="checkbox"/> Yes <input checked="" type="checkbox"/> No	Expiry date of valid cert
Surv: _____	Validity cert. after extension	Day Month Year
Visa No. endorsed: _____ Date of Visa: / /	Cancelled recommendations:	Day Month Year
TEXT OF VISA		
Recommendations	Surveys	
1 Subject: _____	Limit date: / /	
2 Subject: _____	Limit date: / /	
3 Subject: _____	Limit date: / /	
Former Visa No.: _____ Date: / / Place: _____		
opies sent to: own. Dist: <input checked="" type="checkbox"/> Y <input type="checkbox"/> N where: _____ Answer Y for Yes N for No Stamp and Signature of Chief district	Report No.: 5TK/94/77 B Invoice No.: 20000/CEP List of attached reports: _____ Date: 16/9/1994 	



Bureau Veritas

ANNUAL  AND INTERMEDIATE  SURVEYS REPORT

REPORT N° STK/94/77E

DATE : 2, 5, 0, 8, 19, 4  
Day Month Year

## 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

31 51 P 31 B 17	"ESTONIA"	Estonian	21794
Register No EST LINE A/S	Name of ship	Flag Göteborg	Gross tonnage
Owner 2, 5, 0, 8, 9, 4	Stockholm	Connecting district	
Day Month Year Date of survey	A. Wirstam	Name of the Surveyor	

## 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
<b>SOLAS</b> 1. Construction 2. Equipment Passenger 3. Radiotelegraphy/phony	26/01/95	
<b>MARPOL</b> 4. Oil Pollution Prevention 5. Noxious Liquid Substances	15/07/94	Annual, 13/08/94
<b>CODE</b> 6. Fitness Chemical 7. " Gas		
<b>REEBOARD</b> 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 14/11/93
17. AUT	15/07/95	ASA
18. RMC.		
19. Others		

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

Surveyor's name  
and signature

A. WIRSTAM

District Head  
and signature

1/4

BV Mod. Ad. E 1329 e

**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 CARGI) 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	"ESTONIA"	ESTONIAN	EST
Register no.	Name of Ship	Flag	Code
ESTRINE A/S		GÖTEBORG	GTB
25/08/94	STOCKHOLM	STK	Connecting District
Date of Survey	Place of Survey	District code	Name of Surveyor / Signature
Survey for change of the name <input type="checkbox"/>		Survey for change of flag <input type="checkbox"/>	
		Former flag	Code

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

STATUTORY OR CLASS. NOTATION CONCERNED	INITIAL OR PERIODICAL SURVEY					ANNUAL OR INTERMEDIATE SURVEY				
	SURVEY	New cert. issued				Annual	Intermediate	Expiry Date of cert. endorsed		
		Condition	Interim	Expiry date						
FITNESS LIQUEFIED GASES	GAS	C	I	Day	Month	Year	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	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	QUADRIENNIAL THOROUGH EXA- MINATION OF MASTS/BOOMS	MAQS	ANNUAL INSPECTION OF MASTS/BOOMS	MAAS
	ANNUAL THOROUGH EXAMINATION OF CRANES	CRAS		

The latest published Rules of the Bureau  
Marine Branch and the General Conditions shall apply.  
La dernière édition des Règlements de la  
Bureau Marine du Bureau Veritas ainsi que les Conditions Générales vont s'appliquer.

Recommendations endorsed (Type of certificate - Summary of recom.)

Copies sent to :  
Mr. Dist.   
Owners   
Master Y for Yes  
N for No

Report No.: STK/94/770 Invoice No.: 8008/94

Date: 16/08/94

List of attached reports :

Stamp and Signature of District Head



NAME OF THE SHIP : "ESTONIA"	REPORT N° STK/94/77E		
REGISTER N° 35 P 387	DATE : 2 5 0 8 9 4 Day Month Year		
ANNEX A – LOAD-LINE			
<b>PERIODICAL INSPECTION</b>			
1. Superstructure and bulkheads .....	WR	SR	NA*
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
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 – Bulkworks – 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 .....			

\* WR : without remark i.e. at the surveyor's satisfaction

SR : see remark (work, repair, inventory, made)

NA : not applicable

ITEMS N°	REMARKS — REPAIRS
	<p>No endorsement carried out on Load Line Certificate as this one still is an Interim Certificate.</p>

NAME OF THE SHIP : "ESTONIA"		REPORT N° STK/94/77E		
REGISTER N° 35 P 387		DATE : 2, 5, 0, 8, 9, 4 Day Month Year		
Classification	IMO	ANNEX B – PART 1 – ALL SHIPS – HULL AND MACHINERY (CONSTRUCTION)		
<b>B-1-1 – MANDATORY ANNUAL SURVEY</b>				
<b>HULL, MACHINERY AND EQUIPMENT OF CARGO SHIPS.</b>				
<p>1. Have the prescribed periodical surveys for the automatic/remote control systems such as the main propulsion automation system been duly conducted ? ..... X</p> <p>2. Have the prescribed periodical surveys for the inert gas system in tankers been duly conducted ? ..... X</p> <p>3. Are the log book entries being made, as required by Regulation 19-2 (f) Chapter V, of the 1978 SOLAS Protocol ? ..... X</p>				
<b>HULL</b>				
<p>4. General examination of the hull and its closing appliances as far as can be seen ..... X</p> <p>5. Examination of anchoring and mooring equipment as far as practicable ..... X</p> <p>6. Examination and testing (locally and remotely) of all watertight doors in watertight bulkheads, as far as practicable ..... X</p> <p>7. Examination of watertight bulkhead penetrations as far as practicable ..... X</p> <p>8. Confirmation as far as practicable that no significant changes have been made to the arrangement of structural fire protection ..... X</p> <p>9. Confirmation of the operation of manual and/or automatic fire doors where fitted ..... X</p>				
<b>MACHINERY AND ELECTRICAL PLANT</b>				
<p>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</p> <p>11. Examination and testing in operation of all main and auxiliary steering arrangements, including their associated equipment and control system ..... X</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>				
<b>FIRE-FIGHTING EQUIPMENT</b>				
<p>17. Confirmation that fire control plans are properly posted ..... X</p> <p>18. Examination as far as possible and testing as feasible of the fire and/or smoke detection system(s) ..... X</p> <p>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</p> <p>20. Confirmation that fire hoses, nozzles, applicators and spanners are in good working conditions and situated at their respective containers ..... X</p> <p>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</p>				
<b>B-1-2 – INTERMEDIATE SURVEYS OF SHIPS OTHER THAN TANKERS</b>				
<p>22. Survey referred to in BV Rules (Regulation 2.44) Satisfactorily carried out (see enclosed survey report on Ad E 1301) ..... X</p>				
<p>* WR : without remark i.e. at the surveyor's satisfaction      SR : see remark (work, repair, inventory, model)      NA : not applicable</p>				

NAME OF THE SHIP : "ESTONIA" REGISTER N° 35 P 387		REPORT N° STK/94/77E DATE : 2   5   0   8   9   4 Day Month Year																																																																																														
Classification	Marpol I	ANNEX C – PART 1 – ALL SHIPS – PREVENTION OF OIL POLLUTION																																																																																														
<p><b>C-1-1 – MANDATORY ANNUAL SURVEY</b></p> <p><b>OIL DISCHARGE FROM MACHINERY BILGES OILY WATER SEPARATING OR FILTERING SYSTEM</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>WR</th> <th>SR</th> <th>NA*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. External examination .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2. Test under running condition .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3. Observation of a back flush (if applicable) .....</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. Test of audible/visual alarms .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>5. Are there sufficient replaceable elements (filters and/or coalescers) of the proper size and model provided on board ? .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM (1) / OIL FILTERING SYSTEM TO 15 PPM (1)</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>6. External examination .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>7. Test under running condition .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>8. Operation of indicators and recorders installed in the monitor .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>9. Test of the 15 ppm alarm for the oil filtering system .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>10. Test of other audible/visual alarms .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>11. Operation of automatic (1) manual (1) means provided to stop the discharge of effluent .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>12. Are there sufficient supply of consumables for the recorder provided on board .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>SLUDGE TANK</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>13. External examination of sludge tank and discharge arrangements .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>14. Is the standard discharge connection provided on board ? .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>SEPARATION BETWEEN FUEL OIL AND WATER BALLAST SYSTEM</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>15. Checking of the physical separation .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>16. Are there appropriate notices posted ? .....</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><b>C-1-2 – INTERMEDIATE SURVEY NA</b> (all the relevant items required for the mandatory annual survey have to be examined as well following additional items)</p> <p><b>OIL DISCHARGE FROM MACHINERY SPACES</b></p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>17. Internal examination of oily-water separating equipment and filtering system .....</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>18. Examination of associated pumps and piping for wear and corrosion .....</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>19. Internal examination of oil, water, steam and drain valves .....</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>20. Examination of absence of sludge blockage of the oil return line to the oily residues sludge tank .....</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>21. Observation of the oil content meter for absence of obvious defects .....</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>22. Checking of the calibration of the oil content meter .....</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(1) Delete as appropriate</p> <p>* WR : without remark, i.e. at the surveyor's satisfaction    SR : see remark (work, repair, inventory, made)    NA : not applicable</p>						WR	SR	NA*	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			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			13. External examination of sludge tank and discharge arrangements .....	X			14. Is the standard discharge connection provided on board ? .....	X			15. Checking of the physical separation .....	X			16. Are there appropriate notices posted ? .....	X			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 .....			
	WR	SR	NA*																																																																																													
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																																																																																															
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																																																																																															
13. External examination of sludge tank and discharge arrangements .....	X																																																																																															
14. Is the standard discharge connection provided on board ? .....	X																																																																																															
15. Checking of the physical separation .....	X																																																																																															
16. Are there appropriate notices posted ? .....	X																																																																																															
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 .....																																																																																																

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 : \_\_\_\_\_ Date :    /    /    language: \_\_\_\_\_  
Language : \_\_\_\_\_ Day Month Year
21.  Loading instrument, type :  
Approved by : \_\_\_\_\_ Date :    /    /    language: \_\_\_\_\_  
 Operation manual Day Month Year

**STABILITY**

22.  Intact stability file, reference: Pending approval  
Approved by : \_\_\_\_\_ by BV Paris Date:    /    /    language: \_\_\_\_\_  
Regulations referred to : \_\_\_\_\_ Day Month Year
23.  Grain loading file, reference :  
Approved by : \_\_\_\_\_ Date :    /    /    language: \_\_\_\_\_  
Regulations referred to : \_\_\_\_\_ Day Month Year

**REPORT OF SURVEY FOR FREEBOARD**

Established by : BV Oldenburg/Paris Date : 2 , 7 , 0 , 7 , 8 , 1 language: English  
Day Month Year

(\*1) Thick the box where appropriate.

**PREVENTION OF OIL POLLUTION**

YES NO

- |  |  |
|--|--|
| 24. Have appropriate entries been made on the Oil Record Book ?<br>(as required in Regulation 20 of Annex I of MARPOL 73/78)                                 | (2) <input type="checkbox"/>                                 |
|  | <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 25. Is the instruction manual for the oily water separating equipment or filtering system for control of effluent from machinery spaces available on board ? | <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 26. Is the instruction manual for oil discharge monitoring and control system of effluent from cargo spaces available on board ? (1)                         | NA <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>         |
| 27. Have the records of various oil discharge monitoring and control systems been signed ?   | <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 28. Is the operation and equipment manual for the COW System available on board (1) ?  | NA <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>         |
| 29. Is the DCBT operations manual available on board (1) ?   | NA <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>         |

(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 ?                                | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>            |
| 31. Is the procedures and arrangements manual available ?  | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>            |
| 32. Have the records of recording devices (category B cargo residues) been examined ?            | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>            |
| 33. Have any alterations affecting the relevant ship equipment been made since the last survey ? | <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> |
| If yes, have the modifications been approved by Bureau Veritas ?                                 | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>            |

(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  ANNUAL  OCCASIONAL   
 (internal + external) (external only)

**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 ..... (bars)   | X |  |  |

## WITHIN SCOPE OF COMPLETE SURVEY (in addition to items 1 to 6 above)

- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| 7 Internal examination of boiler, condition of:<br>- combustion chambers, furnaces, refractories<br>- tubes, casing, bottom and front walls<br>- superheater, economizer, air heater ..... |  |  |  |
| 8 Hydraulic test of boiler carried out YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Test pressure ..... (bars)   |  |  |  |
| 9 Thickness measurement of tubes and plates YES <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/><br>(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)<br>or annex attached YES <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>                         |  |   | X |
| 16 For thermal fluid boiler, analysis of thermal fluid<br>(to be checked yearly)<br>Annex attached YES <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> |  | 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.



**BUREAU  
VERITAS**

MARINE BRANCH

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

35 P.387	"ESTONIA"	ESTONIAN	EST
Register Number	Name of ship	Flag of ship	Code
ESTLINE A/S	OWNER	GÖREBORG	GTB
24/08/94	STOCKHOLM	Dist. Code	Connecting District
Endorsed date on list	Place of survey	Name of surveyor / Signature	
	STK	A. WIRSTAM <i>Luif</i>	

HULL      GAS      CHEM      MACH X      AUT      RMCI

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

ITEMS SURVEYED

Number of items surv.

Total coefficient

2

20

Item No.    A    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 thereof apply.  
La dernière édition des Règlements de la Branche Maritime du Bureau Veritas ainsi que les Conditions Générales qui y figurent sont applicables.

es sent to:  
s Dist Y  
ers Y  
and Y for Yes  
N for No

Report No.: STK/94/77C Invoice No.: 20098/GTB

Date: 16/9

List of attached reports:



Stamp and Signature of Chief district

## Survey report for issue of pssc

BUREAU VERITAS

Enclosure 16.1.207

SURVEY REPORT FOR ISSUANCE  
RENEWAL (I) 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/Sweden

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

"interim"  
Has an "Xconditonskixissung" certificate (I) 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

the ship engaged on international voyages (Reg. 2 (d), Chapter I) ? No

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's name and signature
Visa statutory Surveys section	REPORT N°STK/ Date /94/3 C Invoice N° Date	BV STK  Date 31/01/94		

FORM Ad. E 1326

**2 - SURVEY OF HULL AND MACHINERY**

2.1. Has an inspection of the structure been carried out, including a survey 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  
CxD

**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	E1
82	X		300 m/h	Aux Room	E1
83I	X		110 m/h	Stern tube	E1
83II	X		110 m/h	Aux Room	E1
84 (Mono)	X		30 m/h	KaMeWa	E1
80	X		110 m/h	KaMeWa	E1 (emergency)

A, - 3 -

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 flooding, 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, loudspeaker system and VHF.

### **6 - FIRE PROTECTION ; DETECTION ; EXTINGUISH 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 sprinklers 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 emergency source of power, visual and audible alarm signals, location indicat 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 Yes

## 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 plan  
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 Yes

## 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 plan  
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 - 6 -

## 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 driving
	Main	Auxiliary				
1	X		92	90 m	Aux. Room	E1
1	X		92	90 m	Main Eng Room	E1
1		X	92	90 m	KaMeNa Room	E1 (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 Regulation  
Yes

Is the arrangement such as to ensure that a fire in any one compartment will not put all the fire pumps out of action ? Yes

Examination of the fire pumps which are not normally surveyed during classification 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 either side of the ship : Yes

**6.8.4. Hydrants, Hoses and Nozzles****6.8.4.1. Machinery spaces**

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

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 <sup>ber</sup>	Type	Capacity	Date of last recharge or weight checking	Last date of test
<u>Control stations</u>					
3					
<u>Services spaces</u> galleys, stores					
<u>Accommodation spaces</u> stairways, corridors		According to approved safety plan.			
public spaces					
lavatories cabins					

## 6.8.7. Fire extinguishers in Machinery spaces and boilers room

Location	N <sup>ber</sup>	Type	Capacity	Date of last recharge or weight checking	Date c last : :
Main engine room					
Boiler room		According to approved safety plan.			
Auxiliaries					
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. CO<sub>2</sub> installation : general condition (piping, valves, bottles)**

Location of controls :

Number and capacity of bottles :

Date of last weighing of CO<sub>2</sub> 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. CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 :

A - 10 -

## 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 boxes 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

Additional features : Yes

Protective clothing material to protect the skin from heat and burning from fire and fire-fighters and scalding by steam or hot water or other hot liquid	<input checked="" type="checkbox"/>	An approved electric safety lamp (hand lantern) with a maximum burning period of 3 hours
Smooth areas of rubber or other non-reactive non-conducting material	<input checked="" type="checkbox"/>	An axe
A rigid helmet providing effective protection against impact	<input checked="" type="checkbox"/>	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 (min)	Free air storage capacity (litres)	Spare cylinders	Approved by
14	AGA Divator Dräger	> 30 min	1800	It Sufficient	F.H.A.

Smoke helmet or smoke mask with air pump and hose

No	Make	Approved by
	N.A.	

A - 11 -

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

Opening and closure of skylights 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. Characteristics of lifeboats

N° and type of Lifeboat (1)	Location	Measurements			Cubic capacity m <sup>3</sup>	Number of persons	Air cases		Approval Agency
		Length	Breadth	Depth			Date of last proof	Capa- city m <sup>3</sup>	
1 Rescue boat open M	SB side	7,48	2,54	.99	9,503	20	-	3,783	FMA
3 Open	M deck NoB	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	PS side	8,50	2,90	1,20	20,10	64	-	5,08	FMA
4 Open	M deck NoB	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. Characteristics of lifeboats

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

## f.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.1))	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 becketted around outside of boat				Y	S					
Bilge keel or rails (p and s)				Y	E	S				
Grahlines runwale 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 stored 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				
... . . . . . . . . . . .				..	..	..	..	..	..	..

	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 luminescent 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 watertight case (1)									
Electric torch waterproof, suitable for Morse Code signalling (1) with spare set batteries and flare bulk in watertight container									
Daylight signalling mirror (1)									
Jack-knife with can 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. 36 g)			IN ORDER						

A - 15

	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 loaded, knots				Prior Approved					
Fuel capacity sufficient for 24 hrs running, ltrs/galls ltrs	186	156	131						
Fire extinguisher, portable, suitable for oil fires				Y E S					
Marking of boats : Dimensions and number of persons it is permitted to carry permanently marked thereon					Y E S				
Name and port or registry of the ship to which lifeboat belongs painted on each side of the bow.					Y E S				

Thermal protective aids: sufficient

Radar reflector : All boats

A - 16

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 Fwd + Aft	- SB 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.

7.1.4. Characteristics of liferafts

A - 17

A.

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 illuminating 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 with self activating smoke
Lifejackets (with whistle)	2298	Styro-phorene	Embarcation deck		Approved by	NA	NA
Additional life-jackets for children	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)

<sup>84</sup>  
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, their 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 TH/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 bulkwork 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 steering gear and vice-versa ? Yes

10.5 Steering 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's 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 length.

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

Are the navigation lights 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.\***

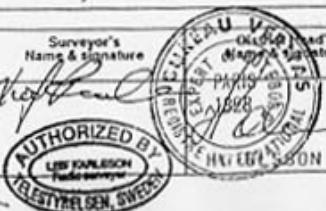
\* If there is no record (Ad E 3322) already available on board, the characteristics of the different apparatus must be indicated in this form which will remain on board the vessel after survey; if there is one record available, its reference must be indicated.

Name of Ship	<b>ESTONIA</b>		BV Register	<b>35 P 387</b>	Licence No.	<b>VU - 0590</b>	Year	<b>1993</b>
Type of ship :	Passenger ship [x]		Cargo ship [ ]	Other ship [ ]				
Gross Tonnage	<b>15598</b>	Call Signal	<b>E-STE</b>		Selective call No.			
Flag	<b>ESTONIAN</b>	Port of Registry	<b>TALLINN</b>					
Name & full address of Owner	<b>E-LINE LTD SADAMA 59 Tallinn EE0102 ESTONIA</b>							
Existing safety radio certificate issued at	<b>14 june 1993</b>		Valid until (date)	<b>28.01.94</b>				
Has an interim certificate been issued	<b>YES</b>		Validity	<b>27.06.94</b>				
Has a conditional certificate been issued	<b>NO</b>		Validity	<b>—</b>				
Name of the attending Radio Surveyor	<b>LEIF KARLSSON</b>		Qualification	<b>Radio Surveyor</b>				
Name of the Radio Company	<b>54 04 Transfenna</b>							
Recommendations exceptionally accepted								

## TRANSMITTERS

No.		Type	Classes of emission	Frequency range kHz	Power supply	Mains Voltage	Accumulator No.	Drain Amperes	Working condition
1	Main transmitter	<b>ST1086A</b>	A1A, A2A ESE, F1E	4, 2, 4, 6, 1	220V				good
2	Reserve transmitter	<b>ST86B</b>	A1A, A2A ESE	2, 4 2182kHz		24V			good
3	Lifeboat transmitter	<b>ITR8600</b>	A2A A3E	X, 4, 6					good
4	Satellite comms <i>EPICRS</i> <i>Cospas-Sarsat</i>	Channel 406 F		406.000-407.000 MHz 406-406.1					no good
5	MF telephony								good
6	MF telephony	<b>ITR8210S</b>	F1E	2, 4	220V				good
7	HF transmitter		H3E F3E	(1,6 - 30MHz)					
8	HF transmitter								
9	VHF transceiver	<b>STR50</b>	F3E	V	220V	24V	0.5A 3.5A		good
10	VHF transceiver	<b>STR50</b>	F3E	V	220V	24V	- n -		good
11	VHF/UHF transceivers (portable)								
12	Do the transmitter frequency tolerances comply with the applicable ITU regulations?	<b>yes</b>							

Head Office	Registration	District	Surveyor's Name & signature
	<b>STK/94/3 F</b>	<b>BV SEK</b>	<i>[Signature]</i>



Ad. E 3423

1/4

No.		Type	Classes of emission	Frequency range kHz	Power supply		Drain Amperes	Working condition?
					Mains Voltage	Accumulator No.		
13	Main receiver	SR 54	A1, F1R 65A, A1	156, 214	220V	24V		good
14	Reserve receiver	RR-1	A1, A2	:	220V	24V		good
15	Watch receiver 2162 kHz	RC-3025	A3	2162 kHz	220V	24V		good
16	Additional receiver							
17	Additional receiver							
18	Lifeboat receiver							
19								
20								

## OTHER APPARATUS

No.		Type	Working condition?					
21	Direction Finder	ADF-7410	good	Date of last calibration check?				09.06.1993
22	Navtex	NX-550	good	Where located?				Wheelhouse
23	Auto alarm	AG 734	good	Is the audible warning system working normally?				yes
24	Auto key	ITT	good	Apparatus being keyed				
25	Telephone Alarm Signal Generator Signal.	TRP 8250 S	good	<input checked="" type="checkbox"/> Main transm. <input checked="" type="checkbox"/> Reserve transm. <input type="checkbox"/> Auto alarm				
26	Portable radio equipment No.1	Minifit SV 3002 S	Low power Not so good	Where located?	Is location marked accord. to regulations?	Date expiring	New batteries ordered?	
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	Deco Navigator			Where is the aerial located?				
34	Loran			Where is the aerial located?				
35	Satellite navigation	R 55860 GPS	good	Where is the aerial located?		upper deck		
36	Omega			Where is the aerial located?				
37	Radar No.1	Itas 8600	good	Where is the aerial located?	low	Automatic Radar Plotting ARI	X	
38	Radar No.2	Itas 8600	good	Where is the aerial located?	most	Automatic Radar Plotting ARI	X	
39	Teltype equipment							
40	Faximile equipment							
41	Sel-call equipment							
42	Automatic charger	NP 3000/86	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 Amperes
47	Reserve installation	NiCd L354	24V	120Ah		1980	1.18	25A
48	Covered lifeboats	-						
49	Max. charging current	Radio station / lifeboat 10A		Has the battery room sufficient ventilation?		yes		

\* Capacity at 20 hours discharge

\*\* All batteries are of nickel cadmium type, please note off voltages immediately after charging

## AERIALS

No.	Transmitter	Type	Height in m*	Receiver	Form	Height above deck
50	Main aerial	A595T	40m	AR80T	whip	2m
51	Reserve aerial	30L	30m	AR40T	-	2m
52	Lifeboat aerial	Whip telescope				
53	Artificial aerial	2L400				

\* The height is meters 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?	round
		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?	10 amp.
		Reserve transmitter's aerial current at 500 kHz A2 or A2H?	4.5 amp.
	(h)(ii)	Does the watch receiver meet the requirements prescribed?	yes
(M)(1)		Does the radiotelephone alarm generator operate satisfactorily?	yes
	(M)(2)	Does the radio arrangement comply with this regulation?	yes
	(M)(m)(n)	Does the reserve source of energy meet these requirements?	yes
	(q)	What is the maximum charging current at the time of inspection?	10A
(s)		How is the radio interference according to the operator?	normal
		Is the artificial antenna for testing the reserve transmitter in order?	yes

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

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

## ADDITIONAL QUESTIONS

Which equipment is connected to the reserve batteries ? No : VHF N: 920009, 339837Is the radio equipment in accordance with the licence ? yesIs there a first aid instruction ? yesAre all prescribed documents at hand ? (Ref. PR art. 26) yesIs a list or other registration of spare part available ? yesHow many hours watch per day by operator when ship is at sea ? (Ref. SOLAS 1974, chapter IV, reg. 6 or 7) 8Name of operator SOCAL LISTOClass and date of operator's certificate 1 class, 19 feb. 1990Does 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 ? NOAre 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 805094 Not working at all.  
 - EPIRB KANNAD 406F 273 805093 Gives wrong signal.

Using service time, we have placed other EPIRB onboard. On  
 (26) Chargeable batteries in bad condition. Low power. OK

Ad. E 3423

Pssc









## **Statement truck driver Per-arne persson**

## FÖRHÖR

Insp Thore Thorsén

1994-10-05

Polishuset Hjo

Persson Per-Arne	570222-6076		
Snabolet. Grevbäck, 544 91 HJO 0503-300 96			
Chauför			
Hänt att han varit med i lastbilsförlisningen M/S Estonia den 26/9 1994.			
Iakttagelser i samband med M/S Estonias förlisning 1994-09-26.			
Målsägande	Misstänkt	Vittne	x annan

Förhöret upprättat enligt angiven nummering av frågeställningar.

Persson uppges 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.

**N**  
**D/MR**  
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).

**IP**  
2. Reskamrater - chaufförer från Handelshuset i Skövde. Krille - bör vara identisk med Kristoffer 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 åger 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 skjorta, blåjeans med bred uppåkt 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 hopplimmade 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 trots att han haft tid att klä av sig och lägga sig innan olyckan hände.

Person 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 märktigt. 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 saade: "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 hörjade 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 där efter "knuffade" folk i riktning mot en utgång. Detta är det enda agerande han sett från någon av besätningen.

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 beslätsning 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 släss 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 iväg och hannade 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 vattenfyld, han blev helt översköld, han reste därfor på sig för att inte sitta i vattnet. Flotten slog därrefter 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 därrefter till Hangö med båt dit han kom kl 2400. Därifrån med ambulans till ett militärsjukhus nägonstans. 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 förvisat 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 overtygad om att räddningsarbetet blivit annorlunda om det varit svensk besättning.

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

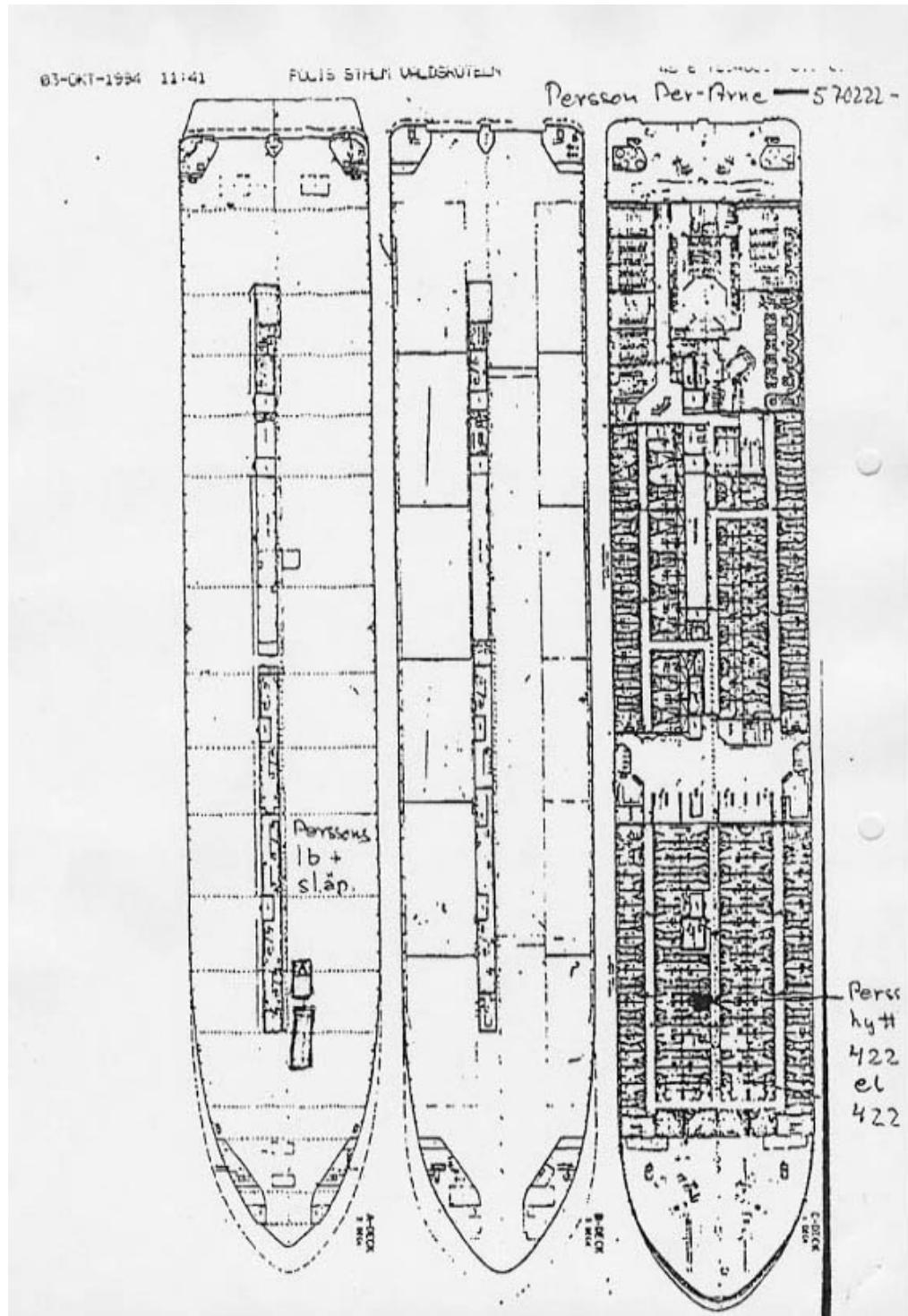
27. Persson har inte märkt några avvikande rutiner just denna resa. Han "hojtade" till personalen när han körde ombord "Skall ni inte surra bilarna", detta var dock omöjligt p.g.a. att bilarna stod så tätt.

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

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

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 varit 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 fall 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 matter, 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 DEUTSCH:

ZENTRALKRIMINALPOLIZEI  
Bezirksbüro Turku

VERNEHMUNGSNIEDERSCHRIFT  
Antragsberechtigter

VERNEHMUNGSSORT:

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

ANTRAGSBERECHTIGTER:

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

VERTRETER DES ANTRAGSBERECHTIGTEN:

NAME:XXXXXXXXXX, XXXXXXXXXX H:  
BERUF:XXXXXXXXXXXX  
ANSCHRIFFT:XXXXXXXXXXXX  
TELEFON: P / D  
ZIVILSTAND

EINTRAGUNGEN:

DELIKT: Schiffsunglück  
HELDUNG NUMMER: 7020/S/10964/94

RECHTE UND PFLICHTEN BETREFFENDE MELDUNGEN:

- (x) Position in der Voruntersuchung.
- (x) Wahrheitspflicht sowie Strafandrohung für falsches Gutachten, Strafgenetza 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 estnischer 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 am 1.9.94 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 kam 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, betrunkenen 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 Rettungsbootes 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

zog mich zuerst unter dem Rettungsflöß. Wann ich erneut tauchte. Die Rettungsweste 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 beantwortete 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 beantwortete 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 bemerkte und ob dieses Verrutschen zum Kentern des Schiffes geführt hätte beantwortete 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 werden sein könnten.

Die Frage warum das Schiff meiner Ansicht nro. Schlagseite bekam und erst danach kenterte beantwortete 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 kanne auch das Warnlampensystem für die betreffende Pforte nicht.

Die Frage wie und in welcher Lage das Schiff gesunken sei beantwortete 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 beantwortete 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 beantwortete 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 TranslationStatement of Valdur Matt

taken by the Criminal Police Tallinn on 29.9.94 at 20.15 hrs. at the airport  
living at Perne 500 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

Translation - Statement of Valdur Matt  
taken by the Criminal Police Tallinn on 29.9.94  
at 20.15 hrs. at the airport

3

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.

1 (4)

M/S E S T O N I A

Protokoll över förhör nr 29 hållt med estniske  
medborgaren Valdur Matt föd 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

2 (4)

*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.

3 (4)

*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 brandalarmsövningar 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 längtradarna 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 längtradarna 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.

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 hydraulilås".

FÖRHÖRET ÖVERSATT AV TOLKEN HELENE LAAN.

*Utskrift efter inspelning på band  
den 24 nov -94  
Marie-L Wolfgram, PKT*

## Statement stephen dujindam

## Enclosure 17.2.220

Översättning från finska till svenska 1 (5)

CENTRALKRIMINALPOLISEN FÖRHÖRSBOK  
Abo distriktsbyrå Målsägande

Förhörsplats: Abo universitetscentralsjukhus  
från 30.09.94, kl. 0900

Förhörsledare: Kriminalöverkonstapel Bertil Englund  
Förhörsyttne:

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: Partygsolycka

ANMÄLANS NR: 7020/R/ /

Meddelanden angående rättigheter och skyldigheter:

- (x) Ställning i förundersökning
- (x) Förpliktelser att tala sanning samt att osann utsaga vid förundersökning är straffbart (StraffL § 17:4)
- (x) Rätt att begära ett förhörsyttne till platsen
- (x) Rätt att undandra sig vittnesmål RB § 17:20
- ( ) Tytnadsplikt RB § 17:24
- ( ) Tytnadsplikt RB § 17:23

FÖRHÖRSTEEXTEN:

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 längtradare från Estland till Holland och Belgien.

Jag har vid det inledande förhöret som polisen hade med mig

2

berättat, att längtradarna 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 bråttom. 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 Atminstone var inte min längtradare, och inte heller de längtradare 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 tätta lastningen och tiden var också knapp, när jag kom ombord. Lastningen hade uppenbarligen gjorts med brädska.

Antecknas: Förhörspersonen fick se en planritning av fartygets bildäck och han ombuds 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 vägorna 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 bodde där tillsammans med min kollega Tom De Clerk. De Clerk 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 Clerk 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 under hela olyckan.

Efter det här begav jag mig ut ur hytten och fartygskorridoren var fullsatt med människor, när de rusade ut ur sina hyttor. Människor kämpade om vem som kom åt att klättra uppåt och slagsidan var redan sådan att jag själv också blev tvungen att kasta mig framåt och dra mig upp med armkraft, eftersom det inte längre gick att klättra upp längs trapporna. För äldre människor var detta redan då omöjligt. Jag klättrade uppåt sjätte däck, där det fanns mycket folk och även fullt kac sjätte däck träffade jag någon som hörde till fartygspersonalen och hade en bärbar telefon med sig. En 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 omkullvänt räddningsflotte i närheten av mig och jag lyckades klättra upp på den.

4

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 värde 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 arsvisum till Ryssland,
- mitt privata kylskåp i bilen,
- kläder för tre veckor, bl.a. läderrrock 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.

5

Förhörret 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

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 Hannele Veide.

Jag var i hytten då fartyget skakade. Vaknade just på 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(1)

Free translation (by Pär 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
	<u>Good morning. Do you speak Finnish?</u>
	Yes, I speak Finnish.
0126	<u>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</u>
	<u>Yes, Viking Line is just behind us and they surely got the information</u>
	<u>Can you give your position?</u>
	<u>We have black out, we cannot get now, I cannot say it.</u>
0126	Okey, clear, <u>we'll take measures</u>
	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
	<u>Are you coming to assistance</u>
	<u>Yes, Can you tell me if you have an exact position</u>
	<u>I cannot say because we have black out here</u>
	<u>Yes, you see us, or</u>
	<u>I can hear you.</u>
	<u>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</u>

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  
58 latitude, just a moment.. 22 degrees  
Okay 22 degrees, clear we'll come there  
So 58 latitude and 22 minutes  
59.22 minutes longitude  
21.40 in the east  
21.40 of east, okay  
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, okay

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, okay 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 four point three miles south of lighthouse Flötjan  
Finnish 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. Okay, 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**  
**Okay 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 knot

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 choice 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, okay

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, okay

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, okay.  
 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.

0220 Mayday Silja Europa Mariella  
 Yea 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  
 Yea, 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 received 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 con-  
nnection.  
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 so we are very  
close to it.  
Well, clear. There is a helicopter coming from us, departs from Turku,  
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, hel.

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 coplers will arrive in sequences. There will after a while be totally three coplers.  
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. Okay.  
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.  
Well 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, okay.  
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 maritime maritime 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.  
Okay. 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, okay, 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.  
Okay, 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(1)

Mayday Silja Europa Mariella

Mayday Silja Europa Mariella

Mariella Silja Europa

We are ready to receive helicopters if needed.

Okay, 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 Naantali.

## **Statement Ilkka 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 27<sup>th</sup>, 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 back. 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 operability of the MRCC we commenced to alert off duty personnel. I.a. the previous operator, Olli Nikkila was alerted and he reported back for duty at about 0300. Commander Raino Tiihikainen 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 Uto 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
Hearing ended at 1445		signature

KESKUSRIKOSPOLIISI  
Turun alue-toimisto

KUULUSTELUPÖYTÄKIRJA  
Todistaja

(15)

**KUULUSTELUTILAISUUS:**

Keskusrikospoliisi/Turun alue-toimisto  
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 pääliikkö, 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 kieltytyä todistamasta OK 17:20 §.
- (x) Vaitiolo-oikeudesta OK 17:24 §.
- ( ) Vaitiolo velvollisuudesta OK 17:23§.

**KUULUSTELUTEKSTI:**

Toimin tällä hetkellä merivartioaseman pääliikkönä 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 pääliikon sijaisena vuoden ja sitä ennen puoli vuotta MRCC:ssä.

KÄRPPÄLÄ, Ilkka

2.

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

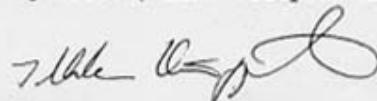
Olen myös osallistunut onnettomuusharjoituksiin ja toiminut operaattorina erilaisissa onnettomuustilanteissa.

M/s Estonian onnettomuusyöön olin aloittanut yövuoron normaalista tiistaina 27.9.1994 kello 22.00 ja työvuoroni piti jatkua keskiviikkosamun 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 kuulleen häitäviestin, käskin hänet heti hälyttämään merellä olleen vl Tursaksen.

Hälytysjärjestys suuronnettomuustapauksissa on määritty Saaristomeren merivartioston esikunnan suuronnettomuuden pelastussuunnitelmassa Saaristomeren meripelastusalueella ja sitä täydentävissä ohjeissa. Pelastussuunnitelman mukaan päivystäjällä on tärkeimpinä tehtävinä käskä nopeimmin toimintakyiset 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 puhelinlinja 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 jänyt 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 päivystymiehistön 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 vapalla 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 tehessäni 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 lähtää 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 lentopalastuskeskuksen kautta ja kolme Mi-8 helikopteria saatiin onnettomuusalueelle kello 06.16 ja 06.48 välisenä aikana.

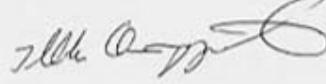


Viestiliikennettä onnettomuuspaikalle pidin yllä VHF 16-kanavalla ja minulla oli koko ajan yhteys merellä olleisiin pinta-aluksiin ja omiin helikoptereihimme. MRCC:llä on linkki Utössä, joten mitään vaikeuksia yhteydenpidossa merelle ei ollut. Kaikki MRCC:stä annetut käskyt myös toteutettiin välittömästi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

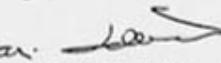
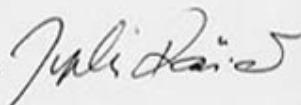
Aamulla jossain vaiheessa ruotsalainen helikopteri tarvitsi tietoa laskeutumispaikasta Hangossa heidän viedessään pelastettuja sairaalahoitoon. Soitin Hangon Merivartioasemalle, mistä kuulin, että urheilukenttä on lähinnä sairaalaa oleva tarpeeksi suuri laskeutumispaikka. Ilmoitin paikan tietoa kysyneelle 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 harjituksissa on opittu.

Lukenu 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; Torparinkatu 10 as 6, FIN 20780 Kaarina, phone 02 243 4914

Statement

I work as operator at the **Nägga Coast Guard Station** at Pärnäs. I started as a Frontier Guard in 1982. In 1987 I transferred to the Coast Guard at the Airosto 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.e. 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 Väistänen 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 Väistänen and station chief Saarikko had now reached the tower. After this we worked as a team and I followed orders. Väistänen 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

KESKUSRIKOSPOLIISI  
Turun alue-toimistoKUULUSTELUPÖYTÄKIRJA  
Todistaja

1

## KUULUSTELUTILAISUUS:

Turun alue-toimisto 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 suuronnettomuus tutkinta  
 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 kieltyytyä todistamasta OK 17:20 §.
- ( ) Vaitiolooikeudesta OK 17:24 §.
- ( ) Vaitiolovelvollisuudesta OK 17:23§.

## KUULUSTELUTEKSTI:

Toimin operaattorina Nauvon merivartioasemalla Pärnäisissä.  
 Olen aloittanut rajajääkärinä vuonna 1982. Vuonna 1987 siirryin  
 merivartijaksi Airiston merivartioasemalle. Peruskurssin olen  
 suorittanut vuonna 1989. Vuoden 1994 alusta siirryin Pärnäi-  
 siin.

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

Peruskoulutuksen lisäksi olen saanut tilannekoulutusta eri har-

joituksissa, osallistuin muun muassa suuronnettomuusharjoitukseen Korppossa vuonna 91.

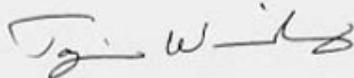
Pärnäisten merivartioasemalla toimii myös Turun radio sekä Turun luotsipiiri. Päivystämme samoissa tiloissa. Vaikka toimimme vierekkäin niin meidän yhteistoiminnasta ei ole määritelty mitään.

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 änenpainolla että ymmärsin heti että Estonialla oli hätä. Katsoin tutkaan ja sieltä huomasin Silja Europan, Viking Mariellan sekä Isabellan. Tämän tiedsin 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 tutkahäiriön. 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-

A handwritten signature consisting of stylized letters, possibly "Tj. Wils".

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 siisän 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 hänenle.

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

Olin myösken 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 Eu-rooppaan. Sain käskyn hoitaa aseman ja kaiken siihen liittyvää kunnes operaattorien vanhin yliluutnantti Bengt Johansson saapui paikalle. Johansson saapui kello 7.

Tehtävä oli radioliikenteen seuraaminen, tulevien helikopterien

vastaanoton organisoiminen sekä uhrien jatkohoitoon järjestämisen. 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. Mikrofoni 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 sanoamaan mihin se taltioituu ja kuinka paljon taltioituu. Syy nauhoituksen heikouteen on että VHF ei ole kytketty suoraan nauhuriin vaan joutuu nauhoittamaan mikrofonin kautta.

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

Luettu, annettu tarkastettavaksi ja hyväksytty: *T. J. Wilks*  
Todistaja: *V. J. Valkama*  
Kuulustelija: *M. R. L.*

Merkitään: Kuulustelu päätti kello 11.00

## Uot log with office translation

**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 "Pyhäraanta" 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	<b>PU ? on the radar</b>
	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
		- Mariehamn
		- 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 Pyhäraanta allowed to depart with 59 bodies
2100 -	
10.94	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(S) 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 Utö for Turku, fuel and surface rescuers	0416
1/SWE heli	Landed at Utö	0457
Madeleine		
1/SWE heli	left Utö	0539
1/SWE heli	landed at Utö	0620
Margareta		
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 boats # 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

Tur RR  
( Utön Linnaake )

(1)

LÝHYT 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 VASTAAANOTTOON
- 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 VASTAAANOTTOON  
- osa LEKA-ryhmästä  
- kantahenkilökunta
- 12.00 - 20.30 VAINAJIEN VASTAAANOTTOA  
- 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	HARTAUSTILAIKUUS LAITURILLA
21.00	MIINALAUTTA PYHÄRANTA LÄHTEE KULJETTAMAAN 59:ÅA 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 mielenterveyyststo – SPR Turunmaan os – Sotilaslääänin pääillikkölääkäri

TURUN RANNIKKORYKMENTTI

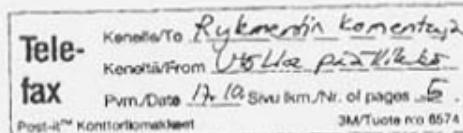
SELOSTE

Utön linnake  
Uto

7 10.1994

1(5)

Rykmentin komentaja



## M/S ESTONIAN HAVERI

PVM	KELLO	TAPAHTUMAT
28.9.	01.48	Tilannevalvoja Erja Viitalalta katosi maali tutkanäytöltä
	01.50	Ilmoitus tutkalta merihäädästä linnakkeen päivystäjälle
	01.55	PU tutkalla
	02.20	Meripelastuskeskukselta käsky evakuointikeskuksen järjestämisestä
	02.21	Linnakkeen valmiuden kohotus <ul style="list-style-type: none"> <li>- henkilökunnan häälyty sähköihin</li> <li>- evakuointikeskus järjestetty</li> </ul>
	02.50	Linnake valmiina potilaiden vastaanottoon <ul style="list-style-type: none"> <li>- sairastupa</li> <li>- majoitustilat</li> <li>- kuljetukset</li> <li>- vastaanotto</li> <li>- sauna</li> <li>- varustesiirrot</li> <li>- ruokala</li> <li>- kiinteistönhoido</li> </ul>
	04.20	Ensimmäiset potilaat
06.00-09.00		Lääkintaryhmät <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maarianhamina</li> <li>- Tukholma</li> <li>- Parainen</li> <li>- TYKS</li> </ul>
09.00		Viimeiset elossa olevat potilaat Utoseen
10.00-12.30		Potilasevakuoinnit Turkuun
10.17		LEKA:n pääosasto Utoseen
10.30		LEKA ilmoittautuu linnakkeen päälikolle
11.30		Linnakkeen päälikkö käskee Utön vainajien vastaanottokeskuksen henkilöstöstä -> ei varusmiehiä mukaan
11.40		Linnake valmiina vastaanottamaan vainajia <ul style="list-style-type: none"> <li>- käsky ikä:n päälikolle sadan vainajan vastaanottoon</li> </ul>

2(5)

- 12.00 Ensimmäiset vainajat  
 - linnakkeen päälikkö käsiksi LEKA-ryhmälle valmistautus  
 pintapelastustoimintaan
- 12.05 Lke:n päälikkö käsiksi LEKA-ryhmän viisi palomiestä tykkihallille  
 avustamaan vainajien vastaanottoa
- 12.40 Lke:n päälikkö käsiksi LEKA-ryhmän varautumaan pintapelastukseen  
 onnettomuusalueella
- 14.00 Lke:n päälikkö tilasi DVI-ryhmältä Pärnäisiin toimitettavaksi 260  
 arkkuja  
 - Lke:n päälikkö käsiksi Gylton linnakkeen toimittaa katettu kuorma-auto Utöseen Halli-laivan mukana
- Lke:n päälikkö käsiksi Halli-eläksen valmistautua vainajien siirtoon Utöstä
- 15.30 Lke:n päälikkö sai tiedon LEKA-ryhmän pintapelastajan loukanneen jalkansa
- 16.00 Kysely Silja Symphonyta, josko Utössä on kolme mereen pudonnutta matruusi (Virkki, Helenius, Lundström)
- 20.30 Viimeiset vainajat  
 - Utössä 41 vainaja
- Utön kautta 23 potilaasta
- 01.48-24.00 Jatkuva puhelinpalivystyksä  
 - omaistiedustelut  
 - tiedotusvälitteen  
 - käytännön järjestelyt
- 29.9. 00.00-24.00 Jatkuva puhelinpalivystyksä  
 - omaistiedustelut  
 - tiedotusvälitteen  
 - käytännön järjestelyt
- 07.00 Lke:n päälikkö käsiksi LEKA-ryhmän valmistautumaan lähetetään  
 pintapelastajia kahteen ilmavoimien helikopteriin
- 07.00 Lke:n päälikkö käsiksi M/L Pyhäraannan valmistautumaan edellisen  
 päivän kaskystä poiketen vainajien kuljetukseen
- 08.00 Lke:n päälikkö käsiksi LEKA-ryhmän avustamaan vainajien vastaanottossa
- 09.30 Ruumisarkut Utöseen
- 11.15 Ilmoitus kommodori Smolanderilta 20 lehtimiehen tulosta Utöseen  
 kello 13.15
- 12.00 Kasky vainajien siirto- ja hartaustilaisuuden järjestelyistä
- 12.00 Lke:n päälikkö soosi kirkkoherria Ulf Sundstrenin kanssa kruunakeskusteluun järjestämisenä perjantaina 30.9. kello 10.00
- 13.15-16.00 Utöseen saapuu 80-100 suomalaista ja ulkolaisia tiedostusvälineitten  
 edustajia
- 14.00 Soitto lentotoiminnan johtajalle Helmiselle, kysytään, miksi  
 toimitusjäsenojen järjestetään Utöseen
- 15.30 Evi Hamalainen (tiedotusosasto)delegoi paätöksen koitereiden  
 laskutumisesta linnakkeen päälikölle

3(5)

15.35-20.00	Vainajien kuljetus työkkihallitusta laivaan
18.00	LKE:n pMIIKKO kiskee LEKA-ryhmän määritymaan kotitukikohtaan saatuaan
18.32	LEKA:n siirto
19.45	Viimeiset vainajat Utoseen
21.00	Pyhärannalle lupa lähtee - mukana 59 vainajaa
21.00- 3.10. 08.00	Linnake valmiudessa vastaanottamaan vainajia

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

#### UTÖN LINNAKKEEN TUKI

##### Kuljetukset

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

Kulutusmäärität ovat arvioita

##### Muonitus

- Keskiviikko 28.9.1994
  - aamupala 98 kpl
  - lounas 65 kpl
  - päävällinen 74 kpl
  - illapala 40 kpl
- Torstai 29.9.1994
  - aamupala 46 kpl
  - lounas 56 kpl
  - päävällinen 47 kpl
  - illapala 40 kpl
- Sunnuntai 2.10.1994
  - lounas 12

## TYÖAJAT

Keskiviikko 28.9.1994

- Kapteeni	2 x 50% + 14 x 100%
- Ylijuutnanti	2 x 50% + 14 x 100%
- Ylijuutnanti	2 x 50% + 12 x 100%
- Luutnanti	2 x 50% + 17,5 x 100%
- Luutnanti	2 x 50% + 13 x 100%
- Sotilasmestari	2 x 50% + 6 x 100%
- Vänrikki	2 x 50% + 10 x 100%
- V-Väapeli	mp3
- Kersantti	2 x 50% + 12 x 100%
- Sairaanhoidaja	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
- Ylijuutnanti	2 x 50% + 12 x 100%
- Ylijuutnanti	2 x 50% + 8,5 x 100%
- Luutnanti	2 x 50% + 11,5 x 100%
- Luutnanti	2 x 50% + 12,5 x 100%
- Sotilasmestari	2 x 50% + 12,5 x 100%
- Vänrikki	2 x 50% + 10 x 100%
- V-Väapeli	mp6
- Sairaanhoidaja	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
- Ylijuutnanti	2 x 50% + 6 x 100% + ap 16
- Luutnanti	2 x 50% + 6 x 100%
- Luutnanti	2 x 50% + 4 x 100%
- Sotilasmestari	mp3
- V-Väapeli	mp3
- Sairaanhoidaja	2 x 50% + 6 x 100% + ap16

Lauantai 1.10.1994

- Kapteeni	2 x 50% + 16 x 100% + ap24
- Ylijuutnanti	ap24
- Luutnanti	ap24
- Sotilasmestari	mp3
- Sairaanhoidaja	ap24

## MV-AK:N TIEDOT

Utöseen laskeutuneista ja Utöstää lähteneistä  
helikoptereista 28.9.1994 alkaen.

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

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

1/RUS heko	alueella	2000
OH-HVG	lask. Utöseen	2202
OH-HVG	lähti Utöstää	2208
 29.8.		
1/SWE heko Marine 68	lask. Utöseen	1400
OH-HAW	lähti Utöstää pohjoiseen	1427
OH-HVF	lask. Utöseen	1435
OH-HAD	lask. Utöseen	1448
Puma	lähti Utöstää	1453
HS-13	lähti Utöstää	1458
HS-13	lask. Utöseen	1645
HS-13	lähti Utöstää	1650
OH-HAD	lähti Utöstää, kasarmilta	1650
Marine 68	lähti Utöstää, kasarmilta	1650
Marine 72	lask. Utöseen	1659
OH-HMA	lähti Utöstää	1729
Marine 72	lähti Utöstää	1732
HS-14	lähti Utöstää	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 Utöstää	1852
OH-HVF	lask. Utöseen	1852
2/SWE heko nrot 72 ja 69	lähti Utöstää kotiinpäin	2000
OH-HVF	lähdössä Utöstää 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 departed from Helsinki at 1800 on Tuesday, September 27<sup>th</sup>, 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 28<sup>th</sup> 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.

The weather can be described as having a very rough sea way, the gusting wind speed was 30 m/sec and the wave height was 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 manoeuvred 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 Väistänen. 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

KUULUSTELUPÖYTÄKIRJA  
Todistaja

(24) Etsikin avun nro

Muu asenne

1 Kuulusteluk- täislausus	Kuulustelupääska KESKUSRIKOSPOLIISI Vaasan alueitolmisto	Kuulustelupäivä 09.10.1994	Aikoi klo 14:00
	Kuulustelija Rikoskomisario Raimo Latvala	<input type="checkbox"/>	kuulustelu puhelimtse
	Kuulustelutodistaja Toimistosihteeri Anja Seppälä	<input checked="" type="checkbox"/>	lisenä pöytäkirja alekirkollistaessa
2 Henkilötiedot	SUKUNIMI, etunimet SEPPELIN, Teijo Karl Peter	Henkilötunnus 290458-153U	
	Ammatti Perämies	Väestörekisteri Vaasan suomal. srk.	Ukomaanlausunen kansalausus -----
	Lähiosoite, postinumero, postitoimipaikka Gerbyn rantatie 1 A 8, 65280 VAASA		Puhelin kotin (961) 3215 372
	Työnantaja, työpaikan osoite (tarvittaessa) Varustamo Silja Line, Helsinki		Puhelin toimeen 949 - 485942
3 Merkinnät	Rikos tai tapaturma Suuronnettomuustukkila M/S ESTONIA	Ilmoituksen nro 7000/S/10964/94	
	Muut kuulustelussa lisenä olevat -----		
	Ennen kuulustelua on ilmoitettu <input checked="" type="checkbox"/> esenne esittäjännessä <input type="checkbox"/> tolutusvelvoitlusudesta sekä perästömän <input type="checkbox"/> oikeudesta kiehtätyt todistamasta OK 17:20 \$ <input type="checkbox"/> lausuman rangaistusunasta RL 17:4 §	<input checked="" type="checkbox"/> oikeudesta pyytää kuulustelutodistaja paikalle	
			<input type="checkbox"/> valliolovelvoitlusudesta OK 17:23 \$
	Merkintöjä, lisätietoja (laiholla tavutta koskevat tiedot, holhoja ja tämän osioita)		
	Ilmoitettu puhelinnumero on M/S Silja Europa'n komentosillalle.		

## KUULUSTELUKERTOMUS

Työskentelen M/S Silja Europaalla perämiehenä ja liikennöimme linjalla Helsinki – Tukholma. Minun tehtäväni on laivan navigointi 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 tiistaina 27.9.1994 klo 18.00 kohti Tukholmaa. Olimme saaneet Ruotsista SMHI:n lähetämän merisääilimoituksen noin kaksi tai kolme tuntia ennen laivamme lähtöä. Itse en silien 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 Utöön eteläpuolella. Vaiho on tapahtunut normaalisti ja mitään erityistä ilmoitavaa ei silinä tilanteessa ollut.

Oli siirtyy keskiviikon puolelle siis 28.9.1994 ja kello oli noin 0120 kun kuulin kanavalta 16 hätkäkutsun "Mayday Mayday". Kutsu kuului heikosti ja en saanut heti selvää laivan nimistä joka kutsun oli lähettinyt. Radioliikenne ei tässä tapauksessa kuululnut siten kuin normaalisti kuluu kristalin kirjoitusti. Kutsuin välinomäistä "kuka kutsui ja lähetti Mayday:n. Tämän jälkeen tuli yhteyden Estoniaan.

Luettu, annettu tarkastettavaksi ja hyväksytty

Kuulustelija todittaa klo

 Jatkusu

P3

## KUULUSTELUPÖYTÄKIRJA

Etsintä alkun nro

Kuulusteltavan nimi: SEPPELIN Teijo Karl Peter	Kuul ptkn alkun nro 2
---	--------------------------

## KUULUSTELUKERTOMUS

Yhteys keskustelu tapahtui ensiksi Englanniksi ja sitten Estonian kaveri kysyi, jos puhun Suomea. Vastasin myöntävästi ja sen jälkeen keskustelu käytiliin Suomeksi. Estonia ilmoitti pahasta 20 - 30 asteen kallistumasta ja pyysi apua. Nämästäasioista 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 Estoniallaoli 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 kohtaanon oli noin 15 merimailia, joka aluksemme nopeudella on noin 40 minuuttia. *teoree Hicestä laske Huuna kohdulla sellella*

Muina toimenpiteinä tehtiin mm., että kaikki kaikki kansi päälystöön kuuluvat herättettiin valmistelemaan pelastustoimia ja samoin matruuseja, jotka kuuluvat pelastusryhmään. Laivaamme alettiin valmistaa kaikilta osin mahdollisiin pelastustoimiin.

Sääätä 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 lounasta, joskin myöhempin se käännytti lähemmäksi länttä ja ilman lämpötila oli 10 astetta.

Yritin myös yhteyttä Helsing Radioon hätäkanavalla 16 ja 21.82 KHz mutta kummallakaan alueella en saanut yhteyttä. *MRCC : hen*

Tämän jälkeen sovin kapteenin kanssa, että soitan NMT-puhelinella-Helsinki=Radioon ja siinä onnistuin. Puhelu meni MRCC-keskukseen ja selvitin Estoniaa koskevan tilanteen kaikilta siltä osin mitä tietisin. He lupasivat lähettää Pan Panin välittömästi.

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

Koska komentosillalle oli saatu lisämiehystä niin puin lämmintä pääilleni ja silryin venekannelle valmistelemaan pelastustoimia. Venekannelle alkoi tulla laivamme miehistöä siten kuin on määäratty. Tilannetta voidaan nimittää evakuointi valmiudeksi ja sen tarkoituksesta 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 tarkasteltavaksi ja hyväksytty

Kuulustelu päästyti klo

Jatkuu

13

## KUULUSTELUPÖYTÄKIRJA

Etsivän avun nro

Kuukastettavan nimi SEPPELIN Teijo Karl Peter	Kuul pöytä sivun nro 4
KUULUSTELUKERTOMUS	

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

Pelastustoimintaan osallistuneista helikoptereista useat toivat pelastettuja laivaamme. Helikopterit laskeutuivat laivamme helikopteriplatalla. Minulle on muodostunut käsitys, että laivamme helikopteriplatta on tilava ja sinne on silmä 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 suunnitelmiensä mukaan. Luvan kyseiseen viestiin olen saanut kom.kapt. Markku Väisäselän.

Minulla on mukana valokopiot niin laivan logi-kirjasta kuin radioliikenne päiväkirjastakin, jotka voivat luovuttaa tutkintaan käyettäväksi. Mukana olevalla merikortin valokopiolla, joka liittyy Estonian pelastustoimintaan, olen tehnyt merkinnän, jossa on laivamme eijainti *Mayday* *0156*. Ilmoituksen tultua klo 0100 ja siihen suuntima Estoniaan ilmoittamalle onnettomuuspaikalle.

Minun tietooni ei kyseisenä iltana ja yönä tullut missään vaiheessa sellaista, että hätäliikenekanavalla 16 olisi ollut ns. kantaoaltopäällä ja siten vaikeuttanut mahdollista liikennöintiä. Uskon, että olisin sen huomannut, sillä laivamme radion kohinasalpa oli yksilöllinen. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että hyvin heikkokin lähetysteho tulee mahdollisen hyvin kuuleviin.

Tämä kohinasalpan tarkistus kuului pakollisiin lähtöselvitystoimenpiteisiin satamasta lähiessä ja jää siten erityisesti muistilin.

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

Olen tutustunut siihen tekstiin, joka on purettu M/S Silja Symphony nauhoituksesta. Tapahtumainkulku käy siihen 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

jatkuu

## Statement watch officer Ingmar eklund - mariella

Enclosure 22.1.376

## FÖRHÖRSPROTOKOLL

CKP

## Vittne

Umförslag  
DIL  
980210/95

## 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  
 Förhörsyttne.....  
 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 förhörsyttne (FÖUL 30 §)
- rätten att vägra vittna (RB 17:20 §)
- rätten att vägra yppa något (RB 17:24 §)

Tilläggssuppgifter:

## 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

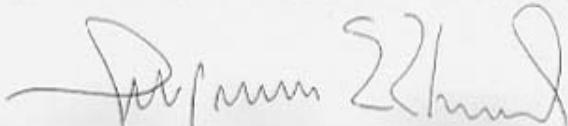
04.00.

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 styrbords-sidan. 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 befälhavaren 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-anropet 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-radien 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 gärde 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 översättaren Wickholm, styrman Reino Sundell och jag ringde även till maskin. Dessa i sin tur väckte övrig besättning som hör till vid ett nädläge.



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.

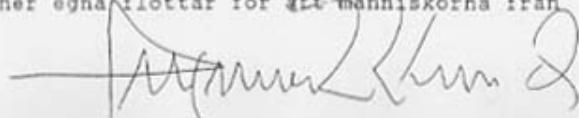
När vi kom fram till platsen såg vi ljus, det såg ut som en omkullvält julgran och vi såg ljus från nödraketer och handbloss. Vi såg inte till fartyget eller något ljus från henne. Vi hade varit tvugna att gå sakta när vi närmade oss eftersom vi inte visste om Estonia eventuellt fortfarande låg och flöt 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



Estonias flottar skulle kunna ta sig över och kunna bli upphissade. Personalen på däck bytte av varandra och veva-de 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 far-tyget. 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 be-fälhavare Törnroos. Jag kommer inte ihåg något som jag skulle kunna tillägga till protokollet."

Uppläst, givet för granskning  
och godkänt:

Förhörare:

Förhörret avslutades kl. 15.40.

## Protocol of telephone interview captain thornross

## Enclosure 22.1.377

1 (14)

## m/s ESTONIA

Protokoll fört vid telefonförhör hållt med  
befälhavaren för Viking Line-båten Mariella  
Kapten Jan Tore Thörnros.

Adress: 22 840 Lappoby, Åland, Finland.

Telefonförhöret är hållt 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

2 (14)

*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 jeg 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

3 (14)

*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. Telefonförlöp 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.

6 (14)

*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 därriffrän. 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

7 (14)

*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 slökknade allihop. 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 livfrottarna.
- 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 omkulvält julgran med en massa små belysningar på vattnet. Då förstod vi, det var ju belysningen då från livfrottarna 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 frottar och släppte ut lite frottar 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 frottar då som vi hade

*m/s Estonia. Telefonförhör med Kapten Thörnros (Mariella)*

T: --hängde i vajrarna för att de här männen 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 män liksom 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 filter och bärar 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

10 (14)

*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 frottar 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 nødmeddelandet. 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.

11 (14)

*m/s Estonia. Telefonförlör 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: Pangan. 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

13 (14)

*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 sändt 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

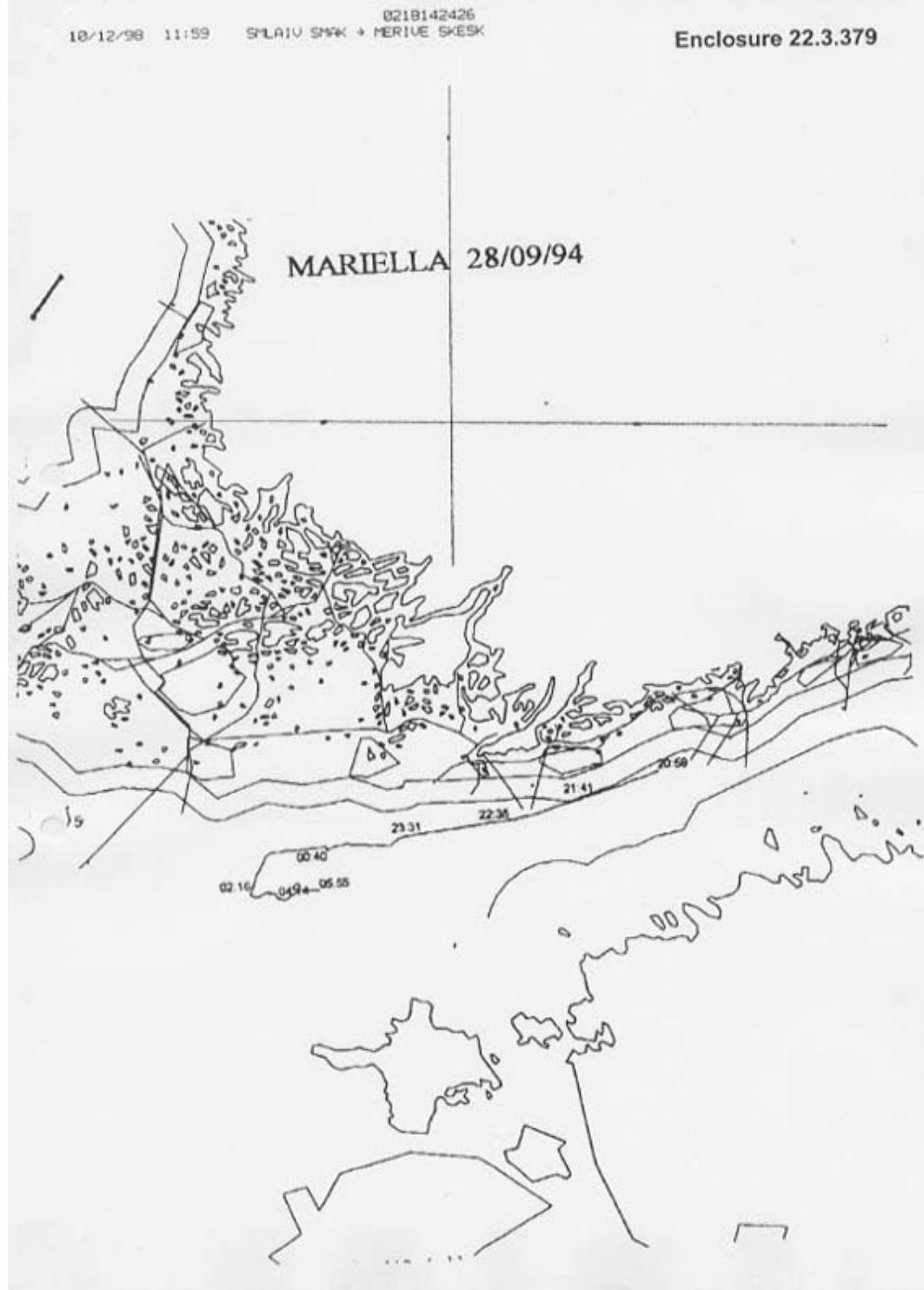
*Utskrift den 7/10 -94  
Marie-Louise Wolffram*

## Radar track o fasilja europa

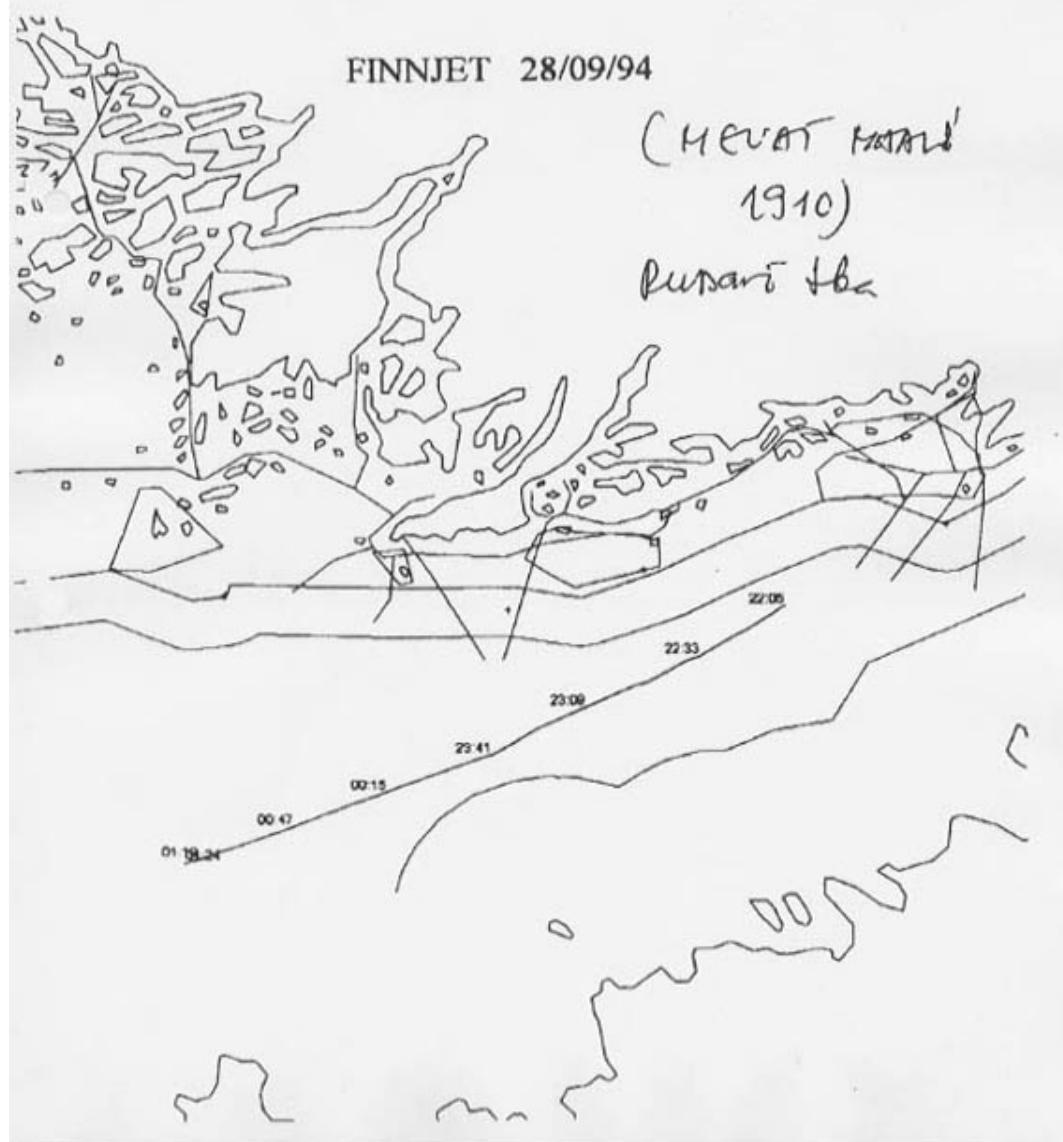
EUROPA 28/09/94



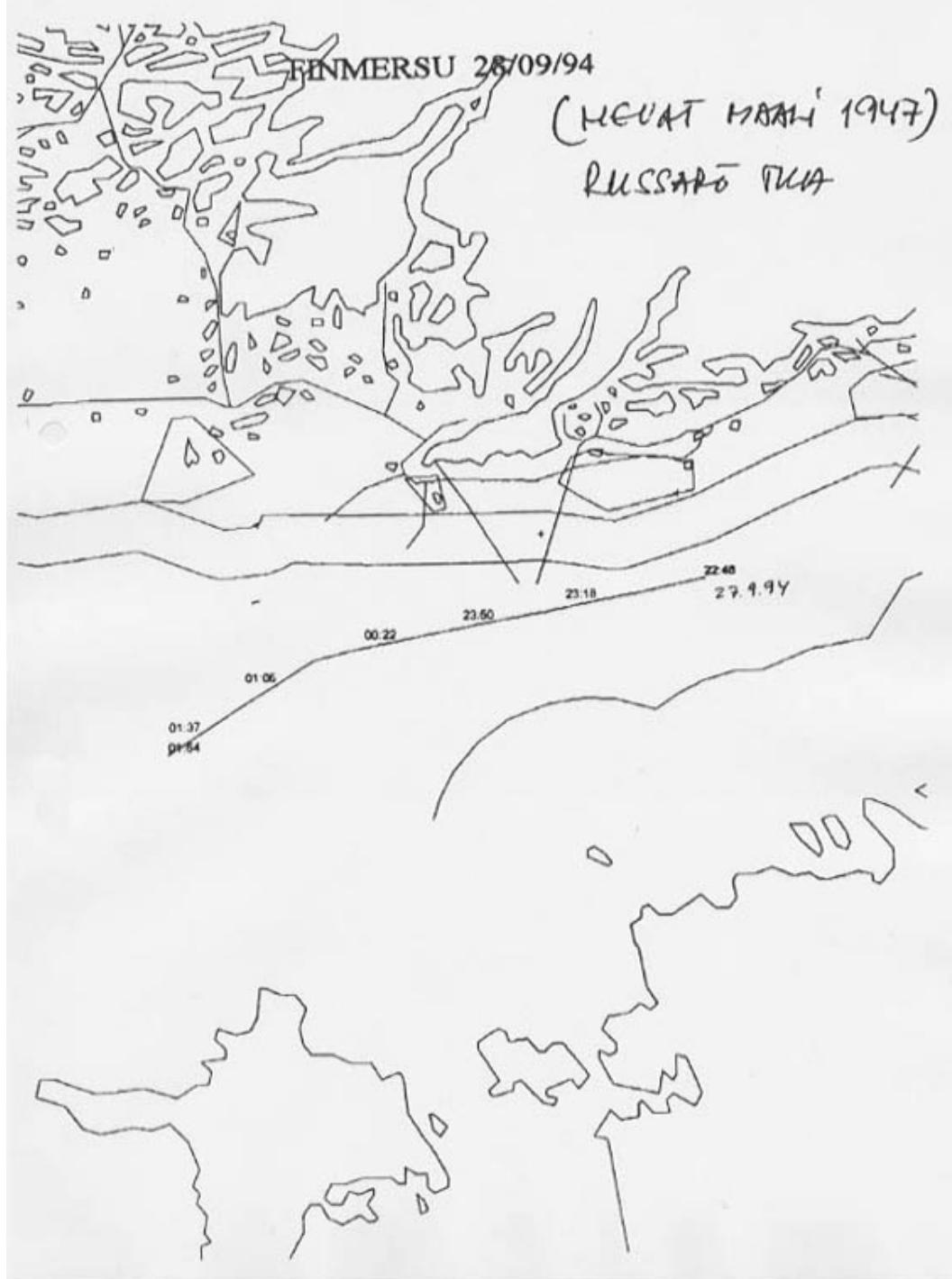
## Radar track of mariella



## Radar track if finnjet



## Radar track of finn merchant



## Radar track of finn hansa

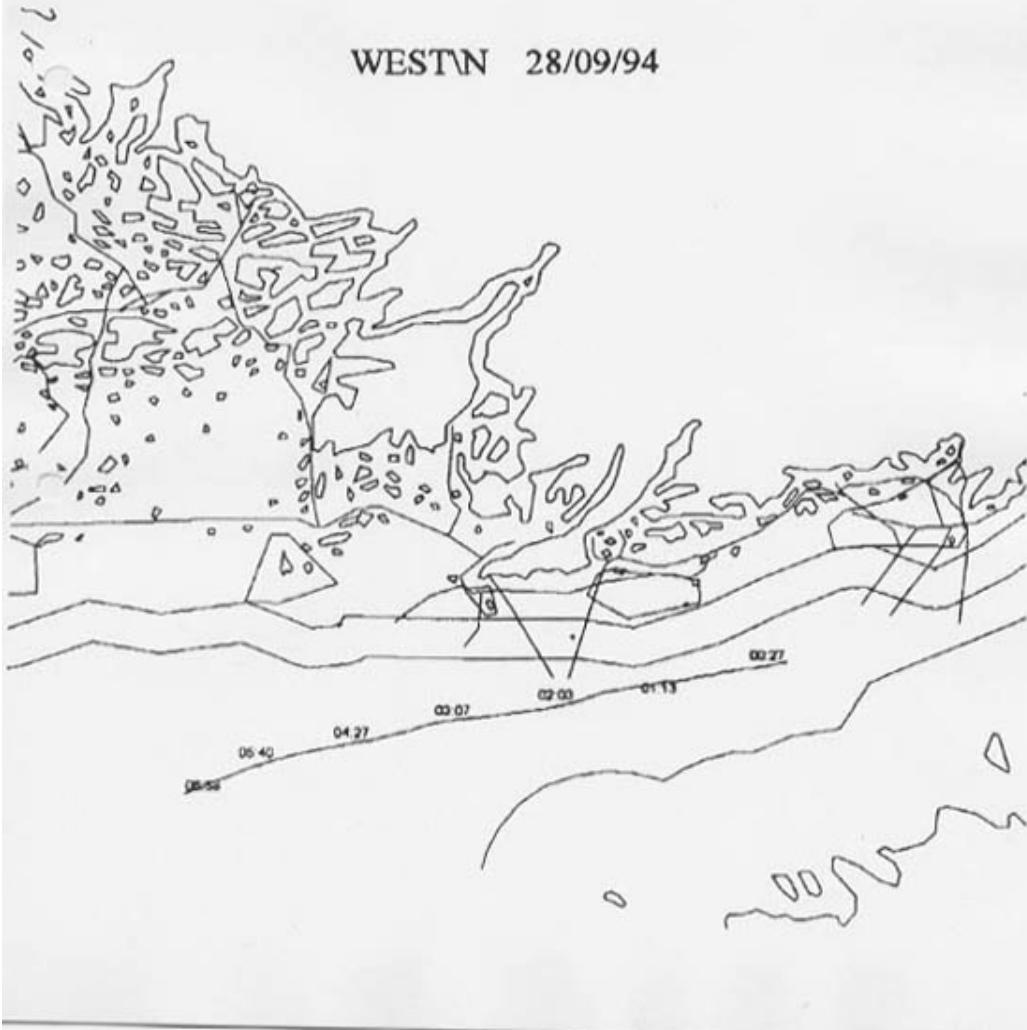


## Radar track of weston

10/12/98 12:00 SMLAIV SMAK + MERIVE SKESK 0218142426

Enclosure 22.3.383

WEST\N 28/09/94



## Report of coast guard section turku

Enclosure 22.3.384

FINSKA VIKENS SJÖBEVAKNINGSSEKTION  
Staben  
Sjöbyrån  
Helsingfors

2.5.1994

SJÖBEVAKNINGENS UPPGIFTER ÅR

# INRESE- OCH UTRESETRAFIKENS BEVAKNING ,

# PASSGRANSKNING AV NÖJESBÅTAR OCH PASSAGERAR-  
FARTYG ,

# BEVAKNING OCH ÖVERVAKNING AV RIKETS SJÖGRÄN-  
SER ; ATT HINDRA OLOVLIGA INRESAN TILL RIKET SAMT  
ATT UNDERSÖKA GRÄNSHÄNDELSER ,

|| # LEDNING AV SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTEN OCH DEL-  
TAGANDET I DESS UTFÖRANDE , ||

|| # UPPRÄTTHÅLLANDET AV ALLMÄN ORDNING OCH SÄKER-  
HÄT INOM HAVS- OCH SKÄRGÅRDSOMRÅDET , ||

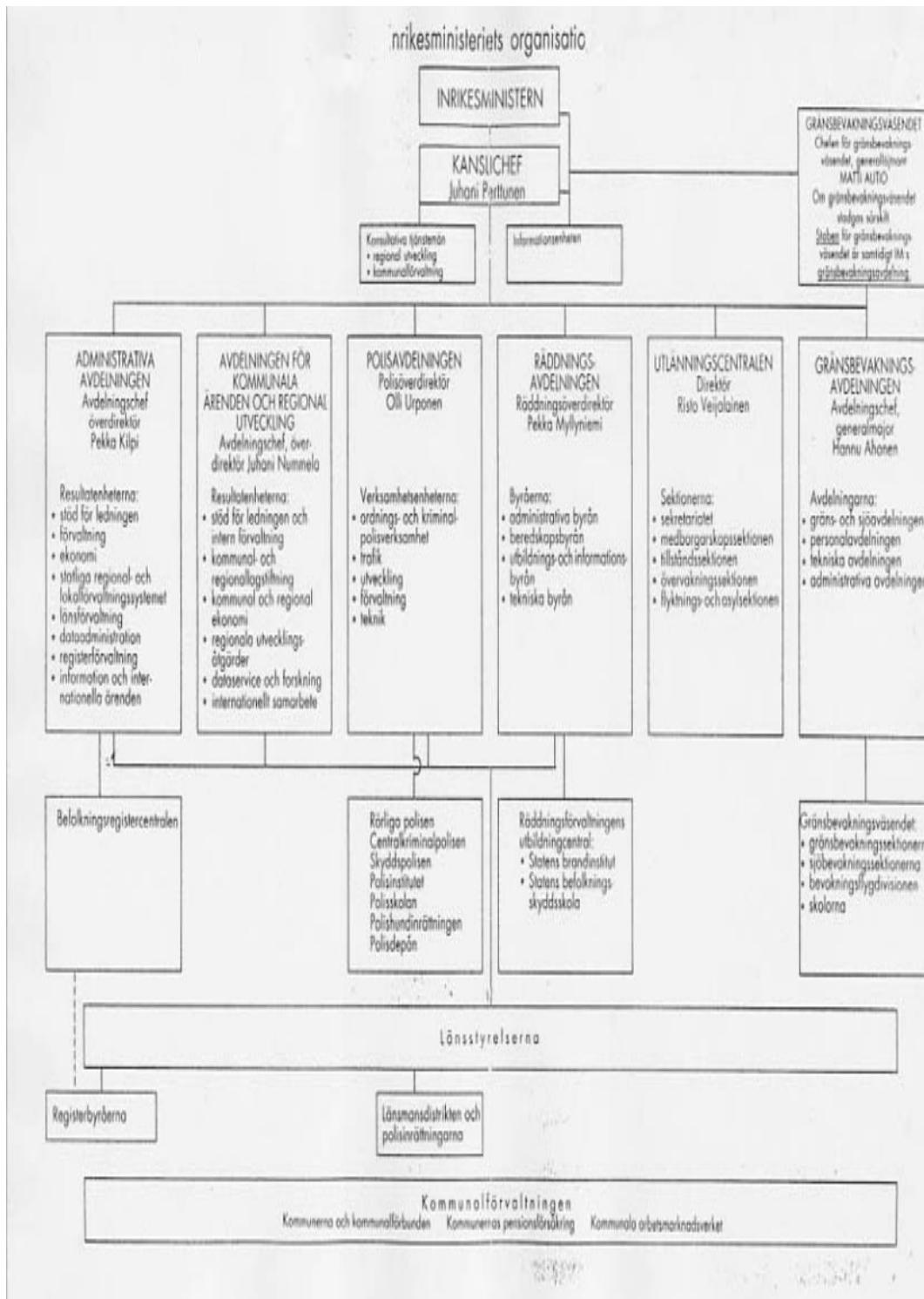
# TULLBEVAKNING JÄMTE TULLEN ,

# BEVAKNING AV FISKEZONEN ,

|| # UTFÖRANDET AV BRÅDSKANDE SJUKTRANSPORTER PÅ  
HAVSOMRÅDET , ||

# DELTAGANDET I RIKETS FÖRSVAR .

1/LB/LB



UTGÅNGSLÄGET 28.9.1994 KL 0130 (finskt tid)

#### GRÄNSBEVAKNINGSVÄSENDETS BEREDSKAP

MRCC Åbo och MRCC Helsingfors  
 MRSC Nagu och MRSC Mariehamn  
 AS 332 helikopter Åbo  
 AB 412 helikopter ~~H-fors~~ H-fors  
 VL Tursas Högsåra  
 VL Valpas och VL Kärsö Finskaviken

#### SJÖTRAFIKEN PÅ NORRA ÖSTERSJÖN

M/S Silja Europa  
 M/S Silja Symphony  
 M/S Mariella  
 GTS Finnjet  
 M/S Finnansa  
 M/S Isabella

*alarmerade*  
DEJOURERANDE HELIKOPTRAR I SVERIGE efter 02.00 (finskt 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 Estländs flagg och som tidtabellensliktig avgått från Stockholm på kvällen den 27.9.1994, råkade i sjönöd på norra Östersjön 28.9 efter midnatt. Fartyget inledde nødtrafik 0124 med att sända ett kort nødanrop. Efter nødanropet sände Estonia inget nødmeddelande, 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 avfärdssögonblicket var Estonia i Finlands sjöövervaknings 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 räddningsfrottarna 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	KVINNER	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 ~~skött~~ 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  
 Försunna: 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 FÄTT AV DEM

### 2.1 LEDANDE

MRCC Åbos dejur 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 beredskapsdejур kaptenlöjtnant Heikki Hirmanen och uppgiftsdejouren kaptenlöjtnant Mikko Montonen övertog ledningen och utförde tilläggsalarmeringar så, att sjöbevakningssektionens kommandör kommodor Raimo Tillikainen, biträdande kommandör kommandör Simo Pitkänen, chefen för sjöbyrån kommandörkapten Martti Strömmér, chefen för personalbyrån kommandörkapten Juha-Matti Saarinen och signalofficer löjtnant Olli Nikkliä under natten kom till staben.

Till sjöräddningscentralen alarmerades också sjöräddningsområdets ledningsgrupp, till vilken hör kommodor Raimo Tillikainen som ordförande, länets räddningsinspektör Raimo Viinamäki, länets polisråd Mikko Paatero, sjöfartsinspektör Esa Saari, länsläkare Aki Linden, räddsläkare Antti Jääskeläinen, militärlänets beredskapsdejour Harri Virtanen. Också landshövding Pirkko Työläjävi 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 kommandörkapten Markku Väistänen för att fungera som ledare för ytförspaningarna 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 ERHÄLLNA ERFARENHETER

Katastrofplanen visade sig fungera väl. Den viktigaste faktorn var, att planen hade upprättats och preciserats på basen av de erfarenheter man fått av katastrofövningar, som hållits på Skärgårdshavet och som lett 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.

6 (19)

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 FÄTT AV DEN

#### 3.1 FLYGVERKSAMHET

Räddningsflygverksamheten startade i enlighet med Skärgårdshavets sjöbevakningssektions katastrofplan. Så lunda alarmerades först gränsbevakningsväsendets egna räddningshelikoptrar och via Stockholms flygräddningscentral Sveriges räddningshelikoptrar samt via Finlands flygräddningscentral andra än gränsbevakningsväsendets flygenheter. Av sjöräddningsområdets ledningsgrupps medlemmar inkalades chefen för Åbo flygbevakningsgrupp kommandörkapten 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 Nord-sjökusten).

Alla ovan nämnda jourhavande plan alarmerades. Såväl i Finland som i Sverige vid tog man härför åtgärder för att kalla in besättningar till de helikoptrar, som inte var i beredskap.

7 (19)

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 ytterligare 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 svenska sjöövervakningsflygplan. Från Ryssland deltog dessutom i spaningsverksamheten en Mi-17 helikopter.

Enligt nuvarande uppgifter räddade helikoptrarna 99 levande, varav finländarna 49 och svenska 50.

Räddningsverksamheten försvarades 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 inneklädsel. En del av kropparna hade sår och skador och ett benbrott konstaterades. Kroppar hittades på följande platser:

-räddningsflotte, som var rätt vånd	2 personer
-räddningsflotte, som var felvänd och vattenfyld	8 *
-utanför räddningsflotte i rep	1 *
-livbåt, som var vattenfyld	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.

8 (19)

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 ERHÄLLNA 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 alarmares 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 kapitener. Ledandet förlöpte bra med användande av sunt förfult. 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 ytburgare och helikoptern kunde landa på bilfärjorna liksom också andra gränsbevakningsväsendets helikoptrar. Detta beror på att flygbevakningsdivisionen kontinuerligt över landning på olika bilfärjor och utför flera sjuktransporter per år från dessa. De utländska helikoptrarna evakuerade de räddade till fastlandet. Räddningsåtgärderna visade, att en ytburgare mycket snabbt blir utmattad. En helikopter med två ytburgare kunde fungera inom området hela sin aktionstid.

Räddningsverksamheten försvarades 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.

9 (19)

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 Estonia:s 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 Estonia:s ljus försvann 0135 och att radarmålet försvann 0148. Då den anlände till olycksplatsen såg fartyget i sina strålkastare otaliga mäniskor i vattnet och på flottar. På grund av förhållandena kunde man inte finna livbåtar, varför fartyget firade ner sina räddningsflottar i fören och i aktern med vajrar. På flottarna fanns fartygets personal iklädda räddningsdräkter färdiga för räddningsarbeten. Under de följande timmarna kunde fartyget med sina flottar lyfta upp 18 personer ur vattnet.

Som följd kom till platsen Ms Silja Europa under befäl av sjökaptten Esa Mäkelä, som utsågs till ledare för olycksplatsen, Ms Isabella, Ms Silja Symphony och Ms Finnjet. Fartyget började leta upp räddningsflottar och mäniskor 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 evakueringströschbanan och i ändan på den en flotte där besättningsmedlemmar i räddningsdräkt fungerade som båtgare. Fartyget lyfte via sin rötschbana under de följande timmarna upp 17 personer. Räddningsåtgärdernas väldsamhet och farlighet påvisar det, att två av Isabellas båtgare 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 uppifrån flotten på stege men föll i vattnet. Ett ögonblick senare förmådde han likväl få tag i stege och rädda sig.

10 (19)

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 framskridt 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 parallelldatumsystemet spanade i driftsriktningen inom ett område, som bestämdes som en funktion av tiden som förflyttat sedan olyckan och driftsberäkningarna. Ifrågavarande område genomkämmades 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 Eu-rostatue, 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 åta 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 ytburgare, 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 mäniskor 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 vajar fästa räddningsflottorna, som användes i räddningsarbetena, visade sig vara de mest användbara i svåra förhållanden.

I samband med en dylik räddningsoperation bör ett passgerarfartyg 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.

11 (19)

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. Sjöbårgarna och speciellt fartygens befälhavare bör lära känna varandra och umgånget 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 korrigeras då ledaren för flygverksamheten på olycksplatsen på morgonen kom ombord på fartyget.

Fastän det ovan beskrivna samarbetet mellan fartyg och helikoptrar i bågandet ur havet inte i större grad hade övats, löpte samarbetet enligt helikoptramas 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 landshövdingen för Åbo och Björneborgs län höll räddningsinspektören en lägesunderskrift 0600. På landshövdingens 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 kommandören för sjöbevakningssektionen kl 1000 i uppdrag 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, var efter de fungerade i dejoursberedskap. Räddningsinspektöerna rapporterade under räddningsåtgärderna regelbundet om läget och sina åtgärder till landshövdingen och inrikesministeriets Räddningsavdelning.

#### Åbo Brandverk

I sjöräddningsområdets ledningsgrupp fungerade i sjöräddningscentralen Åbo brandchef och biträdande brandchef.

12 (19)

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 ytbärjan uppgifter i luftvapnets Mi-8 helikoptrar och i en svensk helikopter som ytbärjarnas bytesmanskap. EKA-gruppen svarade på Utö för patientemmas primär-vård och offrens mottagande från helikoptrama 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 ytbärjan uppgifter.  
Åbo brandverks ambulansenhet fungerade 28.9, i skärt beredskap inklusive storambulans. Ambulansenheten skötte patienternas transport från helikoptrarna till Åbo universitetssjukhus.

Åbo brandverks alarmcentral förmedlade sjöräddningscentralens och länets räddningsmyndigheters alarm och meddelanden vidare åt mottagarna samt omhänderha-de i egenskap av länets alarmcentral kontakterna med grannlänen alarmcentraler.

#### Ekenäs-Hangö samarbetsområdets verksamhet

I Hangö sjöräddningsdistrikts Ekenäs samarbetsområdes ledningsgrupp beslöt man kl 1010 att höja beredskapen i Västra Nylands distriktsjukhus, Mjölbolsta och Nylands Brigads sjukhus.I området beslöt man om kommunemas 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 skärt 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 distriktsenhets.

Utgångspunkten för polisens verksamhet var att bistå den egentliga räddningsoperationen med följande huvuduppgifter:

1. Polisundersökning, förhör, ordgivning 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 sertering 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 särskilda 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 generalstabs officer och senare sjöförsvarsofficeren, som är medlem i sjöräddningsområdets ledningsgrupp. Han verkställde de av sjöräddningstjänsten krävda uppgifterna i militärlännet och gav order om de nödvändiga åtgärderna åt truppförbanden och höll militärlänets ledning informerad om läget. Han omhänderade också kontaktena 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 skärt överbvakning av havsområdet. Från Åbo kustregemente deltog Utö fort och Minfärjan Pyhäraanta 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.

14 (19)

LEKA:s huvudavdelning från Helsingfors räddningsverk anlände till Utö kl 1017 och hade som huvuduppgift att assistera i evakueringstgårderna. Fyra ur LEKA gruppen fungerade som ytburgare 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 chockstillstånd. I svår chock var endast en person. I samband med mottagandet på helikopterfältet sveptes patienterna in i filter 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 ylletrumpor). I början undersöktes patienterna på sjukstugan. Patienter, vars kondition konstaterades vara nöjaktig, flyttades till rummen, under filter 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 filter 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, upptecknatet av beklädnadsuppgifter och kännetecken) och offrets överflyttande i katastrofkista. I detta skick flyttades offren då minfärjan Pyhäraanta anlände ombord med lastbil. På kajen ordnades 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 fartygsheterna, som kallades till platsen. För minfärjan Pansio konstaterades sjöfärhållandena vara så svåra att den befriares från sina egna uppgifter tillsammans med minfärjan Pyhäraanta genast efter avgången.

Uppgiften för minfartyget Uusimaa blev att söka efter mäniskor i vattnet och räddningsflottar liksom de andra fartygstyperna under olycksplatsens ledares ledning.

#### 5.4 LÄNETS HÄLSOVÅRD S VERKSAMHET

Som medlemmar i sjöräddningsområdets ledningsgrupp fungerade Åbo och Björneborgs läns länsläkare och rätsläkare. De omhänderade 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. Värda 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.

16 (19)

För de omkomnas behandling och identifiering anlände DVI-kommittén 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 sjötrafikcentralens utrymmen i Åbo användes som inkvarteringsutrymmen för de ytbärare som stod i beredskap. På basens område i Pärnäs omhänderade 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 ordnade 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 organiserandet av hjälpsamheten för de omkomnas anhöriga.

### 5.7 ERHÄLLNA ERFARENHETER

Sjöräddningsområdets ledningsgrupp visade sin prestandsförmåga och effektivitet som organ, som koordinerar samarbetet och verksamheten. Ledningsgruppens beslutsfattande i sjöräddningscentralen, ansikt mot ansikt 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.

16 (19)

För de omkomnas behandling och identifiering anlände DVI-kommittén 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 sjötrafikcentralens utrymmen i Åbo användes som inkvarteringsutrymmen för de ytbärare som stod i beredskap. På basens område i Pärnäs omhänderade 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 ordnade 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 organiserandet av hjälpsamheten för de omkomnas anhöriga.

## 5.7 ERHÄLLNA ERFARENHETER

Sjöräddningsområdets ledningsgrupp visade sin prestandsförmåga och effektivitet som organ, som koordinerar samarbetet och verksamheten. Ledningsgruppens beslutsfattande i sjöräddningscentralen, ansikt mot ansikt 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 ledningscentralens grundrenoverade utrymmen och de möjligheter Polishusets auditorium gav att arrangera informationstillfället 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 verklighetstrognas övningar hade Skärgårdshavets sjöbevakningssektion ledningsgrupp blivit effektiv och speciellt samarbetsduglig.

Ledandet av respektive ledningsgruppsmedlems organisation på basen av de beslut kommandören 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. Be- gynnelsestidens 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 besvärs 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 märkbar 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 kommandör, ledningsgruppens medlemmar samt andra sakkunniga, såsom undersökningskommissionens medlemmar och dr Nuorteva. I samband med premiärministrarnas besök anlände informationscheferna från utrikesministeriet och statsrådets kansli.

Kommendören för Skärgårdshavets sjöbevakningssektion svarade för informationsverksamheten. Utöver kommandören deltog i informerandet från SHSB komkapt Saarinen, kaptl Hassinen, kaptl Lahtinen och premi Laakso samt från Gränsbevakningsväsendets stab kom Hyryläinen (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 försvarade till och med ledandet av räddningsåtgärdena 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 språkunika personer, som ordnar informationstillfället 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 ovillkorlig 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 räddningsarbetena, operationens erfarenheter.

Följande utvecklingsåtgärder har redan utförts:

- i katastrofplanens alarmschema har man förtydligat alarmerandet av ledarna för flygverksamheten och luftfarkosten och placerat dem tidigare i tidtabellen
- utebevakningsfartygens akterdäcks räddningsberedskap har förbättrats
- man har påbörjat utbildningen av två nya ytburgare 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 ledningscentraldejouer senast från och med den 1.1.1996.

I framtiden har man planerat att ordna regelbundna sammankomster för representanter för hela Östersjöområdets sjöräddningshelikopterheter. Detta har redan varit praxis i Norge, Sverige och Danmark.

19 (19)

Planeringen av förbättringen av utrymmena och verksamhetsförutsättningarna för flygverksamhetens ledare har påbörjats vid staben för Skärgårdshavets sjöbevakningssektion.

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 Pumas besättnings andra mekaniker bör ersättas med en ytbärare. Flygbevakningsdivisionen utvecklar också det interna alarmsystemet.

Räddningsflossar, 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 radarreflektorer. 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 kommandör  
Kommendör

HEIKKI HYRYLÄINEN  
Heikki Hyryläinen

DISTRIBUTION	GBVS	1
	SHSBS	3
	ARKIV	1

5/JSP,HHY,J-MS,MM

ÖVERSÄTTNING S-B Brandt

# Internet message by kari Ili -kuha

and the international commission who have interviewed the rescued crew members and passengers.

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 Uto 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 passenger 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's 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 svart:

>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 ship more to the wind - which sounds plausible.

Ytterligare från Internet:

This morning's (Car. 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 Uto Fort eller liknande, trots att de uppenbarligen förekommit sådana i pressen.

1998-11-20

bedömning inte heller från en enskild väg 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 framåt. 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 Utöe 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 nimäksi, 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

- 2 -

03

Inga till frågorna ringt. Flera ringer som frågar om någon medrotat och okänd.

Finsk polis har frågat många gånger om Helve är ett kvinnonamn.  
För till Inga-Lill Franssen INFO med förfrågan Blomfels helse.

10.30

Här försökt ringa 769 9081 Nils Gunnar Danielsson ledningscentralen för att lämna information. - Ej svar här.

10.40

Försökt ringa Point Gunnar Severin eller någons annan i ledningen.  
Ej svar. Ingen annan heller enl. växeln.

11.05

Tidningar skriver om att estniska fartyget Balanga Queen passerat alldeles intill olycksplatsen.

X

"Om inte Balanga Queen hade varit före i tidtabellen och om Estonia kallat på hjälp med detsamma då problemen vörjade få problem skulle Balanga Queen kunnat rädda hundratals liv."

"Varför Estoniens nödhjälp eller andra räddningsfärjor räddades och inte nådde Balanga Queen är fortfarande oklart."

## German translation of the enclosure no. 2 of the finnish Utinen estonia

Ereignisse zum Unfall  
*(Medienereignisse kursiv)*

Angewendete Abkürzungen und Begriffe:

debriefing	=	psychologische Nachbesprechung, welche 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 Meerbusen 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 Kókar, 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.

## ÜBERSETZUNG AUS DEM FINNISCHEN

2

- 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 erstrnal 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 Tillikainen zu Hause in Espoo an (vermittelt den mayday-Notruf). Der zweite Anruf, wobei schon über den Untergang der Fähre gesprochen wird, etwa

## ÜBERSETZUNG AUS DEM FINNISCHEN

3

fünf Minuten später. Tölkainen 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 Geschäftsführer von STT, setzt den Alarm der Medien in Gang (Handlung als technischer Verwirrlcher (Übers.: unklar), variointilike 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: Mariella 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 Bereitschaftsdienstes in Bereitschaft zu rufen.
- 02.20: MRCC Turku bestimmt Utö zum Evakuierungszentrum.
- 02.20: Der Vizekommandeur Simo Pitkanen kommt im Turku Seerettungszentrum an.
- 02.21: MRCC Helsinki alarmiert den diensthabenden Hubschrauber. 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

## ÜBERSETZUNG AUS DEM FINNISCHEN

4

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 Mannschaftsmitgliedern. 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, fängt 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 (pintapelaistaja).

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 Mannschaftsmitglieder.
- 03.49: STT: Pressekonferenz im Polizeipräsidium von Turku um 5.00.
- 03.50: Die ersten extra Nachrichten von Radio Finnland (Telegramm 103", kurz die Fakten über Sinken und Rettungsmaßnahmen). Danach im Radio Finnland extra Nachrichten alle halbe Stunde.
- 04.15: Kommodore Raimo Tillikainen kommt im Seerettungszentrum von Turku an.
- 04.15: Die Hubschraubermannschaft von Rovaniemi's Wachflotte wird alarmiert.

## ÜBERSETZUNG AUS DEM FINNISCHEN

5

- 
- 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 Utqi ab.
- 04.40: Der Wachhabende im Stab der Grenzwache berichtet über den Unfall dem Sicherheitsleiter der Regierung. Dieser prüft die Unfallfakten beim Leitzentrum 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 Hypothermia 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 Tillikainen, 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 Hubschrauberdiensst 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 (YLEradio, Rundfunk-Fernsehanstalt). Das Logo von Estonia im Hintergrund, ein Bericht aus Turku: Notruf, Karte, ein Bild über die Pressekonferenz, Interview von Raimo Tillikainen.
- 07.00: Nachrichten von Radio Finnland. Zum Interview Raimo Tillikainen, Antti Jaaskelainen (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 Maattänen aus Tallinn (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 Verhandlungs runde 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 Tillikainen 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.

## ÜBERSETZUNG AUS DEM FINNISCHEN

7

- 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 Tillikainen (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, Jaälteenmäki). Nach dem Innenminister Pekkarinen sind die Rettungsmaßnahmen bis jetzt einwandfrei gelaufen.
- 09:00: Der letzte am Leben gebliebene wird nach Utö gebracht. Eine Pressekonferenz 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 Tillikainen. 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 Fahrverkehr 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 Pressekonferenz 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.

- 
- Norback warnt vor übereilten Schlußfolgerungen in Bezug auf den Fahrenverkehr 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 Tillikainen (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

## ÜBERSETZUNG AUS DEM FINNISCHEN

9

- 13.25- *Itäranta (aus dem Krankenhaus in Tammisaari).*
- 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 Bahnen 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 Geretteten 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,*

## ÜBERSETZUNG AUS DEM FINNISCHEN

10

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 Inspektoren der Seefahrt am Dienstag Abend auf Estonia feststellten (veralte 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 Fahrten 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 Teksti-TV von Yle veröffentlicht.
- Freitag 30.9.**  
Die Leichen von Utö werden in der Nacht von Turku nach Latokari gebracht und DVI von KRP übergeben. Das Wrack von Estonia wird gefunden, darüber wird berichtet und die Sonar-Bilder vom Wrack werden in der

## Sar lof of MRCC stockholm

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)

Justerningar och kompletteringer  
har gjorfs av mig i samråd med  
Lennart Johansson (LJ) MRCC.

1995-01-16

*Johansson*  
Jan

## -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 RESURSER INOM SVENSK  
RÄDDNINGSTJÄNST OCH SJUKVÄRD.

## -SAMMETER-

Flet	Larmtid	Met	ETD	ATD	ETA	ATA	BES	OSE	Avbr
V64	0058	ÖVR ARCC							1900
Y 74	0058	ÖVR ARCC							1900
HKP Y 65	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

Utgång	Info	Åtgärd	Loggtext
LON	0057		KONTAKTAT MRCC HELSINKI, ERBJUDIT DEM VÅR ASSISTANS, HELSINKI MEDDELAR ATT DE ÖVERLÄMMNAT FALLETT TILL MRCC ÅBO, RINGER DÄ 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 FÅ 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.
TNF	0133		KONTAKTAT ARCC GETT DEM DEN SENASTE INFORMATIONEN. ÅTERKOMMER MED VAD DE KAN FÅ TAG PÅ.
LON	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 BJÖRNNUDD, TFN 08 155624. INFORMERAT OM SITUATIONEN, BETT HONOM FÖRSÖKA FÅ 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 I 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=	0229		Y 65, VHF16: ETA OLYCKSPSN OM 30 MIN. OMBEDD TA KONTAKT MED SILJA EUROPA SOM ÄR OSC. OCKSÅ FÄTT INFO OM HKP FQ 123.10. HKP LANDNINGSPLATS FINSKA UTÖ.
L-E	..	0245	KONTAKTAT KBV RLC STOCKHOLM, BEGÄRT OM BEHOV UPPSTÄR KBV CASA ATT FUNGERA SOM LOKAL "ATC" FÖR HKP.
L-E		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 SJUKVÄRDEN PÅ ATT TA EMOT SKADADE.
LJ	0310	Se 0410	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 SJUKVÄRDSRESURSER 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 LÄTER 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 SINNA FLOTTAR. OMBOET Q99 TA KONTAKT MED OSC OCH DE FÄR DE BESLUTA MED HJÄLP AV MRCC.
EHG	0344		095: HAR ETABLERAT KONTAKT MED ARLANDA OCH LÄMNAR VÄR FREKVENS. RINGER ARCC PÅ TPN.
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.

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.
T	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 SVÄRWINSCHAT. BESÄTTNINGEN UPPGER ATT DET ÄR MÅNGA DÖDA. PARTYGET SJUNKIT MYCKET SNABBT OCH DET FINNS INGA SPÄR 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.
Z	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 SJUKVÄRDSRESURSER 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. MEDPÖR 1 PATIENT. SJUKHUSET MEDDELAT OM STATUSEN PÅ PATIENTEN.
ALE	0450		MRSC MARIEHAMN, OK FÖR HKP LANDA PÅ SÄVÄL 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 BJÖRNNUDD 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 SMÄNINGOM.
EHG	0512		O 95: LÄMNAR BERGA, ETA OLYCKSPSN OM 30 MIN (0545) Y 68: ETA OLYCKSPSN OM 34 MIN. (0545)
LON	0525		FAXAT TILL MRCC ÅBO OM KBV:S NYA CASA OCH ATT DE SKALL FAXA ELLER RINGA HIT BESKED OM DE VILL ANVÄNDNA 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 FÄRÖ, VILL HA INSTRUKTIONER. ETA POSITIONEN 0637.
LON	0651		INFORMERAT MRCC ÅBO, MEDDELAR ATT DANSKarna FÄR 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 DÄ MEDDELAR ATT ÄVEN BRÄNSLE FINNS ATT FÅ I NAGU, I SÅ FALL ANROPAS NAGU SJÖBEVAKNINNSSTATION.
LON	0653		ARCC MEDDELAR ATT Q91 UR SPEL.
LON	0713		Y65 LYFT BERGA GÅR ÅTER UT TILL OLYCKSPOSITIONEN, ETA CIRKA 0800. <i>8 fm</i>
EHG	0733		MRCC GOYNIA RINGT OCH BLIVIT BRIEFADE.
ALE	0738		*** Underrättelse till polis (Rikspolisstyrelsen) <i>fm</i>
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.

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 ÅTERVÄNDÅ.
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 <i>Jön</i>	0834	SÖKT KONTAKT MED Y64. EJ AVHÖRD FLYGLEDN BERGA ELLER ARCC.
ALE	0838		ARCC FÄTT 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. IFRÅGASÄTTES AV HALL SOM VARIT PÅ HAVERTIPLATSEN. BEDÖMDE HJÄLPBEHOVET STORT.
TN	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 FINNSKA 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 INTET KAN BIDRA MED TRANSPORTHJÄLP. KAN EJ STÅ PÅ UTÖ PÅ GRUND AV BEGRÄNSNINGAR MED BLÄSTEN VID START. (STÅR NU I MARIEHAMN). TFN 358-28-21442.

-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 FÄR IHOP BESÄTTNINGAR. DOCK YTTERST TVEKSAMT. EV EN LINKÖPINGS HELIKOPTER. FINNARNA VILL HA HELIKOPTRarna TILL ÅBO/SAMORDNA MED FLYGLEDDNINGEN ÅBO.
	--			
	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 HÄLLA 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.
T~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 FLYGLEDDNINGEN, 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 DRÄ NED <del>Åbo</del> BERDSKAPEN, 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)

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 UTSEER 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 098 KVARSTANNAR. Y76 OCH Y72 STARTAR MED UTVILADE BESETTNINGAR 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 098 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 FLYGPLÄNDERINGEN, VI ÅTERKOMMER MED BESKED.
PNS		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. 098 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 STÄR 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. YTÅRGARE PATRIK RYDELL OMBEDD ATT OMGÄNDE KONTAKTA BERGA.
BAN	2002		POL. STHLM VILL TALA MED BEF. SILJA SYMPHONY. ÖVK VI PRAMFÖR 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 FÖRFÄRÄGAN BEHÖVS INGA YTTERLIGARE SJÖGÄNDE ENHETER.
BAN	2202		INFORMERAT FLYGPLANERINGEN BERGA SAMT ARCC.
BJN	940929 0503		ANDREE BERGA HKP RINGER OCH VILL BLI BRIEFAD. FÄTT DEN INFO VI HAR OM ATT MRCC ÅBO ÖNSKAR TVÅ HKP VID 0800 FNT, SAMT ATT DE HAFT TRE RV I OMRÅDET HEZA NATTEN OCH KOMMER ATT HA TIO HKP I OMRÅDET UNDER MORGONEN. Y68 SAMT Y69 AVGÅR BERGA VID 6-TIDEN. KONTAKTAR MRCC STOCKHOLM UNDER ÖVERFÄRTEN. ÄVEN BLIVIT BRIEFAD OM ATT <del>OM</del> STÄTT INSATSBEREDD I ÅBO HEZA NATTEN.

98 *Jm*

-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. FLYGLEDAKEN FÖR TILLFÄLLET EJ ANTRÄPPBAR, PÅ VÄT TILL MRCC. MAN RINGER SÅ SNART HAN KOMMER DIT MED BESKED OCH DÄ 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 FÄR 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 PARTYG 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 PARTYG OCH 2 HELIKOPTRAR ÄVEN I DAG. INGEN ASS FRÅN SVERIGE BEHÖVS DOCK.
BUS	941006 1045		PÅ BEGÄRAN FRÅN HAVERIKOMMISSIONEN 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	SJÖPÄDDNING	ÖVRIGA
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
Flygtid				
total flygtid	153.60	tim		

HÄNDELSE Färjan "ESTONIA" pos. 59.22N/21.40E. 30 grader slagsida.  
(finsk sjöräddning).

## AV ARCC/CEFYL VIDTAGNA ATGÄRDER, RESULTAT M.M.

TID	RCC ANNAN	
07	Larm till hkp VSB.	
109	Larm till Berga.	
25	Koll med Skoglund RON - ordna ytterligare besättning + hkp.	
131	Isaksson VSB ringer och informeras. Start snarast.	
0136	Estonia har ev. slagit runt enl MRCC Stockholm.	
136	Berga kollar ytterl. bes. + hkp. Ilandtagning Finska Utö.	
27	Q99 i luften mellan Öland och RON dirigeras mot förlisnomr via VSB, för tankning.	
42	Larm till Bäckström SÖD. Ronnie Larsén på F17, informeras. Start snarast. Finska Utö, samverkansfrekv 123.10.	
46	Larm till Lundström Säve - Gå till Berga.	
147	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.	
230	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.	
320	Koll med SDJ - 2 danska - återkommer.	
0324	O95 position Gävle. SDJ får ingen kontakt med MRCC Abo förmodas "maxade". Bedömning görs, behov av danska hkp.	
328	OK till Karup - ombaserar till Visby.	
330	Info till VB/HKV och lbevbled.	
0331	Y69 DEP mot VSB via Söderstjärna	
0347	Y64 DEP Berga mot hav.pos.	

## AV ARCC/CEFYL VIDTAGNA ATGÄRDER, RESULTAT N.M.

id. 0406 Karup: R280 Aalborg - VSB ETA 0540  
       R277 Værløse - VSB  
 0421 ACC Malmö: R277 Landskrona, transponder 7715, R280  
       syd Göteborg, transponder 7711.  
 0422 Y55 Återgår Berga - vinsch U/S. ETA 0510  
       Koll med Tampere betr landning Åbo vid behov - OK.  
 425 0446 Y74 startat mot Berga.  
 0455 Besätttningschef Y 69 på Visby ringer. Direktiv -  
       starta snarast mot hav.pos.  
 0457 Y68 startar mot hav.pos.  
 0500 TWR Visby fixat kartor/sjökart åt danska hkp.  
 0502 095 startar mot hav.pos.  
 0507 Y69 startat Visby mot hav.platsen.  
 0546 Danska hkp landat Visby  
 605 0621 Danska hkp-besättningarna briefade. ETD om 15 min.  
       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 uppgett att sikt, molnbas och  
       områdets utbredning medgav ytterligare hkp-delta-  
       gande).  
 0627 Danska helikoptrarna startar Visby mot hav.omr.  
       Karup informeras.  
 0710 Y65 startar Berga mot hav.omr.  
 0645 Meddelas att Q91 nr U/S på Mariehamn, spänning.  
 744 0744 Y74 meddelar att han är på väg mot Huddinge sjh.  
       6 bärgrader ombord. ETA om 40 min. Begär nya yt-  
       bärgrader vid landning Berga. HS larmas. Berga  
       meddelas.  
 900 0930 Överlämning till pågående personal ARCC. BS/FK  
       Ulf Edin hör 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 Marie-  
       hamn-Åbo-Finska Utö. Tankat 1,7 ton M-hamn. Bör  
       finnas minst 9 ton kvar.  
 0941 Q91 i luften  
 1000 SDD meddelar att man har 2ff + 2 mek till 098. Om-  
       basera till F16! KAX har en komplett besättning.  
 020 Startorder till U94.  
 030 SDJ informeras.  
 1057 098 startat. U94 startat. Silja EUROPA, VHF 16.  
 1125 PES begär tankbil till Norrtälje. Berga kollar.  
 1130 Kurt K ringer från Hangö. Q99, Q97, 095 och Y65  
       finns där.  
 208 098 på F16 får order att gå till Hangö med bytes-  
       besättning.  
 1225 Y69 start Hangö mot hav.omr.  
 1238 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 098, 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 098.  
 1738 098 landar Hangö för tankning.  
 1810 Y76 och Y72 återgår till Berga.  
 1835 Y76 landar Berga  
 1840 Y72 landar Berga

## AV ARCC/CEPYL VIDTAGNA ÅTGÄRDER, RESULTAT M.M.

id. 1847 098 landar Åbo. 2 hkp 4 ombras till Åbo 190400.  
 2020 098 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  
       avläsa 098. 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 098 i luften från Åbo för uppdrag mot estniska  
       kusten, därefter ombasering till SÖD via UPP.  
 AT/RB 0950 Y72 landat Åbo.  
 1211 098 landar Hangö.  
 1305 098 startar Hangö mot F16. ETA 1430. Tp beställd  
       för tp av ytbärgaren till SÄT.  
 1430 098 ARR F16.  
 1439 098 DEP F16-SÖD.  
 1519 098 ARR SÖD. Y68, Y69 och Y72 i hav.omr.  
 820 1820 Y68 ETA ESSA 1850 ramp K för att lämna sjukvärd-  
       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+zytb
	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)	19 -- 40 --	0
	R280 (dansk)		
	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+zytb

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 ltim 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 besättning  
 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 hjälп  
 0431 Inpassage svenska 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 bibeöhölls i stort sett under hela räddningsförloppet.  
 1 Vertol och 1 Puma utgick på grund av tekniska fel men  
 ersattes av andra hkp.

Under insatsen bibeöhölls en viss hkp ber över hela landet för ev.  
 ytterligare insatser. Windstyrkan 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. Trotsigen 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/dirigerings av helikopter i området.  
 I detta fall på färja i området.

## Summary of activities of swedish organisation by kaare brandsjo

ta D: Estonia

*Utgåv.*

Enclosure 22.3.390

*ESTONIA*

UPPGIFTER OM TIDPUNKTER OCH ATGÄRDER I ANLEDNING AV  
ESTONIA-KATASTROFEN DEN 28 SEPTEMBER 1994

Sammanställningen utförd av Kaare Brandsjö, Fire and Rescue  
Consultant, på uppdrag av KAMEDO

Uppgifterna är baserade på underlag från, och genomgångar med, nedannämnda myndigheter och personer. Vidare från hearing den 8 dec. 1994 med medverkande i räddningsinsatserna och särskilt kallade på uppdrag av den internationella undersökningskommisionen.

Statens Haverikommission (SHK):	Olle Forsberg, Gen.dir. Jan Mansfeld, Branding.
Finska Haverikommissionen (PHK):	Heimo Ivonen, Amiral Pirjo Valkana-Joutsen, Sekr.
MRCC Stockholm:	Lennart Johansson, Chef
MRCC Åbo:	Mikko Montonen, Kapt.löjtn.
ARCC Arlanda:	Bengt Martinsson, Chef
SOS-A Stockholm:	Anders Klarström, Larmchef
LKC Stockholmspolisen:	Verner Berggren, Poliskomm.
Finska inrikesminist:s räddn.avd:	Harry Frelander, Överinsp.
MRCC Helsingfors:	Lars Boxström, Kommend.kapten
Räddn.verket i Helsingfors:	Rainer Alho, Räddn.kommendör
M/S Silja Europa, OSC:	Esa Juhani Mäkelä, Kapten
M/S Silja Symphony:	Hans Bertil Modig, Kapten
M/S Mariella:	Jan-Tore Thörnroos, Kapten

Använda förkortningar:

MRCC	= Sjöräddningscentral
ARCC	= Flygräddningscentral
OSC	= Räddningsledare på haveriplatsen
SRR	= Räddningsregion
CSS	= Ledningsfartyg för eftersökning
CAA	= Flygräddningsledning
ATC	= Flygräddningsledning lokalt
RLC	= Kustbev. Räddningsledning
SRR	= Sjöräddningsområde
LKC	= Polisens Länskommunikationscentral, Stockholm
Hkp	= Helikopter
Mayday	= "Hjälp mig" (Nödsignal telefoni)
VT	= Vakthavande tjänsteman

Noterad åtgärd, information eller händelse:

Svensk tid. (En timme före finsk tid. Tidsuppgifterna varierar med någon eller några minuter i olika loggar)

- 00.00 Matrosen Silver Linde rapporterar till Estonias brygga om kraftiga ljud från bogvisir och bogramp.
- 00.15 Maskinisten Margus Treu ser vatten spruta in på båda sidor om den stängda rampen.
- 00.20 Ur fartygets högtalare hörs meddelandet "Mr Skylight!" (larm till besättningen). Någon ropar på estniska: "Häire! Häire!" (Larm! Larm!)
- 00.23 Estonia kallar Silja Europa på kanal 16. Nödmeddelandet uppfattas och besvaras av Silja Europa. Det hörs även av Silja Symphony som spelar in följande:  
 Estonia: "Europa - Estonia" "Silja Europa - Estonia"  
 Europa : "Estonia - This is Silja Europa replying - channel 16"  
 Estonia: "Silja Europa - Viking Estonia"  
 Europa : "Estonia, Estonia"  
 Estonia: "My Day - My Day! Silja Europa Estonia!"  
 Europa : "Estonia Silja Europa! Are you calling My Day?  
 Estonia - whats going on - can you reply?"
- 00.25 Nödanropet "Mayday - Mayday" har uppfattats av följande fartyg och stationer i land:  
 Silja Europa, Mariella, Finnjet, Silja Symphony, Finnmerchant, Anette, Abo kustbevakning (Nauvo MRSC), Åbos sjöräddningscentral (MRCC), Utö kustbefästning, Mariehamns sjöräddningsundercentral (MRSC) och Nauvo sjötrafikcentral.
- 00.26 Silja Europa verifierar nödanropet.
- 00.27 Mariella får kontakt med Estonia som bekräftar nödsignalen och anger 25-30° slagsida. Estonia syns på Mariellas radar.
- 00.29 Kapten Törnros på Mariella anropar ~~Helsingfors~~ Helsingfors på två skilda radiokanaler, men får ej svar.
- 00.30 Estonia meddelar sin position till Silja Europa:  
 50 22 N och 21 40 E. Sista ordet i nödmeddelandet från Estonia kom 00.30.15
- 00.30 Mariehamns MRSC meddelar kommandören Pekka Kiviniemi, som är sjöräddningschef MRSC, om Mayday från Estonia.
- 00.31 Mariehamns MRSC får bekräftelse att Abo MRCC uppfattat Estonias nödmeddelande.

- 00.32 m/s Mariella vänder med kurs mots m/s Estonia, som är på ett avstånd av nio naut. mil.
- 00.32 Kökars kustbevakningsstation får bekräftat att Mariehamns MRSC har hört nödradiotrafiken med m/s Estonia.
- 00.33 MRCC Åbo, tjänstgörande löjtnant Ilkka Kärppälä, kallar in sin jourhavande officer, kaptenlöjtnant Mikko Montonen till tjänstgöring.
- 00.33 GTS Finnjet vänder mot haveriplatsen.
- 00.34 MRSC Nauvo meddelar sin chef om nödanropet fr. m/s Estonia.
- 00.35 MRCC Åbo börjar larma ut personal till kbp AS 332 i Åbo med personsökare. Klart 00.40.
- 00.35 m/s Estonias skeppsklocka har stannat på denna tid.
- 00.36 m/s Mariella observerar på långt avstånd nödbloss.
- 00.37 MRSC Nauvo beordrar kbv-fartyget Tursas till haveriplatsen.
- 00.39 GTS Finnjet meddelar m/s Silja Europa att de uppfattat nödmeddelandet och att de går mot haveriplatsen.
- 00.40 Kaptenlöjtnant Mikko Montonen anländer till MRCC Åbo och blir sjöräddningsledare.
- 00.40 Kapten Jan-Tore Thörnroos på m/s Mariella har försökt få kontakt med MRCC Helsingfors på VHF och mellanvåg men får ej svar förrän 00.40. Får besked att MRCC Åbo leder.
- 00.40 MRCC Åbo har larmat besättningen på deras kbv-hkp AS 332 i Åbo.
- 00.40 Utö radarstation, Erja Viitala, placerar m/s Estonia manuellt på radarinställning.
- 00.42 MRCC Helsingfors har notering om att m/s Mariella på NMT meddelat om m/s Estonias nödmeddelande. Meddelar MRCC i Åbo och får besked att de uppfattat radiosamtalet mellan m/s Estonia och m/s Silja Europa.
- 00.43 m/s Silja Europa försöker få radiokontakt med m/s Estonia men får inget svar.
- 00.45 Samtal mellan MRCC Helsingfors och Helsingfors Radio om nödmeddelandet från m/s Estonia.
- 00.45 m/s Finnmerchant meddelar m/s Europa att de är på väg.
- 00.45 Kommendör P. Kiviniemi kommer till MRSC Mariehamn.
- 00.46 MRCC Åbo kallar in kommendörlöjtnant Heikki Himanen till tjänst på sjöräddningsstationen.
- 00.47 m/s Silja Europa anropar Helsingfors Radio på kanal 16 om att sända meddelande om m/s Estonias nödläge.

- 00.48 Estonia har försvunnit från det manuella spåret på Utö radar.
- 00.48 Silja Europa och Mariella meddelar att de är framme om 15 minuter.
- 00.49 MRCC Åbo ber Helsingfors Radio att sända ut ett Mayday-<sup>(relay)</sup> meddelande om Estonias belägenhet.
- 00.50 Helsingfors Radio sänder ut nödsignalen ~~Mayday~~<sup>meddelande</sup> om Estonia.
- 00.50 Silja Symphony meddelar Isabella om Estonias belägenhet.
- 00.50 MRCC H-fors ringer MRCC Sth och frågar om antal pass.
- 00.52 MRSC Mariehamn ringer MRCC Stockholm och meddelar om Estonias belägenhet. Samtidigt lämnas besked om att MRCC Åbo samordnar räddningsarbetet.
- 00.53 MRCC Stockholm noterar (log) att de fått samtal med lydelsen: "Vi har hört att Estonia har problem på pos. 59.22N och 21.48E. Silja Europa ligger i närheten och har kontakt med Estonia. Estonia har ca 20-30° slagsida samt black out. Inga mer uppgifter för närvarande. Positionen är på finskt SRR".
- 00.55 Mariella hör MRCC Helsingfors sända radiomeddelande panpan (franska panné - lägre prioritet än myday) om Estonia.
- 00.57 MRCC Stockholm kontaktar MRCC Helsingfors och erbjuder svensk assistans. Helsingfors meddelar att ÅBO tagit över räddningsledningen.
- 00.58 MRCC Stockholm ringer MRCC Åbo och får senaste information om Estonia samt begäran om helikopterhjälp från Sverige.
- 01.00 Kustbev.fartyget Tursas avgår från Vikland mot haveriplatsen.
- 01.03 ARCC Arlanda (Båkan Lexing) får information från MRCC Sth om Estonias slagsida och uppmaning att förbereda helikopterinsatser.
- 01.05 MRCC Åbo sänder över VHF meddelande om att Silja Europas kapten Esa Mäkelä är OSC och koordinerar räddningsarbetet på haveriplatsen.
- 01.06 MRCC Helsingfors meddelar MRSC Hangö om Estonias belägenhet. Hangö har ej tidigare fått meddelande om mayday.
- 01.07 ARCC Arlanda larmar ut Hkp Q97 från Visby. En av förarna (Jan Landin) tar emot meddelandet om Estonias nödsignal. Besättningen kallas ut till flygfältet.
- 01.07 MRSC i Mariehamn underrättar räddningscentralen i Mariehamn om Estonias belägenhet.

- ~~01.07~~ ARCC larmar Hkp F17 i Visby. En av förarna (Jan Landip) på Hkp Q97 tar emot telefonlarmet om Estonias nödsignal. Besättningen kallas ut till flygfältet.
- 01.09 ARCC Arlanda larmar ut Hkp Y65 (Berga, chef Tommy Lindberg). Besättningar söks på personsökare MBS utan resultat. De rings då upp på telefon. (Försening ca 10 min.)
- 01.09 Finnjet rapporterar att de är 15 naut. mil från haveriplatsen.
- 01.10 Mariella är framme på haveriplatsen. Ett stort antal ljusprickar syns ute bland de höga vågorna. Man hör skrik överallt utifrån vattnet. Från Europa kastas ca 150 livvästar i sjön och fyra livflottar sjösätts. Man bedömer att livbåtar ej kan användas. Pos. 59 24,2 N 21 42,6 E.
- 01.10 MRSC Mariehamn meddelar MRCC Sth att Silja Europa är OSC.
- 01.12 MRCC Sth meddelar MRCC Åbo att två hkp är larmade. En beräknas starta om 30 min. och en om 60 min.
- 01.14 MRCC H-fors meddelar att minläggaren Uusimaa avgår från Hangö och två minfärjor från Örö. Kustbev.fartyget Valpas avgår från Porkalaområdet, öster om Hangö.
- 01.15 MRCC Åbo (Montonen) underrättar Åbos räddningscentral om olyckan. Brandchef Turjas beger sig till MRCC Åbo.
- 01.20 MRCC Åbo utser finska Utö till landningsplats för överlevande.
- 01.21 MRCC H-fors alarmerar hkp i beredskap AB 412 på H-fors flyggrupp ~~108-5594~~.
- 01.22 ARCC Arlanda larmar F17 Ronneby (Skoglund) om ytterligare helikopterhjälp. De lovar "skrapa ihop" besättning till Hkp Q91 (Ronnie Larssen).
- 01.24 MRSC Mariehamn kontaktar flygledaren att komma till Mariehamns flygplats.
- 01.30 Besättningen för Hkp Y64, Berga, som ej har beredskap, kallas till basen. Beräknas vara startklara 03.00.
- 01.30 Mariella rapporterar till MRCC H-fors om många personer i vattnet. Estonia har kantrat. Ser en person i en livbåt.
- 01.30 Hkp i beredskap Super Puma (OH-HVG) lyfter från Åbos flygplats.
- 01.30 Mariehamn ringer MRCC Sth: "Enligt Silja Europa ingen kontakt med Estonia längre. Hon kan ha sjunkit. Senaste position 59.23N 21.42E Flera personer i vattnet."

- 01.33 Information från MRCC till ARCC om ovanstående.
- 01.34 Mariella rapporterar om många personer i vattnet.
- 01.35 MRCC H-fors beordrar kustbev.fartyget Valpas och Kiisla att avgå till haveriplatsen. De avgår omedelbart.
- 01.36 Berga meddelar ARCC Sth att besättning och ytterligare Hkp förbereds. I landtagning (uppsamlingsplats) på finska Utö.
- 01.36 MRCC Åbo begär att räddningscentralen i Åbo skall larma ut flygvapnets hkp.
- 01.39 På hemväg från föregående uppdrag får Q99 från F17 (Ronneby) besked om att Estonia sjunkit och att gå till förlisningsplatsen via Visby för tankning.
- 01.42 Larm till Söderhamn (Lage Bäckström). Start snarast. Samverkansfrekvens 123.10.
- 01.43 Silja Symphony purrar sin hotell- och konferenspersonal för att iordningställa sjukvårdsavdelningar för räddade.
- 01.44 Silja Europa är framme på haveriplatsen.
- 01.45 MRCC Sth meddelar MRCC Åbo att Hkp Q97, Y65, Q91, Q99 och ytterligare ett par är larmade.
- 01.46 Larm till Säves Hkp Y6<sup>8</sup>(Bo Lundström) med en timmes beredskap: "Gå till Berga! Sjunkande färja!". Lastar två flottar och 50 filter. En anestesiläkare (Liselotte Yregård) med. Beräknad start 03.00.
- 01.47 Larm till besättning för Ronnebys Hkp Y69, som var tom och utan radar. (Lastar,,tankar och tar med en extra ytbärge. Mellanlandar i Visby, men tankar ej för att ha tomtvikt för last.)
- 01.47 Förfrågan från ARCC Arlanda till Berga om ytterligare hkp-resurser kan ordnas.
- 01.49 MRCC H-fors frågar MRCC Sth om antal passagerare och besättning ombord Estonia.
- 01.50 MRCC Sth tar kontakt med Estlines redare Mats Björnudd och informerar om situationen. Ber honom försöka få tag i passagerarlistor och ordna telefonnummer dit anhöriga kan hänvisas. SOS-A kan hjälpa till med krisgrupp.
- 01.50 Räddningskommendören kommer till Åbo MRCC och blir sjöräddningsledare.
- 01.50 Hkp Q97 startar från Visby. Beräknar en tim. flygtid till haveriplatsen. Anmälan till OSC Europa. (Inget svar på kanal 16 vid framkomsten. Besked från finsk Hkp att "plocka upp var ni kan".)

- 01.50 Larm från ARCC Arl. till Ronneby (13.div. Torbjörn Jonsson).
- 01.51 Mariella observerar personer i vattnet.
- 01.52 Isabella observerar personer i vattnet.
- 01.52 MRCC Sth meddelar MRCC Åbo att tre hkp kommer från Sverige. De är Q97 (Visby), Y65 (Berga) och Q99 från Ronneby.
- 01.55 MRCC H-fors frågar MRCC Tallin om Estonia. Får besked om 679 passagerare och 188 i besättningen. Detta är första kontakten med Tallinn.
- ~~01.55 Hkp Q97 (Super Puma) är befordatt starta från Visby.~~
- 01.58 MRCC Helsingfors meddelar Nagu om antalet ombordvarande på Estonia.
- 01.59 MRSC Mariehamn meddelar MRCC Sth att en finsk hkp nu är på haveriplatsen. Har räddat en person från livbåt.
- 02.00 ARCC Arl får besked från Berga (Widholm) att man söker besättning till hkp Y72.
- 02.00 En radiooperatör på LKC (polisens ledn.central Sth) hör om Estonias förlisning på riksradions nyheter. Meddelar polisledningen detta.
- 02.00 Mariella, Silja Symphony, Silja Europa, och Isabella arbetar med att försöka få upp nödställda ur flottan. Mariella tar upp 17 personer.
- 02.00 Silja Symphony begär hjälp av finsk hkp på kanal 16 för att ta upp nödställda från livflottar. (Hkp landar sammanlagt fem gånger och lämnar av 20 överlevande och en död).
- 02.00 MRCC Sth meddelar MRCC Åbo att Danmark erbjuder två danska hkp (202 och 277) som står i beredskap att starta.
- 02.02 Mariella observerar folk på en flotte.
- 02.02 MRCC Åbo informeras om att Estonia var på väg från Tallinn till Stockholm med 679 passagerare och 188 i besättningen.
- 02.05 LKC Sth informerar sin personal om vad som är känt om Estonia. Trafikledaren (Stig Löfgren) som skulle sluta sitt pass ombeds stanna kvar.
- 02.05 Räddningsinspektör Viinamäki kommer till MRCC Åbo.
- 02.05 Hkp Super Puma, OH-HVG från Åbo bekräftas vara framme på haveriplatsen.
- 02.06 MRCC H-fors frågar MRCC Åbo om helikopterläget.
- 02.07 Besättning klar för hkp Q91 Ronneby. Startklar för att gå mot Visby.
- 02.07 Order till sjöbevakningens flyggrupp i H-fors att avgå till haveriplatsen.

- 02.08 Mariella räddar 5-6 personer med egen flotte.
- 02.10 LKC Sth söker ytterligare information på text TV.
- 02.15 Säve meddelar ARCC Arl. att hkp Y68 är startklar om 15 min.
- 02.15 Besättning till hkp 095 kommer till Söderhamns flygfält Lastning och topptankning. Får besked att gå till Berga.
- 02.15 MRCC Åbo larmar länspolisjurist Mikko Paatero och flyg-kommendör Heikki Malkamäki.
- 02.15 Kontakter med Helsingfors räddningsverk, finska statens verk för Vatten och Miljö samt MRCC H-fors.
- 02.15 Transportflygskvadronens helikopter larmas på Utti.
- 02.18 LKC Sth tar kontakt med MRCC Sth och får information om att Estonia sändt nödanrop och att all kontakt med fartyget därefter upphört.
- 02.18 ARCC Arl. får besked från Söderhamn att en besättning till hkp finns klar.
- 02.20 Rättsmedicinare Antti Jääskeläinen kallas till Åbo MRCC.
- ~~02.20 Hkp Y65 startar från Berga.~~
- 02.20 MRCC Stockholm får tel.samtal från UD (Kerstin Melén). Vill veta vad UD kan göra. Uppmanas larma UD i Finland om samordning med finska myndigheter om uppsamlingsplatser och information till anhöriga och allmänhet.
- 02.20 LKC Sth anmodar polisens växel att koppla alla samtal om Estonia till LKC, samt att förbereda personalförstärkning.
- 02.20 GTS Finajet framme på havariplatsen.
- 02.20 Hkp Y65 från Berga klar att starta.
- 02.20 MRCC H-fors beordrar kustbevakningsfartyget Kiisla från Hangöområdet till havariplatsen.
- 02.20 Hkp OH-HVG (Åbo) rapporterar till Silja Europa vad man sett och tagit upp ur havet. Fortsätter att rädda personer från flottar.
- 02.25 MS Finnmerchant kommer fram till havariplatsen.
- 02.25 Inom LKC Sth analyseras vad som är känt. Bedömningen blir att huvuduppgiften skall vara information/stöd åt anhöriga per telefon och vid Estlineterminalen samt framtagande av passagerarlistor. Stig Löfgren beordras att biträda poliskommissarien LKC.
- 02.28 Länspolisens jurist Paatero anländer till MRCC Åbo.
- 02.29 MRCC Sth får från Hkp Y65 (Berga) på kanal 16 besked om att de är framme om 30 min. Informeras om att Europa är OSC och frekvens 123.10. Landningsplats på finska Utö,
- 02.30 Sjöbevakningens hkp lyfter från Malms flygplats H-fors.

- 02.30 ARCC larmar metereologer om att sända väderkortor.
- 02.30 ARCC Tammerfors har 8 finska helikoptrar till förfogande.  
3 är i insats (2 Puma, 1 Bill 412 amb.).
- 02.30 LKC Sth tar förnyad kontakt med MRCC Sth. Informerar om att fartyget troligen sjunkit. 679 pass. och 188 besättning?
- 02.30 Information till jourh. polischef Stefan Carp i Sth.
- 02.30 Överstyrman Raimo Kottonen rapporterar till MRCC Åbo att alla tillgängliga hkp behövs till haveriplatsen.
- 02.30 MRSC Mariehamn larmar polisen i Mariehamn.
- 02.32 MS FinnJet ringer MRCC H-fors: "Partygen kan ej undsätta folk i flottarna! Hkp behövs!"
- 02.33 MRCC H-fors får medd. från Åbo att sju personer räddats.
- 02.34 ARCC Arl. får samtal från Visby (Kurt Karlsson) om att Hkp Q99 (Ronneby) tankar och beräknar start 02.50.
- 02.35 LKC Sth vidtar förberedelser för registrering av passagerare och anhöriga. Datablanketter trycks upp och läggs ut till operatörerna.
- 02.38 Hkp Y69 (Ronneby) meddelar ARCC att de snart är startklara för att gå mot Visby.
- 02.40 Hkp Y65 (Berga) framme efter 45 min. flygtid.(Sökte över två livbåtar och två flottar utan överlevande. Från en tredje flotte togs en kvinna upp. Sedan blev det fel på vinschen när ytbärgaren på nytt var nere. Han blev hängande och måste sedan sättas ned på Silja Europa, trots svårigheter på grund av sjöhävningen. Y65 återvände till Huddinge sjukhus med den medtagna kvinnan. Efter att ha fått ny vinsch på Berga gjordes ny flygning till haveriområdet. Där bärades tre avlidna som fördes till Hangö.)
- 02.40 LKC Sth informerar UD-jouren om förlisningen och vidtagna åtgärder.
- 02.41 Hkp 095 (Söderhamn) meddelar ARCC Arl. att de strax är startklara för att gå mot Berga.
- 02.45 MRCC Sth har samtal med Kustbevakningens RLC om ev. behov av deras flygplan (Casa) att fungera som lokal "ATC" för HKP.
- 02.45 Hkp Q91 lyfter från Berga.
- 02.45 Hkp Y68 lyfter från Säve.
- 02.45 Kommendör Malkamäki anländer till MRCC Åbo.
- 02.48 Hkp Y68 (Säve) är på väg mot Berga.
- 02.50 SÄPO-jouren Sth meddelar LKC att de informerar statsministern och statsrådsberedningen om olyckan.

- 02.50 Hkp Q97 från Visby är framme över haveriplatsen.
- 02.50 Mariella rapporterar att nio överlevande tagits ombord.
- 02.50 Hkp Q97 framme och anmälan till OCC Europa. Inget svar på kanal 16. Besked från finsk helikopter: "Plocka upp var ni kan!".(Sammanlagt 15 överlevande togs upp i tre vändor. Via Utö för tankning och sedan till Hangö där polis och ambulans tog emot patienter från ett flertal Hkp. Ater i Visby 18.15.)
- ~~02.51 Hkp Q91 i Ronneby är startklar~~
- 02.52 Isabella rapporterar att en räddad tagits ombord.
- 02.55 Hkp Q99 (Ronneby) startar från Visby. Beräknas vara framme ca 03.40.
- 02.55 Tjänstgörande officer vid gränsbevakningsstyrkorna larmar befälhavaren för flygskvadronen i Rovaniemi.
- 02.55 Rikspolisstyrelsens (RPS) jourcentral i Sth kontaktar poliskom. i LKC om vem som leder på polissidan. Arbetet skall initialt ledas av LKC. <sup>© (Detta är första kontakten med SOS-A)</sup>
- 02.58 MRCC Sth ringer SOS-A<sup>©</sup> och förbereder dem på att skadade kan komma att föras till Sverige. Driftsledaren söker jour havande tjänsteman (j.tjm) för sjukvården med minicall.
- 03.00 MRCC H-fors har samtal med MRCC Tallinn om läget.
- 03.00 SOS-A Sth har sökt jourh. tjm. för sjukvården. Barbro Naroskin svarar och får information. Hon vidarekopplas till tre sjukhus (SÖS, KS och HS). Patienter från olyckan förutsätts föras till sjukhus i Åbo och Mariehamn. I sista hand till Sth HS.
- 03.00 LKC Sth ringer poliskomm. Verner Berggren (ODc) som meddelar att han kommer till LKC.
- 03.03 Två fartyg från Estland går mot haveriplatsen.
- 03.05 MRCC Åbo får medd. om att en svensk hkp Q97 har anlånt till haveriplatsen.
- 03.05 Hkp 095 startar från Söderhamn mot Berga.
- 03.10 Finska hkp landar på Silja Symphonys däck med fyra räddade.
- 03.10 Hkp Q91 (Ronneby) är på väg mot haveriplatsen. Beräknar ca två timmars flygtid. Får besked att Silja Europa är OSC.
- 03.10 Hkp 095 lyfter från Söderhamn mot Berga.
- 03.10 MRCC Sth får information från MRCC Åbo: "10 personer räddade. De är ombord på Isabella och Mariella. Stort antal flossar med folk i siktade. Finnjet och Europa samt ett antal övriga ytenheter är i havariområdet."

- 03.10 MRCC Sth erbjuder MRCC Abo hjälp med Kustbevakningens flygplan Casa, som finns i Abo. Kan användas som flygande ATC. Dessutom information om svenska sjukvårdsresurser.
- 03.10 SOK Århus ringer MRCC Sth och blir informerade om läget. De ombeds inventera hkp-resurser i Danmark och sedan meddela ARCC Arl.
- 03.30 Finska helikoptrar har trots sjöhävningen tre gånger landat på fartygen som tagit hand om de överlevande.
- 03.15 ARCC Arl. får samtal från danska ARCC Karup med erbjudan om hjälp med två hkp. Beräknad flygtid till havariplatsen 4 timmar. Beskedet vidarebefordrat till ARCC Sth.
- 03.19 SOS-A Sth kontaktar polisens LKC med förslag om telefonnummer dit oroliga anhöriga kan ringa.
- 03.20 De första räddade/patienterna förs in till Utö "reception center".
- 03.24 Mariella har 14 räddade ombord.
- 03.24 MRCC Sth söker kontakt med MRCC Abo men får ej svar. De är förmodligen "maxade" (överbelastade).
- 03.25 UD-jouren Sth (Kerstin Melén) informeras av CC/LKC Sth.
- 03.25 Landstingets krisgrupp söks av LKC Sth via SOS-A.
- 03.26 MRCC Sth meddelar ARCC Arl. att de två erbjudna danska hkp kan starta mot Visby eller Berga.
- 03.30 Finska hkp har, trots sjöhävningen med 8-10 m höga vågor tre gånger landat på fartygen och lämnat av överlevande.
- 03.30 Polisens ledn.central får av SOS-A veta att Barbro Naroskin är sjukvårdens samverkanperson. Polisen meddelar då att ett stort antal personer från Stockholmspolisen fanns med på Estonia. Polisens ledn.central vill att Barbro Naroski beger sig dit.
- 03.30 Kriminalkommisarien på LKC (Danielsson) kallar in ytterligare krimpersonal och upprättar direktförbindelse med Abo-polisen.
- 03.30 Hkp Y69 lyfter från ~~Käringön Ronneby~~
- 03.30 LKC Sth informerar polischeferna Sven-Åke Hjälmroth och Gösta Welander om läget.
- 03.34 Hkp Q99 (Ronneby) har av Hkp Q97 (Visby) som är framme fått veta att många flottar syns på havariplatsen. Frågar MRCC Sth om de skall dumpa sina flottar. Hänvisas till OSC och Abo.

- 03.35 Jourh. tjm. Barbro Naroskin (LKC Sth) ringer till sjukhusen att de bör informera jourerna och sedan informera tillbaks till henne. Hon ringer sedan till socialjouren, aktiverar dem och frågar om hur mycket folk de kan ställa upp med.
- 03.38 Finska hkp HS-14 X-92 från transportflyg-skvadronen lyfter från Utö.
- 03.40 Hkp Q99 (Ronneby) framme och dumpar två uppblåsta flottar. Tar upp en kvinna och två män från en flotte. Sedan ytterligare två män från en annan flotte. Går därefter till finska Utö.
- 03.40 Polispatrull på Estline-terminalen i Sth har fått kontakt med Bengt Bryungs på rederiet. Två tel.linjer upprättas. En för anhöriga och en för LKC. Information till media fr LKC
- 03.44 Enl. LKC Sth är ytter polisbevakning är på väg till terminalen.
- 03.44 Hkp Y64 från Berga startar med sjukvårdsgrupp från Huddinge sjukhus mot haveriplatsen.
- 03.44 LKC Sth får tel. från jourh.tjm på Landstinget (Barbro Naroskin) Hon kallar in krisgrupper på SÖS, HS och St Görans sjukhus. Skall även ordna krishanteringspersonal till Estonia-terminalen.
- ~~03.45 Hkp Y64 (Berga) startar med sjukvårdsgrupp från Huddinge sjukhus.~~
- 03.48 Silja Europa räddar en man <sup>inomhushus</sup> från en flotte.
- 03.50 Finsk hkp OH-HVK Vertol är framme på haveriplatsen.
- 03.54 Besättningen till KBV-flyget Casa ringer MRCC Sth och meddelar att de är 90 min. bilresa från flygplanet i Åbo. Uppmanas ta kontakt med MRCC Abo om deras medverkan.
- 03.55 Chef för polisens ledn.grp (Verner Berggren), jorh. polischef (Stefan Carp) m.fl. till LKC Sth.
- 03.55 Danska hkp Rescue 280 lyfter från Aalborg mot Visby.
- 03.58 LKC Sth (Verner Berggren) beslutar att K1 (Krim 1) skall svara för registrering av alla berörda samt att uppgifter till pressen skall beslutas av K1c. Samordning i övr. på LKC.
- 04.00 Från finska Utö meddelas till ARCC Sth att sikt, molnbas och områdets utbredning medger ytterligare Hkp-insatser.
- 04.00 Finska kustbev. fartyg Tursas kommer fram till haveriplatsen.

- 04.00 MS Ministar kommer fram till haveriplatsen.
- 04.00 Besättningen KBV-Casa på väg till Abo flygplats.
- 04.00 Hkp Q91 (Ronneby) anger att de är framme på haveri-platsen om 45 min.
- 04.00 MRCC Åbo avböjer erbjudande om ytterligare hkp-hjälp. Sammanlagt 12 st hkp är i verksamhet samtidigt.
- 04.00 Krim.kom. Danielsson LKC Sth har upprättat direktför-bindelse med polisen i Åbo.
- 04.00 LKC Sth (Krkom Danielsson) kallar in Walter Kegö, K1, för registreringen.
- 04.01 Sjöfartsverkets (Sjöfv) Lars Göran Bronow meddelar MRCC Sth att han beger sig till Sjöfv. och upprättar en massmediafunktion. Inspektionen är även underrättad.
- 04.05 Carl Bildt ringer MRCC Sth och meddelar att kontakt kan tas med UD:s vakthavande om det blir några problem med överflygningar av Åland.
- 04.06 ARCC får besked från Danmark (Karup) att Hkp R280 i Aalborg och Hkp R277 från Værløse har startat mot Visby, framme 05.40.
- 04.06 LKC Sth bekräftar till SOS-A att ett stort antal polispersonal från Stockholmsområdet fanns med på Estonia. Olyckan kommer att beröra anhöriga i hela landet.
- 04.10 Rikskrim:s id-grupp kallas in av LKC Sth.
- 04.10 MS Ingrid Gorthon kommer fram till haveriplatsen.
- 04.10 Finska hkp HS-6 X-62 från transportflyget lyfter från Utti.
- 04.13 MRCC Sth får besked från ARCC att besättningen på Hkp Q97 (Visby) ringt från finska Utö där man lämnat sex överlevande. "Det har varit mycket svårvinsschat. Estonia har sjunkit mycket snabbt. Mycket folk i vattnet, många flottar och döda." Hkp Q97 bedömer det meningsfullt att sända fler hkp. Besked att Y74 (Berga) och 095 (Söder hamn) kommer.
- 04.13 ARCC Åbo meddelar MRCC Sth att Q91 (Ronneby) anger att Hkp Y65 är på väg tillbaka till Berga. De behöver nya ytbärare och hjälp med att byta vinsch. Meddelar att det finns mycket folk i vattnet.
- 04.15 Finska hkp har tagit upp 31 överlevande och en död.
- 04.15 SRV:s GD underrättas av Försv.dep. Marie Hafström
- 04.16 SOS-A underrättar sin larmchef i beredskap (för hela landet) som för tillfället är Rod Wiberg i Jönköping, om vad som är känt om olyckan.

- 04.20 Sjukv. jorh. tjm. i Sth Barbro Naroski<sup>b</sup> ringer ambulansöverläkare Anders Sköldebrand, CAK, och informerar och ber honom åka till SOS som stabsläkare.  
Polisen sänder radiobil för transporten till SOS-A.
- 04.20 LKC STH tar förnyad kontakt med MRCC Sth som bekräftar att Estonia sjunkit. Fyra räddade. Ombord 444 svenskar, 235 estländare och 24 lastbilar.
- 04.30 UD Sth informerar LKC om tel. nummer för allmänheten resp. polisen. 08-769 3000.
- 04.30 SRV:s och KBV:s GD konfererar. Inga omedelbara åtgärder.
- 04.30 Säves hkp Y68 kommer i en regnskur in över området.  
(Befälshavare är Bo Lundström, läkare Liselotte Yregård.  
De finner flotte med 11 personer. Ytbärgaren Torbjörn Olsson färs ned och konstaterar att fem ej är kontaktbara. De återstående sex tas upp en efter en och är mycket medtagna. De är:  
**Morten Boje, dansk, 28 år**  
**Sara Hedrenius, svensk, 20 år**  
**Paul Andersson, svensk, 32 år**  
**Kent Härstedt, svensk, 20 år**  
**Elmar Siegel, estländare, 43 år**  
**Paul Barney, britt 38 år.**  
Den sistnämndes temperatur var nere i 29° när han togs upp i hkp Y68. Efter en stund under filter var temperaturen uppe i 30,8. Efter 30 min. på havariplatsen gick Y68 till Mariehamn. Man lämnade av patienterna till centralsjukhuset där. Samtliga överlevde. Hkp Y68 gick sedan åter till havariplatsen. Man fann inga överlevande men tog upp döda som fördes till Abo.)
- 04.32 Hkp HVD från Abo är framme på havariplatsen.
- 04.45 Sjukvårdens jourh. tjm. i Sth Barbro Naroski<sup>b</sup> kommer till LKC och blir samverkansperson där.
- 04.45 Hkp Y64 (Berga) är framme. Finner tomma livbåtar och flottar. Går in längre mellan andra hkp. En man i och en utanför en flotte upptäcks.(Man konstaterar fel på vajer och vinsch och får använda en reservvinsch. Efter stora svårigheter får man upp en man. Nästa gled ur selen men ytbärgaren simmade efter honom och tog upp honom. Y64 gick sedan till Utö. Sjukvårdsgruppen fick där hjälpa ett 20-tal överlevande före ambulanstransport.)
- 04.45 MRCC Sth informerar SOS-A om läget. Sannolikt ej så stort behov av sjukvårdsresurser i Sverige.
- 04.46 Hkp Y74 (Berga) startar från Berga för att via Huddinge sjukhus gå till havariområdet.

- 04.47 Hkp Q99 (Ronneby) landar på finska Utö och lämnar av räddade
- 04.48 Mariella rapporterar 16 räddade ombord.
- 04.48 Hkp Y65 (Berga är på väg till Huddinge sjukhus med en patient vars status har meddelats sjukhuset.
- 04.50 Hkp Q91 (Ronneby) kommer in mot haveriplatsen lågt från sydväst och spanar i mörkret. Finner flotte med överlevande. Sammanlagt tar Q91 (major Ronnie Larsson) upp sex överlevande. (När ytbärgaren, Johan Larsson, hade vinschats ner och skulle ta en man vid flottens kant som visade livstecken, pekar denne på en till synes död man som flyter i flotten. Ytbärgaren drar fram den mannen och granskas hans ögon. Av pupillerna konstaterar ytbärgaren att mannen är vid liv. Mannen är Sten Jolind från Statens Räddningsverk. Efter det att ytbärgaren fått selen på honom och man börjat vinscha blev det ett ryck och Jolind föll ned i vattnet. Ytbärgaren lyckades ännu en gång få på honom selen. Han togs upp till helikoptern så dålig att man befara att han inte skulle överleva. Då Jolind togs in på sjukhuset i Abo var hans tillstånd kritiskt. Kroppstemperaturen var nere i 26,5°. Samma kväll hade han vaknat till medvetande och fick vid sjuksängen besök av de tre statsministrarna från Estland, Finland och Sverige!) Hkp Q91 hade lämnat av de räddade vid Utö och måste sedan gå till Mariehamn för reparation.
- 04.50 MRSC i Mariehamn meddelar MRCC Sth: "OK för att landa såväl i Abo som i Mariehamn. F.n. ett 20-tal räddade".
- 04.51 En hkp landar på Silja Symphonys däck med en man från MRCC i Abo. Han flygs vidare till Silja Europa för att biträda OSC som flygledare.
- 04.52 Stabschefen i landstingets sjukvård Sth, Anders Sköldebrand, anländer till SOS-A. Han får information av driftledaren. Ringer sedan sin jourh.tjm. (samverkansperson) hos LKC Sth. Hon bekräftar att MRCC i Abo är räddningsledare och att det finns ett stort antal svenska hkp på haveriplatsen. Hon meddelar även att ett stort antal överlevande förts till Finland för vård.
- 04.55 Larmchefen SOS-A, Anders Klarström, rings upp i sin bostad. Håkan Lindberg från <sup>CAK</sup> ~~SOS-A~~ anmodas bege sig till MRCC i Nacka för att vara samverkansperson där.
- 04.57 Hkp Y65 (Säve) lyfter från Berga.

- 05.00 LKC (Claes Karlsson) meddelar MRCC: "Polis på plats i Frihamnsterminalen. Jobbar med att få fram passagerarlistor. Landstingets krisgrupp är på plats."
- 05.01 MRCC Sth faxar till MRCC Åbo att en överlevande är på väg till Buddinge sjukhus.
- 05.02 Hkp Y64 (Berga) framme över haveriområdet.
- 05.04 SOS-A:s driftschef (Lars Karlsson) ringer driftledaren och anmodar honom att förstärka bemanningen på SOS-A
- 05.06 Silja Europa rapporterar att 40 personer är räddade.
- 05.08 Kustbevakningen Sth meddelar MRCC Sth att ytterligare ett flygplan lyfter från Sturup och går till Gotland.
- 05.09 SOS-A söker försvarsdirektören (Länsstyrelsen, personsök.)
- 05.10 Sjukvårdens samverkansperson hos Polisen får besked om att socialjouren kan ställa upp med 20 personer.
- 05.10 LKC ringer in beredskap till Sjöpolisen (OCHJ).
- 05.10 Efter medd. från Silja Symphony räddar en hkp en man på en upp-och nedvänd flotte.
- 05.12 MRCC Sth noterar: "Hkp 095 (Söderhamn) lämnar Berga. Framme vid olycksplatsen om 34 min. (Ca 05.45)
- 05.15 Anders Sköldebrand (sjukvårdsansv. SOS-A) förklarar att verksamheten bör inriktas på omhändertagande och stödfunktioner för anhöriga. Beslutar att ringa Tom Lundin som har PKL-funktion (katastrofpsykiatri). Han bedömer att olyckan kan få många anhöriga att strömma till Frihamnsterminalen. Beslut att upprätta mottagningscentrum på färjeterminalen samt beslut om att be Bo Brisimar vara ledningsläkare på terminalen tillsammans med Tom Lundin.
- 05.15 Kustbev.fartyget Tursas räddar en man från en flotte.
- 05.15 Anders Klarström (larmchef) kommer till SOS-A. Beslut tillsammans med sjukvårdssidan att två sjukvårdsgrupper (en läkare + två sjuksköterskor i varje) och en ledningsambulans skall sändas till färjeterminalen. PKL-grupp i beredskap. Skall vara på plats 06.00.
- 05.19 Försvarsdirektören (Hans Linder) besvarar sökningen och informeras av SOS-A.
- 05.20 Fem räddade från en flotte tas ombord på Silja Symphony.
- 05.22 SOS-A tar kontakt med jourhavande präst och medmänniska och informerar dem.
- 05.25 Isabellas besättn. tar själva upp en överlevande från havet. 16 överlevande sätts från hkp ombord på Isabella.

17.

- 05.25 MRCC Sth faxar till MRCC Åbo om kustbevakningens plan på Gotland. Ber dem meddela om de vill använda det.
- 05.25 Efter överenskommelse med SOS-F tar Anders Klarström över som larmchef i beredskap.
- 05.28 Räddningscentralen i H-fors underrättas om behov av yt-bärgare.
- 05.38 Registreringen K1 (Walter Kegö) på plats LKC Sth. Öppnar med fem telefonnummer. Växeln informerad.
- 05.42 \*Statens Haverikommission (SHK) ~~nämnas~~ (personssökare).  
(Sökningen besvaras 06.01 av Sven-Erik Sigfridsson)
- 05.43 \*Statens Räddningsverk (SRV) vakthavande tjm. ~~söks~~ på personssökare. (Besvarar sökningen 05.44)
- 05.45 Hkp Y69 (Ronneby) är framme och får endast besked från OSC att vänta. Ser en kantrad livbåt med tre personer och ~~\*SOS-Asöker~~. firar ned ytstågaren. Denne blir skadad av ett slag mot livbåten av en stor våg. Ytbärgaren räddas sedan av Hkp Y74. (Se 06.00)
- 05.45 Hkp o95 (Söderhamn) framme över haveriområdet.
- 05.46 Danska HKP har landat i Visby.
- 05.48 \*Socialstyrelsens vakth. tjm. ~~meddelas~~ på personssökare.  
(Inget svar)
- 05.51 HKP Q99 startar från finska Utö. Ser flotte med fyra personer och tar upp en. En stor våg vältar flotten med de tre återstående. Trots detta lyckas man ta upp även dessa. De är mycket medtagna.
- 05.55 Information från SOS-A (Anders Klarström) till andra SOS-centraler om tel. nr m.m. samt till polisen och sådana som ringt upp och lovats svar senare.
- 06.00 Hkp Y74 (Berga) är framme. Tar upp en man från en flotte. En ytstågare från en annan Hkp finns i vattnet och en flotte med en man kommer drivande. Tar först upp en man som ytstågaren från Y69 (Ronneby) håller i vattnet. Där efter en man som håller sig fast i drivankarlinan. Sedan ytstågaren från Y69. I en andra omgång tas ytterligare tre överlevande och en ytstågare upp. Totalt alltså 6 + 2 yt-bärgare.
- 06.00 Minläggaren Uusimaa framme på haveriområdet.
- 06.04 Håkan Lindberg från Landstinget kommer till MRCC Sth.
- 06.05 Silja Europa rapporterar 50 personer räddade, *Värtahamnen*  
*medordet är: ut Europa*
- 06.06 De enheter och personer som är kallade till Frihamnsterminalen finns på plats.

- 06.06 Mariella rapporterar att man har 25 räddade ombord.
- 06.20 SRV får samtal från Skövde att Sten Jolind från SRV fanns med ombord.
- 06.21 Samtal till ARCC från Hangö (Flemström): "Bränslet slut på finska Utō!" Får besked att det är OK med tankning i Åbo och Mariehamn. Direktiv att meddela vidare till övriga HKP. Bränslestation anordnad i Pärnäis i Nauvo.
- 06.25 Polisens ledningsbuss till Estline-terminalen.
- 06.27 Danska HKP 280 och 277 startar från Visby mot haveriområdet. Karup underrättas. Beräknas vara framme 06.37. Vill ha instruktioner från MRCC Sth.
- 06.30 HKP Q99 (Ronneby) landar på Hangö. Sammanlagt har de räddat 9 personer. (Landning i Visby 18.00)
- 06.33 MS Isabella rapporterar 17 överlevande ombord.
- 06.38 Sveriges Radio frågar SRV om krisgrupper. Hänvisar till Socialstyrelsen och Landstinget.
- 06.49 SOS-A (Anders Sköldebrand) ringer Polisens ledn.c. och meddelar Barbro Nardeskin att telefonnumret 769 3000 är överbelastat.
- 06.50 LKC noterar att personal beordras till SÖS och KS för ev. identifiering.
- 06.50 Polisens tel. ankn. 9030 (Vkom/LKC) helt blockerad.
- 06.51 MRCC Sth har informerat MRCC Åbo om de danska HKP på väg. Danska HKP ombeds ta kontakt med OSC Silja Europa. Instruktionerna är att de skall söka personer i vattnet.
- 06.52 MRCC Sth informerar MRCC Åbo om tankningsplatser för HKP. (Se 06.21) Även Nagu sjöbev.station har bränsle.
- 06.53 ARCC meddelar att Q91 står i Mariehamn för reparation.
- 06.56 "Mediheli" hkp lyfter från Helsingfors.
- 06.57 Finsk HKP har landat på Silja Symponi med 11 överlevande och en död.
- 07.00 Lista om 15 räddade personer ankommer till LKC.
- 07.03 Silja Symphony rapporterar att de har 11 räddade ombord.
- 07.08 UD påstår att polisens växel hänvisar anhöriga till UD. Polisens växel informeras om vad som skall gälla.
- 07.05 MRCC Åbo ger GTS Finnjet tillstånd att fortsätta sin resa.
- 07.08 LKC (Wide K1) begär att polispatrull skall sändas till HS
- 07.10 HKP Y65 (Berga) startar från Berga åter mot haveriplatsen. Beräknas vara framme 07.00
- 07.11 MS Arkadia är framme vid haveriområdet.
- 07.13 Silja Europa rapporterar att 90 personer är räddade.
- 07.15 Tvärs-Nytt frågar SRV om ev. åtgärder från SRV.

- 07.15 Danska helikoptrarna 280 och 277 är framme vid haveriområdet.
- 07.20 Svårigheter att komma fram pr tel. till polisens växel. Anhöriga ombeds av lokalradion bege sig till terminalen.
- 07.21 Polisen meddelar SOS-A att de förstärkt sin växel.
- 07.30 Polisen upprättar stab i LKC ledningsrum.
- 07.38 MRCC Sth informerar polisen.
- 07.38 SOS-A meddelar samtliga sjukhusdirektörer att Kaj Essinger (sjukhusens koncernstab) vill träffa dem.
- 07.44 HKP Y74 (Berga) på väg mot Huddinge sjukhus med sex hypotermifall. Beräknas vara framme ca 08.21. Begär att få nya ytbärgare vid landning på Berga. Huddinge sjukhus och Berga meddelas.
- 07.45 Kustbevakningen Karlskrona erbjuder MRCC dykare vid behov.
- 07.51 MRCC Sth informerar SOS-A~~X~~ och ledningsläkaren om att inhämta identiteter på de överlevande förda till Huddinge sjukhus.
- 07.57 MRCC meddelar SOS-A att sex skadade kommer till Huddinge sjukhus kl. 08.20
- 07.59 MRCC Sth meddelar att HKP Y69 (Ronneby) har två bårfall och går mot Mariehamn med trasig vinsch. De vill veta var de skall lämna patienterna och om de skall reparera vinschen och återvända.
- 08.00 Stabsläkaren på SOS-A informeras av MRCC Sth om överlevande förda till Huddinge sjukhus.
- 08.01 MRCC Sth informerar Landstingets jourh.tjänsteman, som i sin tur meddelar sjukhusen.
- 08.02 MRCC Sth försöker få kontakt med MRCC Åbo angående HKP Y69 (Ronneby) utan att lyckas. Ber HKP Y69 själva försöka ta kontakt med Mariehamns sjöbevakn. för att klara ut vad de skall göra.
- 08.13 MRCC Sth sänder fax till MRCC Åbo med begäran att få senaste information om antal räddade.
- 08.16 MRCC Åbo meddelar i fax till MRCC Sth att ca 90 personer är räddade och att sökandet fortsätter.
- 08.34 MRCC Sth söker kontakt med HKP Y64 (Berga) som ej hört av sig till flygledn. Berga eller ARCC.
- 08.38 ARCC har fått information om att HKP Y64 (Berga) transporterar skadade från Utö till Åbo. Vill ha uppgifterna bekräftade av MRCC Sth.

- 08.38 ARCC har fått information om att HKP Y64 (Berga) transporterar skadade från Utö till Åbo. Vill ha uppgifterna bekräftade av MRCC Sth.
- 08.45 Inom ledningen på SOS-A diskuteras frågan om transport av avlidna.
- 08.49 Frihamnsterminalen meddelar SOS-A om behov av 200 filter.
- 08.53 Samtal till MRCC Sth från Berga HKP-Div (Lars Hall). Har landat med HKP Y74 (Berga). Har hört uppgifter om att man ej behövs mer. Vill ha uppgifterna bekräftade. Lars Hall bedömer att hjälpbefrivet fortfarande är stort.
- 08.55 MRCC Sth meddelar Berga (Lars Hall) att HKP Y74 (Berga) bör göras klar att avgå så snart som möjligt. Likaså HKP Y61 (Berga) som är redo för insats. MRCC Sth försöker informera MRCC Åbo.
- 08.58 SRV:s VT informerar RPS att SRV inte sänder observatör.
- 08.58 HKP Y61 och Y74 (Berga) avgår från Berga till haveriområdet.
- 08.59 Från brand/räddningsstationen på Värmdö (Gustavsberg) avgår en ambulanshelikopter med 200 filter till Frihamnsterminalen.
- 09.00 Kustbevakningen Karlskrona meddelar MRCC Sth att de har 27 lättedykare i beredskap om de behövs.
- 09.00 Överlämning till pågående personal ARCC.
- 09.06 MRCC Sth får besked att HKP Y64 (Berga) står på finska Utö. Meddelar flygledningen på Berga.
- 09.08 RPS Bertil Enemo meddelar SRV att polismästare Lars Nylén, Uppsala, är kontaktman.
- 09.13 MRCC Sth faxar info om dykarna i Karlskrona till MRCC Åbo.
- 09.25 HKP Y69 (Ronneby, Torbjörn Jönsson) meddelar MRCC Sth att de står i Mariehamn med trasig vinsch. Undrar om de kan bidra med transporthjälp.
- 09.27 OSC anmodar samtliga fartyg på haveriområdet att styra kurs 100°.
- 09.28 HKP Y78 är på väg Berga-Huddinge för att hämta läkare. Kr på haveriplatsen 50 min. efter start från Huddinge.
- 09.28 MRCC Åbo vill att HKP Y69 (Ronneby) skall gå från Mariehamn till Åbo för att hjälpa till med transporter mellan finska Utö och andra platser.
- 09.30 MRCC Sth meddelar HKP Y69 ovanstående begäran och anmodar dem att själva meddela ARCC härrom.
- 09.30 Säve HKP-div. (Ulf Edin) meddelar MRCC Sth att Säve har ytterligare en HKP i beredskap. Arbete pågår att få fram HKP Y72 från Linköping.

- 09.30 HKP Y61 lyfter från Berga mot haveriområdet.
- 09.41 HKP Q91 (Ronneby) är i luften igen enl. ARCC
- 09.45 HKP Y74 (Berga) samt Y61 (Berga) har startat från Buddinge och beräknar vara vid haveriplatsen 10.35.
- 09.50 ARCC meddelar att de kan "skrapa ihop" ytterligare tre HKP om man får fram besättningar. Dock ytterst tveksamt. Finnarna vill ha HKP till Åbo. Samordning med Flygtrafikledningen i Åbo.
- 10.00 Söderhamn meddelar ARCC att man har 2ff + 2 mek. till HKP O98. Får besked att om basera till F16 (Uppsala). Kallax (Luleå) har en komplett besättning.
- 10.20 Startorder till HKP U94 (Kallax) från ARCC.
- 10.32 ARCC anmodar MRCC Sth att meddela Finland om HKP U94 så att det inte bli problem, när de flyger ner via Vasa. HKP O98 (Söderhamn) kommer även att starta.
- 10.45 MRCC Sth faxar till MRCC Vasa och MRCC Åbo att se till att omedelbar clearance och tillstånd ges till HKP U94 (Kallax).
- 10.50 OSC anmodar fartygen att gå kontrakurs i sökandet.
- 10.57 HKP O98 (Söderhamn) och U94 (Kallax) har startat enl. medd. till ARCC.
- 11.05 MRCC Åbo meddelar till MRCC Sth att inga fler HKP behövs utöver de som är i insats. ARCC informeras om detta.
- 11.14 Svar från MRCC Vasa till Sth att hkp U94 (Kallax) kan ta vägen ner över Vasa.
- 11.15 SOS-A~~X~~ frågar om behov av förhöjd beredskap på sjukhusen kvarstår. MRCC Sth undersöker med Finland.
- 11.18 HKP Y69 (Ronneby) står nu i Åbo enl. direktiv från MRCC Åbo. Har tagit kontakt med flygledningen men ingen tycks veta vad man skall göra. MRCC Sth har försökt nå MRCC Åbo på telefon men utan framgång. Har i stället faxat begäran om uppgifter för HKP Y69.
- 11.20 MRCC Sth kontaktar MRCC Åbo. OK att minska beredskapen. Liten risk att stort antal skadade finns som behöver sjukhusvård.
- 11.22 Information till SOS-A~~X~~ om ovanstående.
- 11.30 Begäran från MRCC Åbo till MRCC Sth om utredningshjälp till haverikommision. Faxat vidare av Bertil Skog till SHK.
- 11.30 Samtal till ARCC från Hangö (Kurt Karlsson) HKP Q99, Q97, O95 och Y65 finns där.
- 12.00 Hkp Y75 lyfter från Berga.
- 12.08 HKP O98 (Söderhamn) på F16 får order att gå till Hangö med bytesbesättning.

- 12.20 MRCC Åbo lämnar besked: Avbryt sökandet!
- 12.25 HKP Y69 (Ronneby) startar från Hangö mot haveriområdet.
- 12.30 MRCC Sth meddelar MRCC Åbo att HKP Y65 (Berga) går från Hangö till Berga. Åbo önskar ha kvar tre svenska HKP för spaning tills det blir mörkt. Meddelat ARCC som utser de HKP som skall vara kvar.
- 12.38 ARCC meddelar att HKP O98 (Söderhamn), Y76 (Berga) och Y72 (Berga) går till haveriområdet. Övriga återvänder hem.
- 12.44 MRCC Sth informerar Landstingets försvarsavd. (Hendry Andersson) om läget.
- 12.56 ARCC meddelar Söderhamn att HKP U94 (Kallax) anländer Söderhamn ca 13.20.
- 13.00 (Ca.) Socialstyrelsen (Ulla Wistrand) ger garantier för hemtransport av svenska skadade i Finland med uppdrag till SOS-A att förbereda detta. Kontakt med Sätenäs om Herkulesplan och om SOS-ambulansplan på Säve. Ansträngningar att få besked från finska myndigheter och sjukhus misslyckades. (Först nästa dag kom uppgifter från de finska sjukhusen. UD försägde <sup>högra ay</sup> skadade med biljetter till regulärt flyg till Arlanda.)
- 13.33 MRCC Åbo meddelar att HKP O98 (Söderhamn) kvarstannar. HKP Y76 och Y72 startar med utvilade besättningar från Berga. Övriga återgår när Y76 och Y72 kommer in i området.
- 14.02 Berga informeras av ARCC om att HKP Y76 (Berga) går i stället för HKP Y65 (Berga) till haveriområdet.
- 14.05 ARCC meddelar att HKP Y72 (Berga) startar. HKP Y74 (Berga) samverkar.
- 14.10 Berga meddelar att det blir HKP Y65 som går i stället för Y76.
- 14.50 HKP Y65 landar på Berga. *samverkansperson*
- 14.52 SOS-A får besked från Polisens lednc. (Britt-Marie Forsman) att Mariella beräknas komma till Stadsgårds-terminalen kl. 23.00 och har med 25 överlevande.
- 15.00 HKP Y76 startar från Berga. Y72 (Berga) och O98 (Söderhamn) är kvar i sökområdet. Övriga svenska HKP är på väg hem.
- 15.19 HKP Y74 (Berga) meddelar att de är vid Huddinge sjukhus ca 15.50. Vill ha hjälp att lasta av.
- 16.10 HKP Y75 landar på Berga.

- 16.22 Flygplaneringen Berga vill ha info hur länge MRCC Åbo vill använda svenska Hkp.
- 16.34 LKC meddelar MRCC Sth att man önskar flyga ut 4 man polispersonal till Mariella.
- 16.55 Enligt ARCC finns nu i haveriområdet HKP Y72 (Berga), Y76 (Berga) och 098 (Söderhamn).
- 17.38 HKP 098 (Söderhamn) landar i Hangö för tankning.
- 17.40 Silja Symphony kommer till H-fors med 20 överlevande och en död.
- 17.43 Polisen Sth frågar MRCC Sth:
1. När är Mariella inomskärs?
  2. Var ligger Hkp-däcket?
  3. Kan man passa på frekv. 123.10?
- Svar från Mariella vidarebefordrat till Polisen.
- 18.00 MRCC Sth konf. med MRCC Åbo om planeringen för morgondagen. De vill fortfarande ha tre svenska Hkp som opererar ut från Åbo. 098 är på väg till Åbo.
- 18.10 HKP Y76 (Berga) och Y72 (Berga) återgår hem från haveriområdet.
- 18.15 Polisens Hkp 945 har startat från Gärdet mot Mariella. MRCC Sth informerar Mariella härom.
- 18.35 Hkp Y76 (Berga) landar på Berga.
- 18.40 Hkp Y72 (Berga) landar på Berga.
- 18.47 Hkp 098 landar i Åbo och kvarstannar där.
- 18.49 MRCC Sth bekräftar för Polisen att sex överlevande kommer med Silja Europa 01.00. Två polishelikoptrar har landat på Mariella. Polisen har ett massivt uppåbåd som möter vid färjelägena för att slussa undan överlevande.
- 20.09 MRCC Sth frågar Åbo om spaningarna avbrutits eller fortfarande pågår.
- 22.00 MRCC Sth informerar Åbo om att hkp Y68 och Y69 startar i morgon 04.00. Åbo anser att det räcker med start 06.00. Man skall ha en större briefing kl. 08.00 finsk tid. Inga ytterligare sjögående enheter behövs.
- 22.02 MRCC Sth informerar Berga och ARCC Arl. om flygplaneringen.

Torsdagen den 29 september 1994

- 05.03 Information till Berga (Andreé) om vad som gäller för helikoptrarna under morgonen.

05.48 ARCC Arl. vill veta var de svenska hkp kommer att tanka.  
MRCC ringer Åbo. Flygledaren för tillfället ej anträffbar. De återkommer.

06.04 Hkp Y68 (Säve) och Y69 (Ronneby) startar från Berga. Går direkt till Åbo för vidare direktiv.

08.24 Hkp Y72 (Berga) startar mot Åbo via Huddinge sjukhus.

08.30 Hkp 098 (Söderhamn) startar från Åbo för uppdrag mot estniska kusten. Därefter ombasering via Uppsala till Söderhamn.

09.50 Hkp Y72 (Berga) har landat i Åbo.

12.11 Hkp 098 (Söderhamn) landar i Hangö.

13.05 Hkp 098 startar från Hangö mot Uppsala och Söderhamn.

15.19 Hkp Y68 (Säve) och Y69 (Ronneby) samt Y72 (Berga) är kvar inom havariområdet.

17.58 Hkp Y68 lämnar finskt SRR på väg till Berga."

19.26 Från MRCC Åbo: "Flygspaningarna har nu upphört för idag. Fortfarande fartyg kvar i området. Planerar för att fortsätta i morgon för att söka efter döda.

20.01 ARCC meddelar: Hkp Y69 och Y72 är tillbaka på Berga. Därmed finns inga svenska enheter kvar i Finland eller inom havariområdet.

\* \* \* \* \*

Slut.

K.B. / FRC 1995-04-05  
Rev. 1995-06-20

## Letter national bureau of investigation

**Enclosure 23.1.391**

2

National Bureau of Investigation  
Criminal Technological Laboratory  
Heikki Seppänen

4.10.1999

Oy Mariner's Assistance Ltd., Ab  
Peter Jansson

Re: Regarding the investigations into the M/V Estonia's MOB boat

Lifeboat / MOB boat

The MOB boat from the M/V Estonia is a boat produced at the Oy Fiskars Ab boatyard in Turku. The production # is 363 001 and the -year was 1980. The length is 7.48 , beam 2.54 and the draught 0.99 metres.

The M/V Hylje has collected floating debris onboard during the rescue operations. M/V Hylje lifted the MOB boat onboard on 29.9.1994 at 1430 in position Lat N 59° 16' 40" and Long E 22° 52' 12". M/V Hylje also took an open lifeboat from the M/V Estonia in tow on 29.9.1994 at 1510 in position N 59° 16' 10" and E 22° 51' 90". This open model lifeboat was, however, so badly damaged that it could not be lifted up. Due to the boat's damages the towage proved impossible and M/V Hylje released the open lifeboat from towage on 29.9.1994 at 1557. Investigations showed this boat to have been M/V Estonia's lifeboat # 6.

investigations

M/V Hylje brought the M/V Estonia's MOB boat to Hanko on 29.9.1994. During the investigations it has become clear that the MOB boat is in good condition, without hull damages, picture # 1.

The propeller shaft is intact and the propeller revolves freely, picture # 2.

The aft hook release fastening irons have torn the deck structure. Based on the damages at both hook release arrangements we find reason to assume that the said MOB boat has not been released from its hooks under controlled circumstances, but it has torn loose from its hooks in the same manner as the other lifeboats, picture # 3.

The engine clutch is in 'neutral' and the speed lever is in idle position.

The total volume of fuel tanks onboard is 180 litres.

There was about 100 litres of fuel onboard.

Signed in Vantaa on October 4<sup>th</sup>, 1994

Heikki Seppänen

Enclosures: Pictures 1 - 3

Cc: Kari Lehtola

NATIONAL BUREAU OF INVESTIGATION  
FINLAND

Keskusrikospoliisi  
Rikostekninen laboratorio  
Heikki Seppälänen

4.10.1999

Oy Mariner's Assintance LTD., Ab  
Peter Jansson

Asia: Selvitys M/S ESTONIAAn MOB-pelastusveneen tutkimuksista.

Pelastusvene/Valmiusvene

M/S ESTONIAAn MOB-pelastusvene/valmiusvene on Oy FISKARS AB:n Turun telakalla valmistettu vene. Valmistusnumero on 363 001 ja valmistusvuosi 1980. Veneen pituus on 7,48 m, leveys 2,54 m ja syväys 0,99 m.

Pelastustoimet

Öljyntorjunta-alus Hylje on pelastustoimien yhteydessä ottanut talteen merestä tavattua irtainta tavaraa.  
M/S Hylje on ottanut M/S ESTONIAAn MOB-veneen 29.9.1994 klo 14.30 paikasta N 59° 16' 40" ja E 22° 52' 12".  
M/S Hylje otti myöskin hinaukseen 29.9.1994 klo 15.10 aikaan M/S ESTONIAAn avonaisen pelastusveneen paikasta N 59° 16' 10" ja E 22° 51' 90". Tämä avomallinen pelastusvene oli suurenkin rikkoutunut niin pahoin, että sitä ei voitu nostaa ylös. Veneen rikkoutumisen vuoksi hinaus ei ollut mahdollista, ja M/S Hylje irroitti avomallisen pelastusveneen hinauksesta 29.9.1994 klo 15.57. Tuikimuksissa on käynyt ilmi, että tämä pelastusvene on ollut M/S ESTONIAAn pelastusvene nro 6.

Tutkinta

Öljyntorjunta-alus Hylje toimi M/S ESTONIAAn MOB-pelastusveneen Hankoon 29.9.1994. Tutkinnan aikana on selvinnyt, että MOB-vene on hyvässä kunossa, veneen rungossa ei ole vaurioita. Kuvaliite nro 1.

Potkuriakseli on chjä ja potkuri pyörii vapaasti. Kuvaliite nro 2.

NATIONAL BUREAU OF INVESTIGATION  
FINLAND

Pelastusveneen peräkoukun kiinnityksraudat ovat repineet kansirakennelmia. Molemmissa kiinnityskoukuissa olevien jalkien perusteella on syytä olettaa, että kyseistä MOB-venettä ei ole irroittu hallitusti kiinnikkeistään, vaan se on muiden pelastusveneiden tavoin irronnut kiinnikkeistään repeytymällä. Kuvaliite nro 3.

Vaihteiston käyttökytkin on "vapaa"-asennossa ja moottorin kaasuvipu on tyhjäkäytäriasennossa.

MOB-veneen poltoainetankkien yhteenlaskettu tilavuus on 186 l. Mittauksien perusteella tankeissa on poltoainetta noin 100 litraa.

Vantaalla 4. päivänä lokakuuta 1999



Heikki Seppänen

LIITTEET:

- |                      |   |
|----------------------|---|
| Valokuvaliite nro 1. | M/S ESTONIA pelastus/valmiusvene nro 1 edestä.        |
| Valokuvaliite nro 2. | M/S ESTONIA pelastus/valmiusvene nro 1 takaa.         |
| Valokuvaliite nro 3. | M/S ESTONIA pelastus/valmiusvene nro 1 kansirakenteet |

Tiedoksi: Kari Lehtola, Onnettomuustutkintakeskus



Keskusrikospoliisi  
Rikostekninen laboratorio  
Heikki Seppänen

4.10.1999

Oy Mariner's Assintance LTD., Ab  
Peter Jansson

Asia: Selvitys M/S ESTONIAAn MOB-pelastusveneen tutkimuksista.

Valokuvaliite nro 1.



M/S ESTONIAAn pelastus/valmiusvene nro 1.



Keskusrikospoliisi  
Rikostekninen laboratorio  
Heikki Seppänen

4.10.1999

Oy Mariner's Assintance LTD., Ab  
Peter Jansson

Asia: Selvitys M/S ESTONIAAn MOB-pelastusveneen tutkimuksista.

Valokuvaliite nro 2.



M/S ESTONIAAn pelastus/valmiusvene nro 1.



NATIONAL BUREAU OF INVESTIGATION  
FINLAND

Keskusrikospoliisi  
Rikostekninen laboratorio  
Heikki Seppänen

4.10.1999

Oy Mariner's Assintance LTD., Ab  
Peter Jansson

Asia: Selvitys M/S ESTONIAAn MOB-pelastusveneen tutkimuksista.

Valokuvaliite nro 3.



M/S ESTONIAAn pelastus/valmiusvene nro 1.  
Peräkoukun kiinnitysraudat ovat repineet kansirakennelmia.

P.O. BOX 285 • FIN 01301 VANTAA • JOKINIEMENKUJA 4 • INT + 358 0 8388 661

**Fax PCIMA to shk**



ARCTIA HOTELLIT TURUSSA — ARCTIA HOTELS IN TURKU



puh tel (921) 651 211

puh tel (921) 651 111



puh tel (921) 651 311

## TELEFAX

ATT: SHK, SVERIGE

TO: FOGH, ESTONIA

FROM: PCIMA, FINLAND

RECEIVED

MAN HAR NU LOKALISERAT VRAKET.  
The wreck has now been found.

LATITUDE 59° 23'

LONGITUDE 21° 42'

The wreck lies on the rock bottom.

VRAKET LIGGGER BB-SIDAN MOT  
BOTTNET

FOGGAN 54 m DEPTHS

75 m

AFTERN  
86 m

M/S HALLI WITH VIDEO ROBOT shall try tomorrow at 10.00 hrs.

M/S HALLI MED VIDEO ROBOTTER FÖRSÖKER  
I MORGON KL 10.00 BÖRJA SITT ARBETE  
to commence the work.

KARI

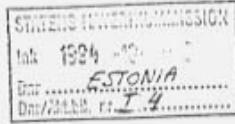
**Fax PCIMA to shk**

94 10:58

Enclosure 24.394

(2)

1+5

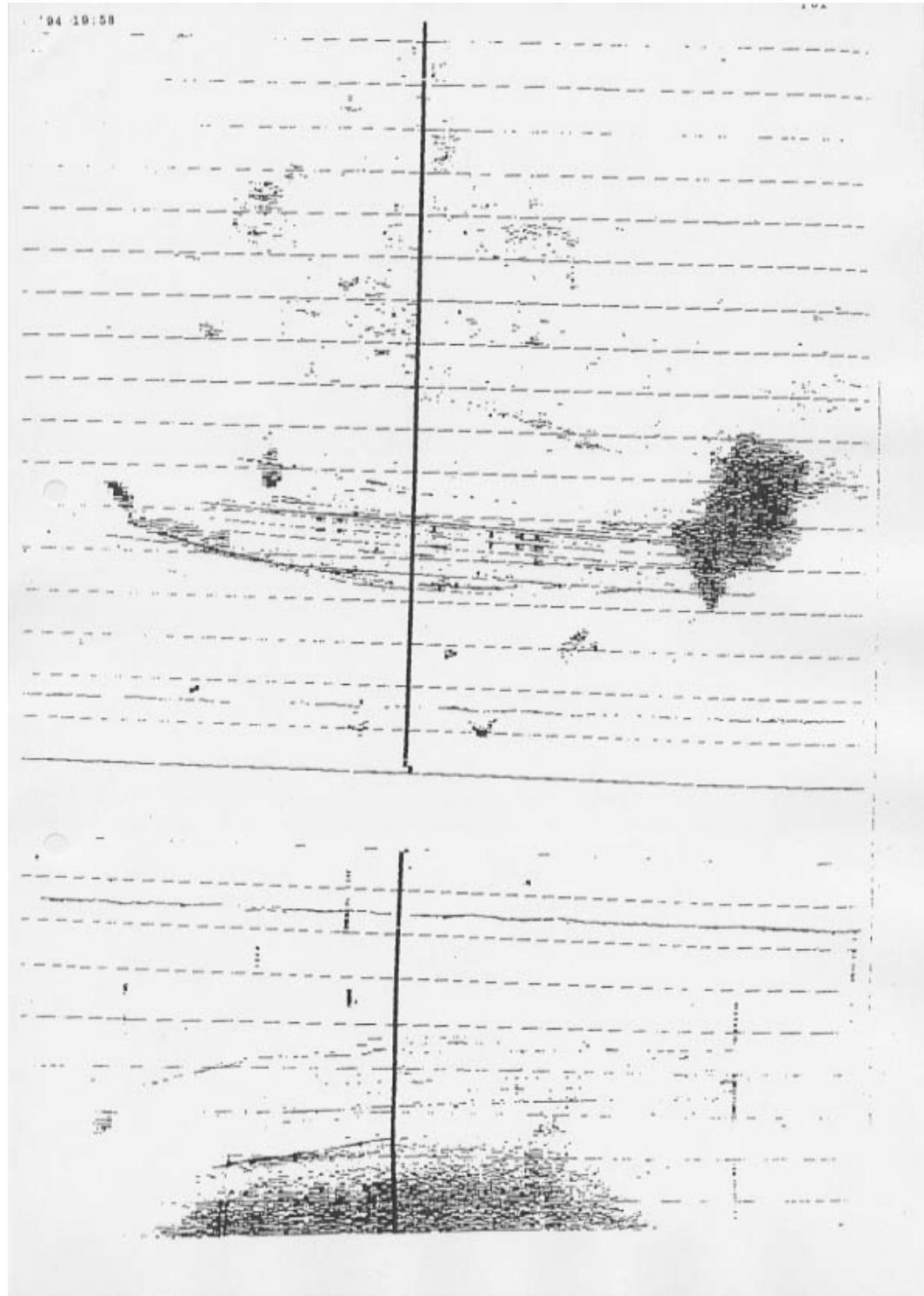


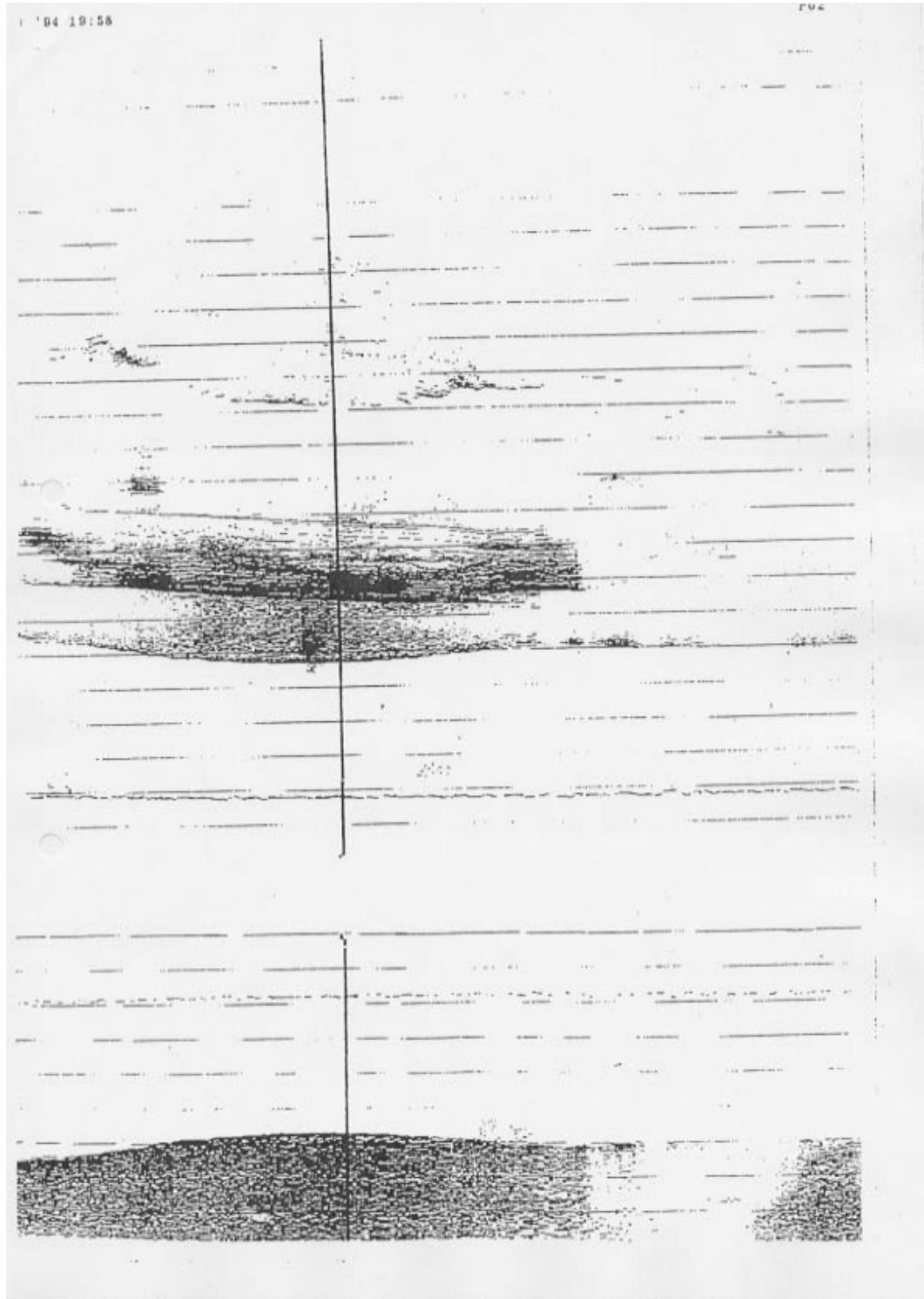
Director-General  
Olof Forsberg  
Statens haverikomission  
Stockholm

Enclosed please find the sonar pictures taken by SUUNTA and  
a copy of the Finnish Navy radar plot.

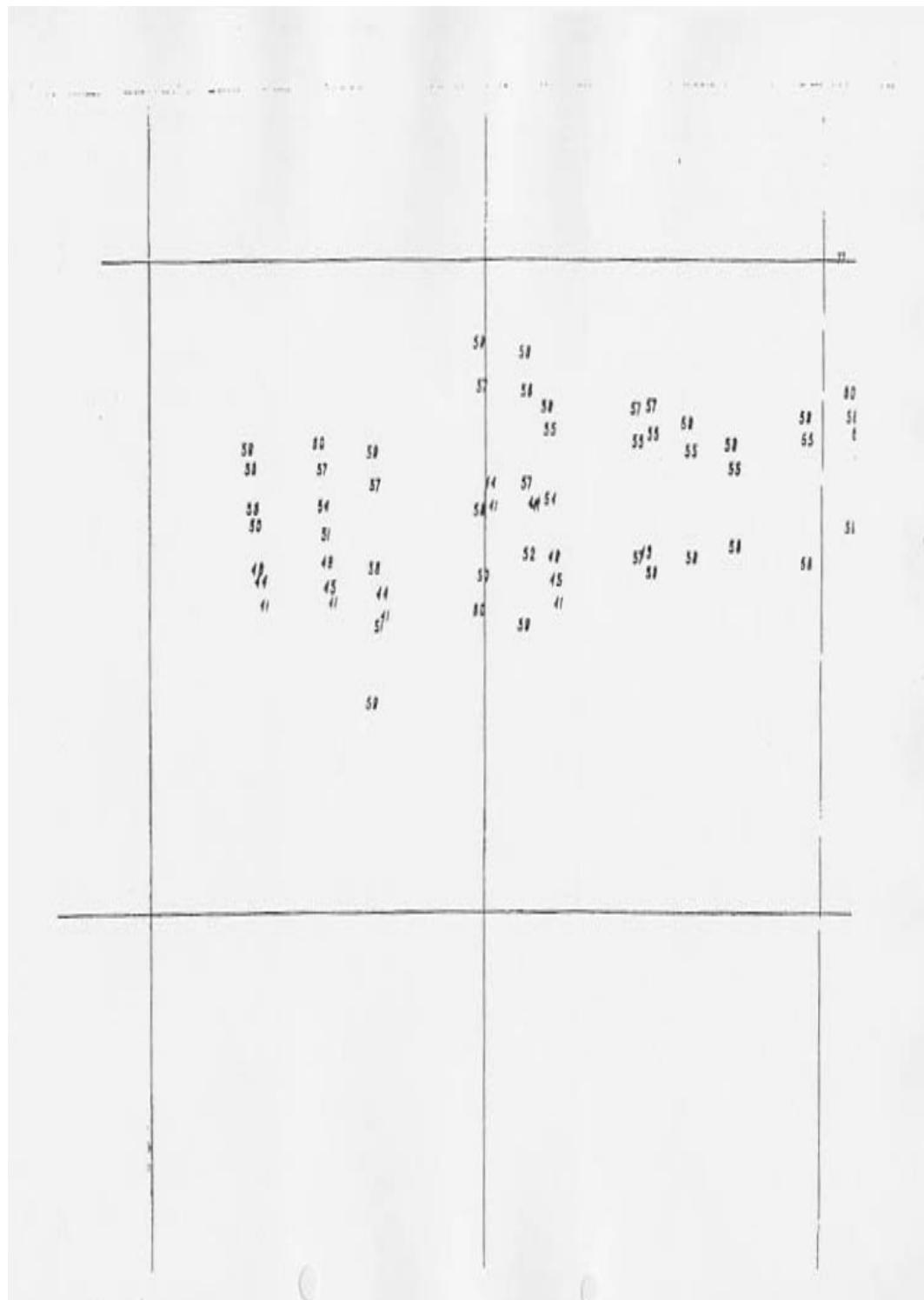
Helsinki, 1 October 1994

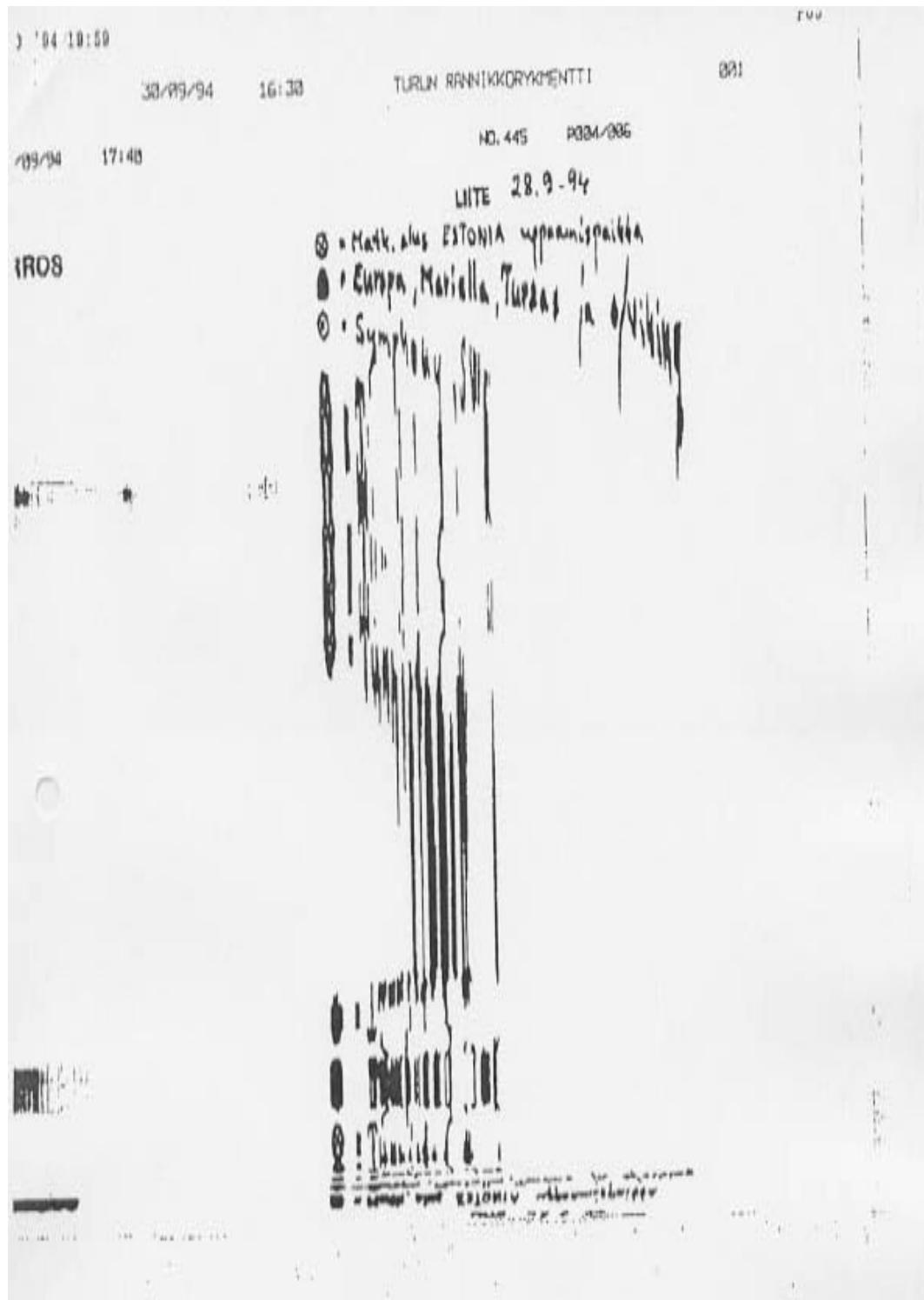
*Pirjo J*  
Pirjo Valkama-Joutsen











2004 20:00

30/09/94 16:38

#### TURUN RANNIKKORYKMENTTI

231

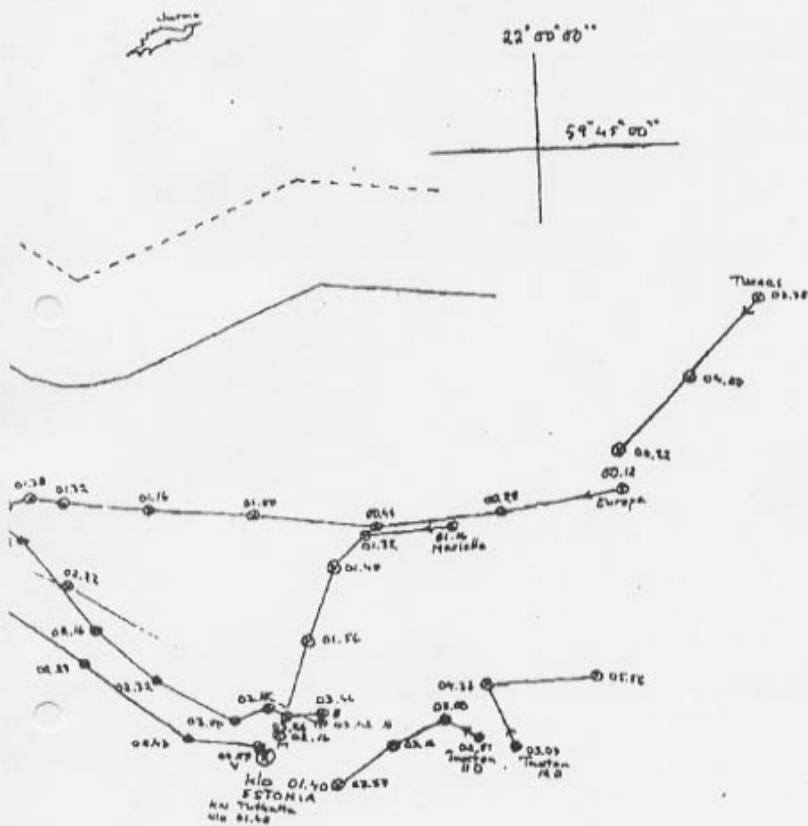
卷之三

www.sagepub.com

881

JURROS

LINTE 28.9.-94



Julkaisu-osoite: **Turku**  
 Havainnosoittaja: **UTÖ RAVASI**  
 Päivämäärä: **28.9.94**  
 Mittausjärjestelmä: **UUSI**  
 Mittauskoode: **1300**

# Article svenska dagbladet

## Enclosure 24.395

Office Translation

Article from Svenska Dagbladet 01.10.94

First pictures from the Wreck

On Saturday at a press conference in Turku the first sonar pictures showing "Estonia" at a depth of about 70 m were presented. On the pictures the bow of the vessel looks flat.

*"It is possible that this might be so, but the pictures are very bad and we will not draw conclusions from them"*, said Dr. Jouko Nuorteva.



Sonarbild på Estonia. Det mörkare partiet är fören.  
Sonar picture of the "Estonia"

Two sailors of the "Estonia" have stated that the "Estonia" sank with open visor. This information is revealed from the testimonies of the surviving "Estonia" crew members .....

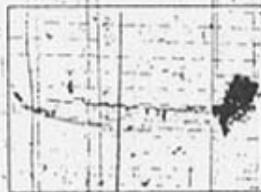
The first video pictures will be taken on Sunday weather permitting. The storm over the Baltic shall then have disappeared so that the oil-pollution fighting vessel "Halli" can send down 2 ROVs.

# Första bilden på vraket

SvD. 1.10.94

• Vid en presskonferens i Åbo på lördagen visades den första sonarbilden som visar Estonia på omkring 70 meters djup. På bilden ser fartygets för avläggan ut.

– Det är möjligt att det är så men bilderna är mycket dåliga och vi vill inte dra några slutsatser av det, säger doktor Jouko Noorteva.



Sonarbild på Estonia. Det mörkare partiet är fören.

Två sjörövar från Estonia hävdar att färjan sjönk med öppet bogvisir. Uppgifterna har kommit fram vid förhör med de överlevande estniska besättningssoldaterna.

#### Kan ha sett fel

– Men sjörövaren låg i vattnet, det gick höga vågor och det varbecksvårt! De kan ha sett fel, säger Tuomo Karppinen, doktor i teknik och medlem av den finländska gruppen i den internationella havsmissionen. Något fel måste det dock ha varit på bogvisiret, anger han.

Eh avgörande fråga är under hur länge tid vattnet strömmade in på bildäck.

– Det kan ha pågått från fem minuter upp till en timme be-

roende på de olika människornas berättelser, säger Kari Lehtola, ordförande för den finländska gruppen i havsmissionen.

Att däligt fästspländfordon skulle ha varit huvudorsaken till olyckan tror Tuomo Karppinen inte på. Aven om alla fordon fallit över på ena sidan av fartyget skulle det bara ha lutat tio grader och klarat av att fortsätta färden med slagsida. Tuomo Karppinen anser därför att det var de stora vattenmängderna som fick Estonia att kantra.

#### Videobilder

De första videobilderna på den första färjan Estonia skall tas under söndagen omvänt till åter det. Störmen över Östersjön skall då ha möjnat så att oljesaneringsfartyget Halli skall kunna sända ner två robotar med kameror.

På lördagen gick emelleråt vågorna fem meter höga och det blåste mer än 20 meter per sekund. Ändå fortsatte sökan- djet efter fler döda kroppar. Så sent soin på fredagen bärjades åtta döda kroppar och antalet omhändertagna döda steg därmed till 100. Antalet räddade var 138 enligt den officiella lista som sammantillsats av den finländska polisen. Minst 813 människor saknas fortfarande. Antalet förändras helst tiden.

– Det är osannolikt att det någonsin blir klart fastslått hur många personer som befann sig ombord på färjan den odesigra natten, säger Kai Laakso vid polisen i Åbo.

(TT/SvD)

## Article dagens nyheter

**Enclosure 24.396**Office Translation

Article from "Dagens Nyheter" – 03.10.94

New pictures from the wreck point to the bow visor

Two ROVs were successful on Sunday in video filming the "Estonia". The commission has issued strict orders to the oil-pollution fighting vessel "Halli", which carried out the operation, not to talk about or show the films made so far. Apparently it becomes more and more certain that the visor in front of the bow ramp to the car deck has been the cause for the casualty. Dr. Janko Nuorteva, who analysed the sonar pictures taken after "Estonia" had been located, could give them a new interpretation on Sunday.

According to Nuorteva is the vessel lying on an easterly heading and in the course direction as it had been assumed in the beginning. Adjacent to the bow there is a big object which was either torn off or is hanging from the hull. According to Nuorteva the object could be the damaged visor or part of it. The video pictures should explain if the visor had indeed such a big damage.

Detailed photographs

The investigators do have access now to many hours of video tapes as well as to numerous still pictures both in black and white and in colour.

- "The pictures are of high quality, so much we can say", said Kari Lethola.
  - "At first the pictures shall be analysed by the commission and then we shall decide what can be published", said Lethola.
-

# Nya bilder av vraket pekar mot bogvisiret

*Avt STEFAN LUNDBERG  
DN:s korrespondent*

ABO. Två undervattensrobotar lyckades på söndagen videofilma "Estonia". Haverikommisionen har dock gett stränga order till oljebekämpningsfartyget "Halli" som genomför operationen att inte avslöja eller visa filmernas innehåll annu.

Det förfaller dock allt troligare att visiret framför porten till bildack är orsak till olyckan. Dr Jouko Nuorteva, som analyserat ekolodsbilderna som togs när "Estonia" lokalisörades, kunde på sondagen ge dem en ny tolkning.

Enligt Nuorteva är fartygets för vänd mot öster inte i färdriktningen, som man först trodde. Intill fogen finns ett stort föremål, som endera silita losa eller hänger kvar på skrovet. Föremålet skulle enligt Nuorteva kunna vara det skadade visiret eller en del av visiret. Videobilderna kan ge klart besked ifall visiret fått så stora skador.

## Noga fotograferad

Utredarna har nu tillgång till såväl videoband som stillbilder från "Estonia". Bilderna tas i både färg och svart-vitt.

- Bilderna är av hög kvalitet, så mycket kan vi säga, uppges den finske haverikommisjonsmedlemmen Kari Lehtola.

- Först ska haverikommisionen samlas för att analysera bilderna och därefter be-

sluta om vad som kan publiceras, säger Lehtola.

Ömbord på "Halli" analyserar två av den finska delegations medlemmar de biller man lyckas få av vraket.

Torsten Karppinen uppgav på söndagen att man inte lyckats ta stora allmänhetens fartyget. Bilderna visar ett par kvadratmeter i taget, men de är mycket tydliga.

## Nya stormvindar

"Halli" kunde inleda fotograferingarna efter middagstid på söndagen när vinden mojnade något.

Vaderleksprognoserna utlovade nya stormvindar till måndag morgon och på "Halli" räknade man med att tvingas avbryta fotograferingarna vid fyrtiden på morgonen.

Fram till dess försökte vi filma så mycket detaljer som möjligt. Vi går igennom fartyget "mutter för mutter", uppges Lehtola.

Lehtola tog på söndagen emot rapporter och analyserade dem på sitt tillfälliga högvärter som uppställts på ett Åbohotell.

Om vadpet tillåter fortsätter, "Halli"sitt uppdrag. Enligt Lehtola kan robotarna få arbeta 1-3 veckor om det är möjligt.

Haverikommisionen beslutade på söndagen att samlas i Åbo redan i dag, påndag, i stället för som tidigare planerat på onsdag i Helsingfors. Lehtola har underrättat sina svenska och estniska kolleger om det som framkommit vid filmningarna på söndagen.

## Flygs till Åbo

Från kustbevakningen uppgav man på söndagen att

de första resultaten av robotfotograferingarna troligen presenteras på måndagens möte i Åbo.

Materiellet kan flyttas in till Åbo från "Halli", som eventuellt avvänt den utlovade stormen och skydd av skärgården för att kunna rycka ut igen.

## Nya stormvindar

"Halli" kunde inleda fotograferingarna efter middagstid på söndagen när vinden mojnade något.

Vaderleksprognoserna utlovade nya stormvindar till måndag morgon och på "Halli" räknade man med att tvingas avbryta fotograferingarna vid fyrtiden på morgonen.

Fram till dess försökte vi filma så mycket detaljer som möjligt. Vi går igennom fartyget "mutter för mutter", uppges Lehtola.

Lehtola tog på söndagen emot rapporter och analyserade dem på sitt tillfälliga högvärter som uppställts på ett Åbohotell.

Om vadpet tillåter fortsätter, "Halli"sitt uppdrag. Enligt Lehtola kan robotarna få arbeta 1-3 veckor om det är möjligt.

Haverikommisionen beslutade på söndagen att samlas i Åbo redan i dag, påndag, i stället för som tidigare planerat på onsdag i Helsingfors. Lehtola har underrättat sina svenska och estniska kolleger om det som framkommit vid filmningarna på söndagen.

## Flygs till Åbo

Från kustbevakningen uppgav man på söndagen att

# Nya bilder av vraket pekar mot bogvisiret

*Avt STEFAN LUNDBERG  
DN:s korrespondent*

ABO. Två undervattensrobotar lyckades på söndagen videofilma "Estonia". Haverikommisionen har dock gett stränga order till oljebekämpningsfartyget "Halli" som genomför operationen att inte avslöja eller visa filmernas innehåll ännu.

Det förefaller dock att förligare att visiret framför förporten till, bildack är orsak till olyckan. Dr Jouko Nuorteva, som analyserat ekolodsbilderna som toggs när "Estonia" lokaliserades, kunde på söndagen ge dem en ny tolkning.

Erligt Nuorteva är fartygets för värd mot öster: inte i färdriktningen, som man först trodde. Intill forgen finns ett stort föremål, som endera slitsits loss eller hänger kvar på skrovet. Föremålet skulle enligt Nuorteva kunna vara det skadade visiret eller en del av visiret. Videobilderna kan ge klart besked om fartyret fått sästora skador.

## Noga fotograferad

Utdrarna har nu tillgång till såväl videoband som stillbilder från "Estonia". Bilderna tas i både färg och svart-vitt.

Bilderna är av hög kvalitet, så mycket kah visäga, uppges den finländske haverikommisionsmedlemmen Kari Lehtola.

Först ska haverikommisionen samlas för att analysera bilderna och därefter be-

sluta om vad som kan publiceras, säger Lehtola.

Ombord på "Halli" analyserar två av den finska delegationens medlemmar de bilder man lyckas ta av vraket.

de första resultaten av robotfotograferingarna troligen presenteras på måndagens möte i Åbo.

Materialet kan flygas in till Åbo från "Halli", som eventuellt avvänt den utlovade stormen i skydd av skärghunden för att kunna tycka ut igen.

## Nya stormvindar

"Halli" kunde imleda fotograferingarna efter middagstid på söndagen när vinden mojnade något.

Väderleksprognoserna utlovade nya stormvindar till måndag morgon och på "Halli" räknade man med att tvingas avbryta fotograferingarna vid fyrtiden på morgonen.

Från till dess försöker vi filma så mycket detaljer som möjligt. Vi går igenom fartyget "mutter för mutter", uppger Lehtola.

Lehtola tog på söndagen emot rapporter och analyserade dem på sitt tillfälliga hotellrum som upprättats på ett Åbohotell.

Om vädret tillåter fortsätter "Halli"-sitt uppdrag. Enligt Lehtola kan robotarna få arbeta 1-3 veckor om det är möjligt.

Haverikommisionen beslutade på söndagen att samla i Åbo redan i dag, måndag, i stallen för som tidigare planerat på onsdag i Helsingfors. Lehtola har underrättat sina svenska och estniska kolleger om, det som framkommit vid filmningarna på söndagen.

## Flygs till Åbo

Från kustbevakningen uppgav man på söndagen att

**Fax PCIMA to aib**

## Enclosure 24.397

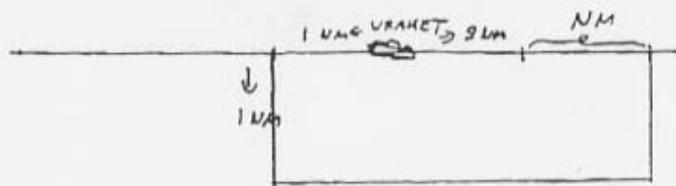
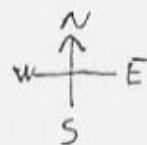
Office translation

Fax PCIMA / AIB (2 pages) 6.10.94

page 1

The Finnish guard vessel "Tursas" has searched for the visor from 5.10. – 12.00 hrs. to 6.10 – 02.00 hrs. Now the wind is too strong. The Estonian "EVA-200" arrived on site in the early morning and searches somewhere further to the east. The communication between the vessels is not the best due to difficulties they have with equipment and language.

The area indicated by the drawing has meanwhile been searched preliminarily.

page 2

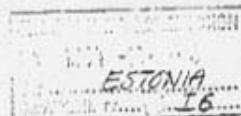
The visor has still not been found. Pieces of scrap have been found in the vicinity of the wreck.  
They indicate the course the vessel held.

Southeast of the wreck is an area where the bottom mud layer is soft and several tens of metres deep.  
It is difficult to find anything there.

The Norwegian SCS is still active and receives free marketing by the press. If the search is delayed  
and problems arise before we find what we are looking for we may have problems with the press.  
Might the next possible measure be to involve Sweden too in the search? Could you clarify your  
possibilities to participate? I have not informed Estonia about this suggestion and I shall not do so  
until I have your confirmation.

Best regards,

Signed Kari

10/09/1999 10:49 +49-48-37411911  
09/10 '94 11:37 75908265MOP  
OIKEUSMINISTERIOS. 02  
@ 001

## TELEFAX

PLANERINGSKOMMISSIONEN FÖR UNDERSÖKNING AV STOROLYCKOR  
 Justitieministeriet  
 PB 62  
 00811 HELSINGFORS

90 - 75 90 82 62 (ordförande Kari Lehtola)  
 90 - 75 90 82 63 (generalsekreterare Pirjo Valkama-Joutsen)  
**TELEFAX** 90 - 75 90 82 65 (\* - 358 - 0 - 75 90 82 65)

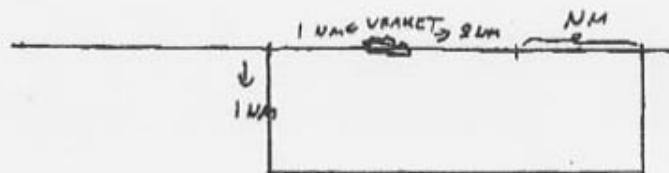
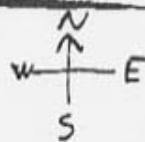
Datum: ..6./.10...1994

Antal sidor: 1 + ..1..

TILL: AIB/S  
 FRÅN: PCIMA/FIN  
 MEDDELANDE: God morgon!

Det finska bevakningsfartyget Tursas har sökt efter visiret 5.10 kl 12 - 6.10 kl. 02. Nu är vinden för hård. Estniska EVA-200 kom till platsen på förmiddagen och lotar någonstans längre österut. Kommunikationen mellan fartygen är inte den allra bästa på grund av svårigheter som har med utrustning och språk att göra.

Det område, som ritningen utvisar, är nu inledningsvis genomsökts.



Visiren har ännut inte hittats. Man har funnit skrot i näheten av vraket. Det pekar på vilken kurs fartyget hade när det kom.

Sydost om vraket finns ett område, där lerlagret i bottnet är mjukt och flera tiotal meter djupt. Det är svårt att finna någonting där.

Norska SCS är fortfarande aktiv och får smygrediam i pressen. Om det dröjet och det uppkommer problem innan vi finner vad vi söker, kan vi få svårigheter med pressen. Kunde den följande möjliga åtgärden vara, att även Sverige kommer med i sökandet? Kunde Ni klarlägga Er möjligheter att delta? Jag har inte mera informerat Estland om detta förslag och jag gör der icke innan jag har fått Ert svar.

Med vänlig hälsning

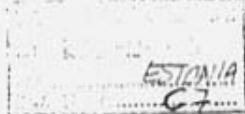
Xan.

## Letter försvarsmakten to shk

Enclosure 24.398

FÖRSVARSMAKTEN  
KA 1

1994-12-09



Statens Haverikommission i Sverige  
08-7375852

Ang positionen på m/s Estonias bogvisir

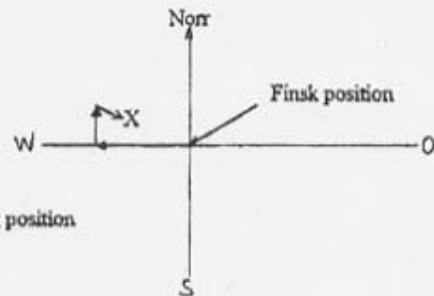
Ref till samtal med Börje Stenström, att vi ombedes inkomma med underlag på koordinater för m/s Estonias bogvisir och hur vi räknade om denna information.

Koordinater från Finska Marinen      N 59°22',97 E 021°39',33 , ± 30m med kartdatum  
KKJ-

Detta värde räknades sedan om till vårt UTM 34 som ligger närmast till KKJ med följande korrigeringar;  
O/V riktning -129m, i N/S riktning +58 m.  
Till detta kom sedan 31 m i bärning 143° rättad på platsen.

Detta innebär att vi kom NV om angiven finak position

På den röda bojen, som fanns i haveriområdet fick vi följande koordinater;  
N 59°22',95      E 021°40',92.



Med hälsningar

*Anders Björkander*

Anders Björkander  
Insatschef / bogvisir  
KAB 2 / KA1

# First fax PCIMA to bai

## Enclosure 24.399

Office translation

Fax PCIMA / BAJ

06.10.94

sent 07.10.94 10.03

To everybody:

Dr. Jouko Nuorteva informed in the evening that while photographing from "Tursas" a new, very promising object has been found which could theoretically be the visor of "Estonia". Heimo Jivonen and Nuortera have jointly analysed MV "Estonia's" possible last route and the object is lying on this route. The weather at the casualty site is again so bad that photographing shall be possible on Friday at the earliest. Now there appears to be a "window" between the storms when photographing might be possible. Tuomo Karppinen has looked further at the video pictures. The visor's lowest fixing point has clearly broken off, i.e. it must have been locked when the visor became loose. EPIRB-buoy is visible below a window on the starboard side of the bridge near its resting place. It has been fastened by its line to a lifesaving buoy.

ESTONIA

18

(5)

TELEFAX

PLANERINGSKOMMISSIONEN FÖR UNDERSÖKNING AV STOROLYCKOR  
Justitieministeriet

PB 62  
00811 HELSINGFORS

90 - 75 90 82 62 (ordförande Kari Lehtola)  
90 - 75 90 82 63 (generalsekreterare Pirjo Valkama-Joutsen)  
TELEFAX 90 - 75 90 82 65 (\* - 358 - 0 - 75 90 82 65)

Datum: ..6./.10...1994

Antal sidor: 1 + ..0..

TILL: BAIS  
FRÅN: PCIMA/FTN  
MEDDELANDE: God morgon!

Till alla:

Dr. Jouko Nuorteva meddelade på kvällen, att det vid fotograferingarna från Tursas har hittats ett nytt, lovande objekt, som teoretiskt kunde vara Estonias visir. Heimo Iivonen och Nuorteva har gemensamt analyserat MV Estonias möjliga sista rutt och objektet ligger vid denna rutt. Värdet på olycksplatsen är ny så dåligt, att man knappast kommer att kunna fotografera under fredagen. Nu ser det ut som det på lördagen kan bli en "lucka" mellan stormarna, då fotografering kan vara möjlig.

Tuomo Karppinen har tittat mera på videobilden. Visirets nedre fastbeslag är tydliggggggggt avbrutna, dvs. de måste ha varit fast när visiret lossnade. EPIRB-bojen kan ses under fönstret på kommandobryggans SB-sida, nära dess fastsläppningsplats. Den har fastnat med sitt snöre i livräddningsbojens ställning.

## Second fax PCIMA to bai

Enclosure 24.400

Office translation

Fax PCIMA / AIB 06.10.94  
sent 07.10.94 15.08

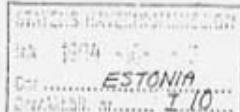
#### **Message for Rune Lundin:**

The proposal that a Swedish vessel is ready for action on Monday at 12.00 hrs. is good. We shall try to determine whether the big object, which I mentioned in my fax from this morning, is really the visor before we send the invitation.

To whom can we send an eventual invitation for a Swedish vessel over the weekend?

Could you also inform us about the name of the Swedish vessel? I need this since I shall create for safety purposes a blanco-condition for the vessel when it enters Finnish territorial waters.

(6)



## TELEFAX

## PLANERINGSKOMMISSIONEN FÖR UNDERSÖKNING AV STOROLYCKOR

Justitieministeriet

PB 62

00811 HELSINGFORS

**FAX** 90 - 75 90 82 62 (ordförande Kari Lehtola)  
**FAX** 90 - 75 90 82 63 (generalsekretär Pirjo Valkama-Joutsen)  
**TELEFAX** 90 - 75 90 82 65 (\* - 358 - 0 - 75 90 82 65)

Datum: ..6./.10...1994

Antal sidor: 1 + ..0..

TILL: BAI/S

FRÅN: PCTMA/FIN

MEDDELANDE: Till Rune Lundin:

Förslaget, att ett svenskt fartyg är aktionsberett på måndag kl. 12 är bra. Vi försöker innan vi skickar kallelsen kontrollera om det stora föremålet, som nämns i mitt telefax från i morgon, verkligen är visiret.

Vart kan vi skicka en eventuell kallelse till ett svenskt fartyg under veckoslutet?

Kunde Du genast meddela namnet på det svenska fartyget. Jag behöver det, eftersom jag för säkerhets skull skaffar fartyget ett blanco-tillsstånd att komma in på Finlands territorialvatten.

  
Kari