

The Independent Fact Group

Urkundsförfalskning för att dölja bristande sjövärdighet

Stabilitetsbok - felaktig
Säkerhetsplan - felaktig
Muster Plan (alarmlista) - felaktig
Skadekontrollplan - saknades
Branddörr fungerar ej
Lastsäkringsmanual - saknades
Nödgeneratormanual - saknad eller felaktig

Haverikommissionen:
**“Vid avgång från Tallinn den 27 september 1994
var ESTONIA sjövärdig...”**

Manual för bryggrutiner - saknades
Vattentäta dörrar går ej att stänga
Manual för nödrutiner - saknad eller felaktig
Packning till visir skadad
Manual för styrutrustning - saknad eller felaktig
Luckor på bildäck ej stängda
Manual för manöverkaraktäristik och skadekaraktäristik - saknades
Två portabla brandsläckare saknas i maskinrum.....

STATEMENT REPORT

Subject: Forgery to hide lack of seaworthiness
Type: statement
By: Björn Stenberg and Johan Ridderstolpe
Status: Proved
Date: 99-06-14
Version: Report - Swedish
(Urkundsförfalskning för att dölja bristande sjövärdighet)

Fakta gruppens syfte och målsättning:

Fakta gruppen bildades i början av 1999 för att på ett strukturerat och metodiskt sätt bringa klarhet i de många frågor och spekulationer som uppstått kring Estoniakatastrofen, runt den internationella haverikommissionens arbete samt den politiska, juridiska och mediala handläggningen av den tragiska olyckan och dess konsekvenser.

Syftet är att ge inblandade beslutsfattare möjlighet att, baserat på fakta, ta beslut om ett återupptagande och vidare åtgärder i detta ärende. Vårt arbete ska också kunna ligga till grund för medias och allmänhetens möjligheter att ta ställning till de fakta som finns rörande olyckan och dess konsekvenser från ett både tekniskt och samhälleligt perspektiv.

Det övergripande målet är att få till stånd en ny haveriundersökning som i detalj kan beskriva olycksförloppet och dess orsaker med påföljande utmätning av moraliskt och juridiskt ansvar där sådana är möjliga.

Våra drivkrafter är det tillskott till sjösäkerheten som en riktigt utförd undersökning kan ge samt vår omsorg om Sveriges rykte som sjösäkerhetsnation och rättsstat.

Metodbeskrivning:

I vårt arbete har vi utgått från att ett problems lösning aldrig blir bättre än validiteten i de gjorda grundantagandena. Vi har därför stipulerat några metodregler för vårt arbete varav de nedan beskrivna utgör vår metodiks fundament:

1. Alla scenarier måste anses vara sanna till dess att motsatsen är bevisad.
2. Alla observationer, antaganden eller påståenden, som ett scenario grundar sig på, måste anses vara falska till dess att motsatsen är bevisad.

Vi har definierat ett antal kriterier för när en observation, ett antagande eller påstående kan anses vara sann eller falsk samt processer och rutiner för en observations, ett antagandes eller påståendes väg från oklarhet till klarhet. Dessa kriterier rör teknisk, empirisk, statistisk och/eller semantisk bevisning som om de är relevanta, alla måste vara uppfyllda för att en observation, ett antagande eller påstående skall kunna klassas som fakta.

Det material vi arbetat med är huvudsakligen de dokument, ljudfiler och filmer som finns i Statens Haverikommissionens Estoniaarkiv med kompletterande information från andra öppna källor och därtill material från Meyervarvet och dess oberoende kommission.

Innehållsförteckning	Sida
Sammanfattning	3
Definitioner och klarlägganden till denna rapport	4
Internationella konventioner	5
Nationell sjöfartsadministration och Klassningssällskap	6
Samarbete maritima projekt, Sverige - Estland	7
Internationella haverikommissionen	9
Urkundsförfalskning av protokoll från hamnstatskontroll	10
Sista hamnstatskontrollen i Tallinn	17
Anmärkning 1: Bow door, packing damage	18
Anmärkning 2: Sounding pipe, Aux Eng room	20
Anmärkning 3: 2 portable fire exting missing eng room	22
Anmärkning 4: Safety Plan	24
Anmärkning 5: Muster List	28
Anmärkning 6: Damage Control Plan	31
Anmärkning 7: Cargo operational manual	33
Anmärkning 8: Fire prevention	35
Anmärkning 9: "off-course" alarm not installed	38
Anmärkning 10: Means of control, MIMIC panel	41
Anmärkning 11: Manuals and instructions	44
Anmärkning 12: Windows in Galley not possible to close	48
Anmärkning 13: Covers on bulkhead deck to be closed	50
Anmärkning 14: Cargo securing devices	53
Provisoriska certifikat efter flaggbytet - Bureau Veritas	56
Några avslutande frågor	58
Analys av SOLAS 74	60
(i relation till kontrollen av MS Estonia den 27/9 1994)	
Analys av Paris MOU	64
(i relation till kontrollen av MS Estonia den 27/9 1994)	
Översikt MS Estonia 1992 - 1994	66
(Kronologisk översiktsbild av certifieringar, kontroller och övningar)	
Källhänvisning	67
Dedikation	68

Sammanfattning

Faktagruppen bevisar i denna rapport att kopian av det hamnstatskontrollprotokoll som är tryckt i haverikommissionens slutrapport är förfalskad. Hamnstatskontrollen utfördes den 27 september 1994 i Tallinn, d v s på eftermiddagen innan MS Estonia för sista gången lämnade hamn. Trots att många kontroller tidigare utförts på Estonia i Stockolm utan större anmärkningar hittade man vid detta tillfälle ett stort antal fel varav 14 stycken noterades i protokollet.

En estnisk Sjöfartsdirektör ledde arbetet och signerade också det protokoll som upprättades. Från estnisk sida deltog 8 stycken sjöfartsinspektörer och från svensk sida 2 stycken inspektörer. De svenska inspektörerna var anlitade som "experter" för att genom seminarier och konkreta inspektioner på fartyg i internationell trafik träna sina estniska kollegor i hur kontroller utförs enligt "hamnstatskontrollsförfarandet". De svenska inspektörerna var enligt avtal mellan estniska Transportministeriet och svenska Sjöfartsverket auktoriserade att utföra sin kontrolluppgift på mandat direkt från ministeriet.

Svenska Sjöfartsverket, de medverkande inspektörerna och haverikommissionen hävdar att denna kontroll endast var en övning och att den därför inte kunde ligga till grund för de åtgärder som sjölagarna kräver.

Faktagruppen visar både att det var en riktig kontroll och att sjölagarna inte tar ledigt oavsett under vilka omständigheter brister i ett fartygs funktion eller säkerhet hittas. I en djupare analys av de konventioner och avtal som Sveriges och Estlands regeringar undertecknat beskrivs vilka åtaganden och skyldigheter dessa förbundit sig att utföra och följa.

Rapporten beskriver hur de 14 protokollförda felen står i relation till de sjölagar som gällde vid tiden och hur de i förekommande fall medverkat till olycksförloppet och det mycket höga antalet passagerare och besättningsmän som förolyckades. Ett dödstal som inte blivit så högt om Estonia varit sjövärdig.

Den enda slutsats vi kan dra från det sätt förfalskningen är gjord är att den har utförts för att marginalisera de fel som fanns på Estonia. Detta i syfte att skydda de svenska och estniska sjöfartsmyndigheterna från anklagelser om, i bästa fall, grov underlåtenhet i sin respektive myndighetsutövning. Vi överlåter dock åt andra att definiera lämplig brottsrubricering samt vilka myndigheter och personer som har ett juridiskt ansvar i sammanhanget.

Efter noggrann analys av förfalskningen, dess urkunder och uttalanden i polisförhör framkommer att förfalskaren måste haft tillgång till den svenska haverikommissionens Estoniaarkiv. Faktagruppen utger sig inte för att kunna konkurrera med ett kriminaltekniskt laboratorium men för att få bekräftat att det är fråga om en urkundsförfalskning räcker det med att betraktaren har normalgod syn.

Sammanfattar vi denna rapport i en mening bli den: Då haverikommissionen gått så långt att man tagit till brottsliga handlingar för att dölja att Estonia inte var sjövärdig måste den befintliga utredningen ogiltigförklaras och därtill behöver de inblandade nationerna bevisa att de är rättsstater genom att utkräva det juridiska ansvar som påkallas av de brott som här redovisas.

Faktagruppen vill tacka alla de som bidragit med observationer och hjälp att söka i de arkiv som vi fler än en gång hemsökt. Främst vill vi dock tacka våra respektive familjer som stått ut med att vi de senaste månaderna varit mer än lovligt frånvarande.

Definitioner och klarlägganden till denna rapport

För att bevisa urkundsförfalskning och att Estonia släpptes iväg den 27 september 1994 trots bristande sjövärdighet har denna rapport följande struktur:

- Kort beskrivning av den internationella konventionen SOLAS och avtalet Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU). För en djupare analys av dessa regelverks betydelse rörande Estoniaolyckan hänvisas till respektive rubrik i slutet av denna rapport.
- En kort beskrivning av de respektive ländernas sjöfartsadministrationer samt klassningssällskapet Bureau Veritas roller.
- Beskrivning av det avtal om sjösäkerhet mellan de svenska och estniska sjöfartsmyndigheterna som låg till grund för den hamnstatskontroll som utfördes den 27 september 1994 i Tallinn. Genom detta avtal ges de svenska sjöfartsinspektörerna mandat att till fullo verka på estniska sjöfartsmyndighetens vägnar.
- Bevis för urkundsförfalskning av den hamnstatskontrollrapport som upprättades vid kontrollen i Tallinn den 27 september 1994.
- Under rubriken "Sista hamnstatskontrollen i Tallinn" redovisas punkt för punkt varje fel sjöfartsinspektörerna fann vid denna kontroll, samt slutsatser om varför Estonia ej var sjövärdig i relation till dessa allvarliga fel och vilka brott mot gällande regler som förekommit.

Fakta för varje felanmärkning redovisas i följande ordning:

- i) Relevanta utdrag ur förhör med inblandade personer. Vissa av dessa förhör har hållits på engelska och återges i original. Andra är översättningar från estniska och återges då på det språk det är översatt till.
- ii) Haverikommissionens ståndpunkt enligt slutrapporten och i förekommande fall dess supplement.
- iii) Gällande lag enligt International Maritime Organization, "Safety of Life at Sea, 1974" förkortad SOLAS 74. Denna text återges på engelska, ett av SOLAS officiella språk.
- iiii) Faktagruppens kommentarer.

Alla citat är i hela rapporten ordagrant avskrivna från bandutskrifter, haverikommissionens rapport, förhørsprotokoll eller andra dokument. Språkbruk och stavning framstår därför ibland som mer än lovligt felaktiga. Bandutskriften för haverikommissionens förhör med de svenska inspektörerna har kontrollerats mot bandupptagningen och överensstämmer väl med denna.

Kommentarer, förklaringar eller förtydliganden i citat avgränsas av hakparanteser [].

Utelämnad, ej relevant text i citat är markerade med ett antal punkter ".....".

Vissa delar av SOLAS-konventionen och annan text är understruken av oss för att markera dessa partiets vikt.

Internationella konventioner

Kortfattad bakgrund av SOLAS 1974 samt Paris MOU.

Respektive sjöfartsnation kan genom undertecknande av internationella konventioner aktivt deltaga i den globala utvecklingen av säkerheten till sjöss. Genom att underteckna en konvention förbinder sig sjöfartsnationen att efterleva denna och även i det fall konventionen så stipulerar, upphöja dess regler till lag. I denna rapport kommer vi beröra SOLAS 74 (Safety of Life at Sea 1974) samt Paris MOU (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control). Vid denna tid gällde Paris MOU, Amendment 13.

International Maritime Organization (IMO) är den organisation som administrerar huvuddelen av de internationella konventionerna, däribland SOLAS.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control är ett avtal som undertecknats av hittills 16 sjöfartsnationer i Europa samt Kanada. Avtalet syftar till att eliminera trafik med fartyg "av andra klassens standard" genom ett harmoniserat system för Hamnstatskontroll. Paris MOU samordnar härvid ett antal konventioner mot vilka ett fartygs olika egenskaper prövas genom hamnstatskontrollsförfarandet.

Sverige har anammat de flesta internationella sjöfartskonventioner medan Estland 1994 inte hade ratificerat lika många. Man hade dock förbundit sig att följa de viktigaste, som t ex SOLAS 74/78, MARPOL (I/II) och LL-66.

Vid Estonias förlisning hade Sverige undertecknat både SOLAS 74 och avtalet Paris MOU, medan Estland undertecknat SOLAS 74.

Det faktum att en sjöfartsnation undertecknat Paris MOU innebär ingen förändring av efterlevandet av SOLAS-konventionen.

Varje nation som undertecknar någon av de här berörda konventionerna åtar sig att vidtaga alla nödvändiga steg för att efterleva regelverket i SOLAS.

SOLAS Artikel I - Generella åtaganden i enlighet med Konventionen;

[vår översättning]

(a) Den genom kontraktet bundna Regeringen förbinder sig att verkställa bestämmelserna i enlighet med den föreliggande Konventionen och dess tillägg, vilka utgör en integrerad del av Konventionen. Varje referens till den föreliggande Konventionen utgör samtidigt en referens till tilläggen.

(b) Den genom kontraktet bundna Regeringen förbinder sig att kungöra alla lagar, förordningar, order och regler och att vidtaga alla andra åtgärder som kan bli nödvändiga för att ge den föreliggande Konventionen full och komplett effekt, för att därmed försäkra att, med syfte på säkerhet för liv, ett skepp är lämpligt för den verksamhet det avser.

En fördjupad analys av åtaganden för Sverige respektive Estland i detta specifika fall ges under rubrikerna:

Analys av SOLAS 74 - se sidan 60

Analys av Paris MOU - se sidan 64

Nationell sjöfartsadministration och klassningssällskap

Respektive flaggstat har huvudansvaret för genomförande av den lagstiftning som garanterar dess fartygs säkerhet. Länder som ratificerat en konvention är beroende av konventionens krav skyldiga att införa konventionens bestämmelser i sin egen lagstiftning eller att vidta likvärdiga åtgärder.

Estland

Det estniska Sjöfartsverkets fyra avdelningar var 1994: Allmänna avdelningen, Sjösäkerhetsavdelningen, Kustbevakningsavdelningen samt Fyr- och hydrografiavdelningen. Dessa svarade för den estniska statens efterlevnad av sjösäkerhet och andra maritima åtaganden.

Inom Sjösäkerhetsavdelningen finns Fartygskontrollfunktionen som inrättades i april 1994. Dess chef var och är Aarne Valgma.

Det estniska Sjöfartsverket hade enligt haverikommissionen bemyndigat sex klassningssällskap vilka alla är medlemmar i IACS (se klassningssällskap nedan), att genomföra föreskrivna besiktningar och certifieringar enligt SOLAS-, MARPOL-, lastlinje-, skeppsmättnings-, och COLREG-konventionerna.

För denna rapportens räkning är det viktigt att känna till att Estland undertecknat den internationella konventionen SOLAS 74.

Sverige

Det svenska Sjöfartsverket svarar för svenska statens efterlevnad av sjösäkerhet och andra sjöfartsfrågor. Avdelning Sjöfartsinspektionen handhar inspektioner av fartyg där det operativa arbetet i stor utsträckning har delegerats ut till regionala inspektionsområden. Sjöfartsinspektionen i Stockholm kallas IOS som står för Inspektionsområde Stockholm. De svenska inspektörer som hade uppdraget i Tallinn var Överinspektör Åke Sjöblom och Inspektör Gunnar Zahlér. Dessa arbetar normalt vid Inspektionsområde Malmö.

Sjöfartsverket har bemyndigat fem klassningssällskap (medlemmar i IACS) att genomföra föreskrivna besiktningar enligt SOLAS-, MARPOL-, och lastlinjekonventionerna. Rätten att utfärda certifikat har i några fall delegerats till klassningssällskap och i andra fall behållits av Sjöfartsinspektionen.

Sverige hade vid denna tid undertecknat SOLAS 74 och det internationella avtalet Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU).

Klassningssällskap

Ett klassningssällskap, exempelvis Bureau Veritas, utför oberoende forskning om fartygs konstruktion och säkerhet för framtagning av lämpliga regler. De är vanligtvis icke vinstdrivande organisationer men fakturerar varv och rederier för utförda tjänster.

Huvuduppgiften för ett klassningssällskap är att utföra oberoende besiktningar och inspektioner samt att utfärda certifikat.

Det elva större klassningssällskapen har en samarbetsorganisation, International Association of Classification Societies (IACS) som samordnar sällskapens policy, organiserar utbyte av kunskap och erfarenheter samt ger rekommendationer om vilken standard som ska gälla i väsentliga tekniska frågor. Bureau Veritas är medlem av IACS.

Vid denna tid var Hans Olsson chef för Bureau Veritas svenska verksamhet.

Samarbete maritima projekt, Sverige - Estland:

Enligt en framställan daterad 18 november 1993, avseende en fjärde fas av maritima projekt i Estland 1994, hade via det estniska finansministeriet, till BITS (Swedish Board for Investment and Technical Support) från Estonian National Maritime Board (ENMB) inkommit en ansökan om projektbidrag. Denna ansökan gällde fortsatt ekonomiskt stöd för fyra delprojekt i denna fas.

Svenska Sjöfartsverket hade tidigare genomfört insatser avseende fartygssäkerhet i Estland. På tre specifika områden hade nu Estland prioriterat fördjupade insatser. Inom delprojektet "Fartygssäkerhet" ingick som ett av de specifika områdena "hamnstatskontroll - fartygsinspektion ur sjösäkerhets- och miljösynpunkt".

Avtalet mellan Estland och Sverige

I avtalet, "Maritime Transport and Safety at Sea and Prevention from Pollution on Marine Environment Projects PHASE IV" mellan Ministry of Transport and Communications of Estonia och Swedish National Maritime Administration (Sjöfartsverket), tecknat 3 februari 1993, önskar den estniska myndigheten förordna Sjöfartsverket att såsom konsult assistera i frågor och service som beskrivs i avtalet. Den estniska myndigheterna godkänner svenska Sjöfartsverkets offert att utföra uppdraget under förutsättning att BITS bistår med ekonomiskt stöd.

I avtalets Appendix A "Scope of Services". beskrivs respektive del i projektet. Rörande Hamnstatskontroller (Port State Control) beskrivs bland annat följande;

"Brush-up Seminar and on-job training for ship inspectors in Tallinn, implementing the Port State Control methodology"

"The training will be carried out in Tallinn"

I avtalets **Appendix B** "Obligations" beskrivs de åtaganden som esterna förbundit sig att följa. Under punkt 7 står;

"Provide all necessary permits, including facilitation of visa formalities and authorizations for the carrying out of the services".

Generaldirektörsbeslut från BITS

BITS beviljar 1994.02.02 ett bidrag om 574.340 kronor.

I beslutet beskrivs insatsen för delområde Hamnstatskontroll enligt följande;

"Insatsen genomförs i Estland i form av en veckas träning och kunskapsöverföring i enlighet med internationellt anpassade manualer för 8 - 14 deltagare. Seminarier varvas med on-the-job-training, i detta fall konkreta inspektioner ombord på fartyg i internationell trafik. Deltagarna förväntas vara inspektörer från ENMB, inspektionsansvarig vid hamnförvaltningen i Tallinn samt säkerhetsansvarig vid Estonian Shipping Company".

Fakta gruppens kommentarer:

Av de handlingar som Fakta gruppen här redovisar framgår att de estniska myndigheterna både initierat och beställt konsulttjänster från Sjöfartsverket i Sverige. Dessa tjänster, gällande hamnstatskontroller, skulle utgöras av on-the-job-training och konkreta inspektioner samt att detta skulle ske i Tallinn. Esterna förband sig enligt det undertecknade avtalet att auktorisera

svenskarna för detta arbete, alltså, de svenska inspektörerna gick under estniskt mandat (se vidare "Analys av SOLAS 74" och "Analys av Paris MOU")

Av beslutet från BITS framgår tydligt att det rörde sig om konkreta inspektioner av fartyg i internationell trafik.

On-the-job-training betyder träning under arbetets utförande. Detta är vitalt då de svenska inspektörerna i intervjuer och förhör och haverikommissionen i sin rapport hävdar att det inte var en riktig kontroll som utfördes den 27 september 1994 eftersom det var en on-the-job-training-kontroll. "Konkreta inspektioner" och att esterna förbundit sig att auktorisera svenskarna kan dock inte feltolkas.

Hamnstatskontrollen av Estonia i Tallinn den 27 september var i allra högsta grad en riktig kontroll. Oavsett bevisning så tar dock inte sjölagarna ledigt även om man bara låtsas kontrollera ett fartyg. I sammanhanget kan vi bara konstatera att A Valgma som undertecknat hamnstatsprotokollet och enligt egen utsago ledde kontrollen, näppeligen inte tränat på att signera hamnstatskontrollrapporter. Lika lite som någon skulle få för sig att träna signering av reverser eller andra juridiskt bindande dokument.

Internationella Haverikommissionen

Den gemensamma estnisk-finsk-svenska haverikommissionen bildades den 29 september 1994 i enlighet med ett beslut fattat av de tre ländernas statsministrar den 28 september 1994 i Åbo i Finland.

I engelsk text benämns den gemensamma haverikommissionen som JAIC (Joint Accident Investigation Commission), medan vi omnämner den som haverikommissionen eller kommissionen.

Haverikommissionen bildades med syfte att finna orsaken till olyckan, att utreda varför antalet dödsoffer blev så stort och att lämna förslag till åtgärder ägnade att bidra till att liknande olyckor förhindras i framtiden.

Vid kommissionens första sammanträde ansågs det väsentligt att kommissionen skulle uppträda som en enhet när det gäller att dra slutsatser och utge officiella rapporter. I själva utredningsarbetet skulle däremot deltagarna från de tre länderna vara oberoende, utan någon skyldighet att rapportera tillbaka till eller att agera enligt anvisningar från de länder som hade förordnat dem.

Kommissionen har under de dryga tre åren fram till slutrapportens presentation i december 1997 haft 20 interna sammanträden som upptagit sammanlagt 51 dagar. Utöver kommissionens plenarsammanträden, har expertmöten och möten i andra arbetsgrupper ägt rum.

Faktagruppens kommentarer:

Det faktum; att å ena sidan "kommissionen skulle uppträda som en enhet" och å andra sidan "I själva utredningsarbetet skulle däremot deltagarna från de tre länderna vara oberoende, utan någon skyldighet att rapportera tillbaka" måste vara ett grundläggande metodfel som utan tvekan leder till motsatsförhållanden inom kommissionen.

I en så pass komplex utredning och med tre länders regeringar som huvudmän, är det otvivelaktigt så att olika kommissionsmedlemmars arbete kommer att beröra varandras områden. Slutsatser dragna av respektive medlem eller medlemsgrupp baserade på observationer som ej rapporterats till de andra i kommissionen, kommer i vissa fall att bli motstridiga. Detta leder i sin tur dels till att kommissionen blir oense i sakfrågor, samt att man tvingas till kompromisser i fråga om gemensamma slutsatser.

Detta är något som synes helt uppenbart i arkivmaterial och arbetshandlingar från kommissionens arbete, och inte minst i det faktum att flera av kommissionens ledamöter under protest hoppat av kommissionen.

Den estniska ordföranden i kommissionen, Andi Meister, hoppade av 1996.07.30 efter att anklagat svenska delen av kommissionen för att ha undanhållt videomaterial samt för att man vid dykningarna ej identifierade de tre omkomna på bryggan. Meister säger i en intervju 1996.07.24 "Allt som gjorts och hänt måste alla kommissionens medlemmar bli informerade om, också om det i detta ögonblick verkar ovidkommande".

Den svenska experten Bengt Schager hoppade av 1997.09.08 efter att han inte kunnat ställa sig bakom slutrapporten, arbetssättet och vissa av kommissionens slutsatser. I en tidningsintervju 1997.12.03 belyser han många av de förhållanden på MS Estonia som vi utförligt analyserat i denna rapport, samtidigt som han konstaterar att fartyget ej var sjövärdigt vid avgången från Tallinn.

Urkundsförfalskning av protokoll från hamnstatskontroll

Före avfärden den 27 september 1994 gjorde tjänstemän från Sjöfartsverket en Hamnstatskontroll av fartyget. Kontrollen skedde under eftermiddagen i Tallinns hamn och protokollfördes i enlighet med gällande bestämmelser. Ansvariga från Sjöfartsverket var Överinspektör Åke Sjöblom och inspektör Gunnar Zahlér. Estnisk chef vid kontrollen var Aarne Valgma, chef för Fartygskontrollfunktionen vilket motsvarar den svenska titeln Sjösäkerhetsdirektör.

Av inlämnad dokumentation framgår att hamnstatsprotokollet omfattar en sida, "Form A" och en sida "Form B" där de fel man hittat har angivits. Denna Form B är ett blankettset med en originalsida och två genomslagskopior.

Hamnstatsprotokollets två genomslagskopior i original, Form B, har Åke Sjöblom lämnat till haverikommissionen i Stockholm. I Estoniaarkivet diariefört 94.11.03 som aktbilaga A 46 b och c. Sjöblom har enligt polisförhör motsatt sig att lämna handlingerna till polisen och angivit att de endast skulle lämnas till haverikommissionen. Förhör har även hållits med Åke Sjöblom och Gunnar Zahlér 1994.11.02 hos haverikommissionen, aktbilaga D 6 a. Därtill har Åke Sjöblom intervjuats i Tallinn den 28 september 1994 där bandutskriften har aktnummer D 28, och förhörts av svensk polis i telefonförhör vilket i sammandrag återfinns i SHK:s (Statens Haverikommission) Estoniaarkiv med aktnummer D 8 (F242-1).

På omvägar via estnisk och svensk polis har ett förhör med Aarne Valgma som hållits av estnisk polis inkluderande en hamnstatsprotokollsrapport (en vidimerad kopia av första sidan i blankettsetet) inlämnats till haverikommissionen, 95.01.04 aktnummer D 9. Kommissionen har diariefört dessa handlingar såsom varande från en av de överlevande eftersom det inlämnades tillsammans med ett stort antal förhör med överlevande. Intressant är att A Valgma ej ens hörts av haverikommissionen trots att han enligt polisförhöret både ledde och övervakade hamnstatskontrollen ifråga.

Haverikommissionens redogörelse för fartygets allmänna tillstånd vid avgång:

5.2 Fartygets allmänna tillstånd vid avgång	
<p>Vid avgång från Tallinn den 27 september 1994 var ESTONIA sjövärdig och behörigen bemannad. Det fanns inga anmärkningar från vare sig myndigheten eller klassningssällskapens besiktningar. Fartyget var, enligt olika vittnen, väl underhållet.</p> <p>Under den sista dagen i Tallinn användes fartyget för utbildning av <u>estniska fartygsinspektörer</u> i hamnstatskontroll enligt Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU, se 9.1). <u>Dessa fartygsinspektörer genomförde en grundlig inspektion av ESTONIA enligt föreskrifterna för ovannämnda kontroll under ledning av två erfarna inspektörer från Sjöfartsverket i Sverige.</u> Övningen dokumenterades i ett standardprotokoll som var upprättat i den i Paris MOU föreskrivna formen. <u>En kopia av det protokollet ingår i supplementet.</u></p>	<p>De svenska fartygsinspektörer som ledde övningen har förhörts av kommissionen och har uppgivit att fartyget var i gott skick och mycket välunderhållet. <u>De fann inga brister som skulle ha föranlett att fartyget kvarhållits eller ha medfört någon annan allvarlig anmärkning, om inspektionen hade varit en reguljär hamnstatskontroll.</u> Några anmärkningar noterades dock. Så t.ex. var bogvisirets gummitätningar slitna, hade slitmärken på några ställen och var i behov av utbyte. Vidare var vattentäta luckor på bildäck öppna och i ett skick som tydde på att åtminstone en av dem normalt inte var stängd. Under förhöret uppgavs också att de svenska inspektörerna hade upplevt "brist på respekt för fribordsfrågor" (lack of respect for issues related to load line matters) i sina kontakter med de befäls personer som de mött under övningen.</p>

Bild 1.Haverikommissionens rapport 5.2

I texten ovan anges att Estonia skall ha varit väl underhållet, att en kopia av det under "hamnstatskontrollövningen" upprättade protokollet ingår i rapportens supplement samt att "De fann inga brister som skulle ha föranlett att fartyget kvarhållits eller ha medfört någon annan allvarlig anmärkning, om inspektionen hade varit en reguljär hamnstatskontroll."

Bevis för urkundsförfalskning:

I supplementet 223 finns den kopia som haverikommissionen anger är en kopia av Sjöbloms "Form B". Den tryckta kopian (förfalskningen) återger inte samma innehåll som de båda dokument som inlämnats till haverikommissionen i Stockholm, ej heller är namnteckningen den ursprungliga.

Vi har efter ingående undersökning av dessa dokument, i förfalskningen funnit fler än 20 tydliga skillnader visavi de inlämnade originalen. Vi nöjer oss i denna rapport att redovisa 6 av dessa skillnader.

De olika dokumenten presenteras i 70 procent av ursprunglig storlek i följande ordning: 1. Haverikommissionens förfalskning, 2. Åke Sjöbloms inlämnade genomslagsoriginal, 3. A Valgmas inlämnade vidimerade kopia av rapportens förstasida och 4. Haverikommissionens förfalskning med inringningar som facit. Därefter kommer en sida med de olika namnunderskrifterna i 150 procents förstoring för mer detaljerad jämförelse.

Fel 1: På förfalskningen saknas alla referenser till Svenska Sjöfartsverket. På Valgmas kopia saknas också all hänvisning till Sjöfartsverket förutom Sjöfartsverkets blankettnummer. Sjöbloms genomslagsoriginal visar hur dessa dokument borde sett ut.

Fel 2: På förfalskningen och Valgmas kopia saknas texten i den tredje spalten "convention references". Sjöblom har korrekt fyllt i dessa referenser enligt regelverket varav framgår att han haft för avsikt att stoppa fartyget.

Fel 3: Förfalskningen har som Sjöbloms original tillägg i den handskrivna texten i spalt 2; ", packing damage" och "(A few pieces of sec. Dev worned out)". Valgmas kopia saknar dessa tillägg. Intressant är att förfalskningens tillägg inte har samma position relativt övrig text som på Sjöbloms original. Förfalskaren måste haft tillgång till det svenska arkivet.

Fel 4: På Valgmas kopia och Sjöbloms original är Valgmas titel: "Head of National Ship Inspect. Division." Förfalskaren har av någon anledning fyllt i fel titel: "Head of National Ship Inspection Department."

Fel 5: Den tryckta texten på förfalskningen är mycket dålig och i vissa fall bortredigerad samtidigt som den handskrivna texten är skarpare än på Valgmas kopia. Genom att den tryckta texten redigerats försvinner all information om vad en hamnstatskontroll kan leda till för åtgärder.

Fel 6: Namnteckningar och namnförtydliganden är förfalskade. På Valgmas kopia och Sjöbloms genomslagsoriginal är de identiska (även i hög förstoring). Valgmas vidimering, gjord två dagar senare i samband med det polisför som hölls med honom, är näst intill identisk med hans signatur vid hamnstatskontrollen. Därtill kan nämnas att originalens textmassor är 11 procent "högre" och 1 procent "smalare" än i förfalskningen.

I skenet av de fel som hittats kan vi inte dra någon annan slutsats än att denna förfalskning är utförd för att marginalisera de brister Estonia hade och också skydda de svenska och estniska sjöfartsmyndigheterna från anklagelser om brister i respektive myndighetsutövning.

31/05 '96 13:56 372 6 312303 ENMB --- CMM TALLINN EST. 002

FORM B

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

1 name of issuing authority _____
 2 name of ship ESTONIA 5 call sign ESJE
 9 date of inspection 27.09.1994 10 place of inspection TALLINN.

15 nature of deficiency code	text	Convention ¹ references	16 action taken ²
1284	Bow door, packing damage		99
1280	Soundings pipe tank Eng. room		17
0720	2 portable fire extingu. missing Eng. room		17
0920	SAFETY PLAN		99
2010	MUSTER LIST		99
2030	DAMAGE CONTROL PLAN		99
2045	CARGO OPERATION MANUAL		99
0710	FIRE PREVENTION NAV BRIDGE DECK, BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING FIRE DOOR IN STALLEY NOT WORKING PROPERLY		17
1520	'OFF-COURSE' MARK NOT INSTALLED		99
0745	MEANS OF CONTROL: MIMIC PANEL		99
2055	MANUALS AND INSTRUCTIONS (ENGINE, BRIDGE ROUTINES, EEL HANDLING, STEERING GEAR, MANOEUVRE CHARACTERISTICS)		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE		17
1250	COVERS ON BULKHEAD DECK TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF SEC DEV WORN OUT)		99

Continuing page no yes

name Head of National Ship Inspection
 duty authorized surveyor Alafma Valgma
Department

completed in the event of a deficiency

31/05 '96 14:01 LBH/VAST NRO9882 S.002

Bild 2. Haverikommissionens förfalskning (70 %).

Observera namnteckningen, bristen på referenser till svenska Sjöfartsverket, det dåliga trycket av tryckt text vid fotnoterna samt "faxsignaturen". Genom faxsignaturen ges sken av att dokumentet faxats snett. Faxtextens vinkel anger att papperet i så fall skulle blivit ca 3 cm bredare än om det gått igenom faxen rakt. Vi har inte funnit någon fax som klarar detta. Telefonnummer saknar idag abonnemang.



NATIONAL MARITIME
ADMINISTRATION

S-60178 Norrköping, Sweden.
Tel +46 11 19 10 00.
Telefax +46 11 23 99 34.
Telex 64380 Shipadm S.

original in 1971 2000

A46C FORM B

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

1 name of issuing authority Maritime Safety Inspectorate, Sweden
2 name of ship ESTONIA 5 call sign ESTE
9 date of inspection 27.09.1994 10 place of inspection TALLINN

15 nature of deficiency code	text	Convention ¹ references	16 action taken ²
1284	Bow door, packing damage	LL-66	99
1280	Sounding pipe HXK Eng. Yoom	CII-2 R.15.12	17
0720	2 portable fire extinguishers missing	CII-2 R.20	17
0920	SAFETY PLAN	CII-2 R.20	99
2010	MUSTER LIST	CII R.53	99
2030	DAMAGE CONTROL PLAN	CII-1 R.23	99
2045	CARGO OPERATION MANUAL	IMO A.714(13)	99
0710	FIRE PREVENTION NAV. BRIDGE DOOR, BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING, FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING PROPERLY	CII-2	17
1520	"OFF-COURSE" ALARM NOT INSTALLED	IMO A.342(X)	99
0745	MEANS OF CONTROL: MIMIC PANEL	CII-1 R.15.12	99
2055	MANUALS AND INSTRUCTIONS (EM. GEN., BRIDGE ROUTINES, EM. HANDLING, STEERING GEAR, MANOEUVER CHARACTERISTICS)	CII R.8	99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE	LL-66	17
1255	COVERS ON BULKHEAD DECK TO BE CLOSED	CII-1	17
1199	CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF SEC. DEVL. WORNED OUT).	IMO A.714(13)	99

SjöV. 1104 92 12 SjöV. Tryck.

Continuing page no yes

name Head of National Ship Inspectorate
duly authorized surveyor

signature Alafine
Valques

1 To completed in the event of a detention.
2 Codes for actions taken include i.a.: ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed (for codes see reverse side of copy).

Bild 3. Sjöbloms genomslagsoriginal. (70 %).

Observera den oskarpa handskrivna genomslagstexten i spalterna 1, 2 och 4 samt den starkare texten i spalt 3 som är skriven med bläck i efterhand. Sjöfartsverkets engelska logotyp, maskinskrivna namn och blankettnummer syns alla tydligt.

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

1 name of issuing authority [redacted]
 2 name of ship ESTONIA 5 call sign ESJE
 9 date of inspection 27.09.1004 10 place of inspection TALLINN.

15 nature of deficiency code	text	Convention ¹ references	16 action taken ²
1284	Bow door		99
1280	Soundings pipe Aftx Eng. room		17
0920	2 portable fire exting. missing Eng. room		17
0920	SAFETY PLAN		99
2010	MUSTER LIST		99
2030	DAMAGE CONTROL PLAN		99
2045	CARGO OPERATION MANUAL		99
0710	FIRE PREVENTION NAV. BRIDGE DOOR, BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING PROPERLY		17
1820	'OFF-COURSE' ALARM NOT INSTALLED		99
0745	MEANS OF CONTROL: HILIC POWER		99
2055	MANUALS AND INSTRUCTIONS (CH. GEN., BRIDGE ROUTINES, ET. HANDLING SLEEPING CETA, MANOVR. CHARACTERISTICS)		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE		17
1250	COVERS ON BULKHEAD DECK TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES		99

Sjöv. 1 104 92 12 Sjöv. Tryck.

Continuing page no yes

name Head of National Ship Inspect.
 duty authorized surveyor S. S. S. S.
 signature Alafine Alafine
/Valguse/

1 To completed in the event of a detention.
 2 Codes for actions taken include i.a.: ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed (for codes see reverse side of copy).

Bild 4. Valgmas förstasideskopia (70 %)

Observera att Valgma låtit ta bort Sjöfartsverkets logotyp men att Sjöfartsverkets blankettnummer finns kvar. Sjöfartsverkets tryckta namn är här överstruken med tuschpenna. Den handskrivna texten är skarpare än på Sjöbloms genomslagskopia och stämmer helt överens handstilmässigt. Valgmas kopia saknar dock några noteringar och kryss som finns i olika varianter på Sjöbloms genomslagskopia och på Haverikommissionens förfalskning.

ENMB CHM TALLINN EST. 002

FORM B

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

1 name of issuing authority: [REDACTED]

2 name of ship: ESTONIA 5 call sign: ESJE

9 date of inspection: 27.09.1994 10 place of inspection: TALLINN

15 nature of deficiency code	15 nature of deficiency text	Convention ¹ references	16 action taken ²
1284	Bow door, packing damage		99
1280	Sounding pipe through deck		17
0720	2 portable fire extinguishers missing	Eng. room	17
0920	SAFETY PLAN		99
2010	MUSTER LIST		99
2030	DAMAGE CONTROL PLAN		99
2045	CARGO OPERATION MANUAL		99
0710	FIRE PREVENTION NAV BRIDGE ROOM		
	BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING		
	FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING PROPERLY		17
1320	'OFF-COURSE' MARK NOT INSTALLED		99
0745	MEANS OF CONTROL MISC PAGES		99
2055	MANUALS AND INSTRUCTIONS (EN, GEN, BRIDGE ROUTINES, EEL HANDLING)		
	SLEEPING COTTAGE MANOVRAL CHARACTERISTICS		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE		17
1255	COVERS ON BULKHEAD DECK TO BE CLOSED		
1199	CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF SEC DEV WANTED OUT)		17 99

Continuing page: no yes

name: Head of National Ship Inspection Department
duly authorized surveyor: Alfina Valgma

to be completed in the event of a deficiency

31/05 '96 14:01 LBH/VAST NRO9882 S.002

Bild 5. Facit (70%).

Inringade områden korresponderar till tydliga skillnader jämfört med Sjöbloms och Valgmas inlämnade protokoll. Observera speciellt namnteckningen och den ifyllda texten på den avdelning som Valgma är chef över. Genom att fotnotstexterna är förstörda kan inte en oinitierad läsare se vilka åtgärder en hamnstatskontroll kan leda till.

name Head of National Ship Inspect.
 duly authorized surveyor Division

signature Alafme Alafme
/Valgme/

flag State informed, classification society informed, next port informed (for

Bild 6. Underskrift: Valgmas vidimerade förstasideskopia (150 %).

name Head of National Ship Inspect.
 duly authorized surveyor Division

signature Alafme
/Valgme/

flag State informed, classification society informed, next port informed (for

Bild 7. Underskrift: Sjöbloms inlämnade genomslagsoriginal (150 %).

name Head of National Ship Inspection
 duly authorized surveyor Department

Alafme
Valgma

flag State informed, classification society informed, next port informed (for

Bild 8. Underskrift: Haverikommissionens förfalskning (150 %).

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn

Haverikommissionen, Svenska Sjöfartsverket och dess inspektörer hävdar att den hamnstatskontroll som utfördes i Tallinn den 27 september 1994 var en övning ingående i ett större utbildningspaket bekostat av The Swedish Board for Investment and Technical Support, BITS (en avdelning inom SIDA).

Inte någonstans i avtal eller projektbeskrivningar framställs samarbetet mellan länderna som "ett utbildningspaket". Däremot beskrivs "expert assistance" och "PSC [hamnstatskontroll] as well as other duties was demonstrated and the trainees took an active part in the daily activities"

Arne Valgma, chef för Estlands Fartygskontrollfunktion och Arvi Buddell, då vice hamnchef (och fartygsinspektör) skriver i en rapport till Generaldirektör Kalle Pedak, Estniska Sjöfartsmyndigheten följande:

"The purpose of this inspection was to obtain experience for the Estonian inspectors in respect of large passenger ships and also to carry out a Port State Control (PSC) of this vessel." [Avsikten med denna inspektion var att de estniska inspektörerna skulle få erfarenhet av stora passagerarfartyg SAMT att utföra en hamnstatskontroll av detta skepp].

Denna rapport har i engelsk översättning publicerats i haverirapportens supplement 223. Den estniske haverikommissionens ordförande Uno Laur intygar översättningens äkthet.

Svenska Sjöfartsverket har inget lagrum i Estland men det har det estniska Sjöfartsmyndigheterna som är underordnade det estniska Transportministeriet. De svenska experterna agerade på uppdrag av svenska Sjöfartsverket och var auktoriserade av det estniska Transportministeriet.

Vid hamnstatskontrollen upptäcktes 14 fel på Estonia som var så graverande att de noterades i hamnstatsprotokollet (se detaljredovisning nedan). Fem av dessa gavs koden 17 i kolumnen för "vidtagna åtgärder". Kod 17 betyder "Befälhavaren instruerad att rätta felen före avfärd" varvid en rättelserapport skall upprättas som styrker åtgärderna. Någon sådan rapport har inte återfunnits. De övriga felen har givits koden 99 som betyder "Annan åtgärd (specificera i klartext)". Någon sådan specifikation står dock inte att finna i arkiven.

Det torde inte råda några tvivel om att det var fråga om en riktig hamnstatskontroll, för vilken de svenska experterna var auktoriserade att utföra genom åtaganden från de estniska myndigheterna. Därmed är de svenska inspektörerna bundna att följa både SOLAS och Paris MOU.

Bara vid den inledande dokumentkontrollen fann man efter 3 timmars letande följande fel:

Stabilitetsbok - felaktig, Säkerhetsplan - felaktig, Muster Plan (alarmlista) - felaktig, Skadekontrollplan - saknades, Lastsäkringsmanual - saknades, Nödgeneratormanual - saknad eller felaktig, Manual för bryggrutiner - saknades, Manual för nödrutiner - saknad eller felaktig, Manual för styrningsutrustning - saknad eller felaktig, manual för manöverkaraktäristik och skadekaraktäristik - saknades, och därtill anmärkningar på olika certifikat.

På de följande sidorna presenterar vi de fel som finns angivna i hamnstatskontrollrapporterna och hur dessa påverkar sjösäkerheten samt vad respektive sjölagar kräver.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 1

Spalt 1-4: Code: 1284 (cargo ports / etc)

Text: Bow Door, packing damage (på Valgmas original saknas ", packing damage")

Förklaring: Gummipackning som sitter mellan skrovet och visiret för att förhindra inflöde av vatten i bogvisiret (Innanför visiret finns rampen som tätar mot skrov och bildäck).

Convention references: LL-66 (Lastlinjekonventionen -66)

Action taken: 99 (skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju 1994.09.28;

"This minor thing with this rubber packing it will cause some minor leakage, e.g. [example given] a watertap: drip, drip, drip. Nothing more". Därtill beskriver ÅS på en och en halv A4-sida (av drygt 3 sidor) hur detta med gummipackningen och väder- respektive vattentätthet enligt honom fungerar.

A.Valgma (AV) förhör 1994.09.30, av estnisk polis, Tallinn;

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

Å. Sjöblom (ÅS) enligt telefonförhör 1994.10.31, av svensk polis;

"Sjöblom uppgav att de var måttligt nöjda med vissa saker. De hade vissa påpekande ang. packningarna vid bogvisiret och porten [avser troligtvis rampen]. De diskuterade detta med ansvarigt befäl och frågade om det gjorts några påpekanden vid den kontrollen som Viritas [Bureau Veritas] hade haft ca en månad tidigare. Överstyrmannen visste inte Han kunde inte visa någon dokumentation från Viritas besiktning. Anmärkningarna mot packningen vid bogvisiret var inte större än ett påpekande att det läckte. Läckaget var inte stort. Det kan jämföras med droppet från en kökskran. Sjöblom uppger att de blev nyfikna men eftersom de var där i utbildningssyfte så hade de ingen möjlighet att kontrollera läckaget något närmare."

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör 1994.11.02, hos haverikommissionen;

GZ: "Så gick vi ut och tittade på rampen. Då såg vi att den här skadan på packningen, stora, den där som de hängt upp sig väldigt kraftigt på, det var ungefär en halv meter på varje sida, om man säger, i mungiporna, ... de kunde inte se längre framför, där låg ju rampen nere. Och det var en ren mekanisk nötning på den alltså. Ska man förklara det så här, tänk att man står och slår med en yxa så att det var fläkt, men det var inte borta. Men det kan omöjligt hålla tätt som det såg ut. På båda sidor likadant. Och då sa jag till chiefen: - Det där får ni ta och göra någonting åt. - "Ja" sade han " vi har beställt det till vi ska in på varvet."

ÅS: För ett långt resonemang om skadan, Bureau Veritas besiktning och rekommendationer som överstyrmann, "commanding officer", inte hade någon "aning" om.

Vidare om brist för respekt för "Loadline matters", välskött fartyg, "we have seen a lack of respect for loadline matters, som vi faktiskt var väldigt missnöjda med", "De skadorna på bogvisirets packning i sig betyder absolut ingenting, mer än kanske ett mindre droppläckage, det är i princip bara vädertäthet man eftersträvar och där står alltid vatten inne i [oklart], alla båtar, det är ingenting onormalt på det sättet."

Haverikommissionens rapport: 5.2 Fartygets allmänna tillstånd vid avgång

"Några anmärkningar noterades dock. Så t ex, var bogvisirets gummitätningar slitna, hade slitmärken på några ställen och var i behov av utbyte."

Fakta gruppens kommentarer:

Vi går inte igenom reglerna för konventionen Loadline 66, utan inriktar oss på konventionen SOLAS 74.

Enligt SOLAS definieras vädertäthet med att en vädertät stängning oavsett väder skall förhindra vatten att komma in i fartyget. Estonia var konstruerad så att bogrampen som ligger innanför visiret också skulle vara vattentät varvid eventuellt vatten som vid en incident skulle kommit in i visiret inte skulle kunna flöda vidare in i fartyget. Det är dock dokumenterat och bevitnat att Estonia ofta hade vatten i visiret. Skillnaden mellan vädertäthet och vattentäthet avgörs i förhållande till en linje vid skottdäcket (det däck som ligger över alla vattentäta skott nere i fartyget, i detta fall bildäck). SOLAS anger generellt vädertäthet ovanför skottdäck och ytterligare ett däck upp om sådant finns.

Det är därför tveksamt om kod 99 skulle ha givits för detta fel. Enligt Paris MOU skall dock kod 99 specificeras så att också en tidsgräns för åtgärdandet sätts. Sådan specifikation saknas för hamnstatsprotokollens alla 99-koder.

Vid de sex tidigare Hamnstatskontroller som gjorts i Stockholm på MS Estonia har denna felanmärkning inte funnits med. Vi har funnit 5 rapporter över dessa sex kontroller (94.01.04 saknas i Sjöfartsverkets arkiv men i interndebiteringsunderlagen har 27,5 timmar inkl 6,5 timmar övertid satts upp).

Vi finner det i relation till övriga felanmärkningar i denna hamnstatskontroll besynnerligt att denna punkt tagit upp så oproportionerligt mycket av de förhör som hållits med framför allt ÅS och GZ. Jämför övriga punkter.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 2

Spalt 1-4: Code: 1280 (machinery space openings)

Text: Sounding pipe Aux Eng. room

Förklaring: Rör för mätning och kontroll av olje/bränslenivå etc i tankar. Skall vara självstängande och konstruerade så att antändning ej kan ske. I detta fall i ett sidomotorrum.

Convention references: CII-2 Reg.15 .6.1.3 (Arrangements for oil fuel, lubricating oil, and other flammable oils)

Action taken: 17 (kaptenen skall instrueras och felet skall åtgärdas före avgång)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;

Ingen kommentar ges.

A.Valgma (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;

Ingen kommentar ges i förhöret.

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;

Ingen kommentar ges.

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;

GZ: "[oklart] gick ner i maskin och körde lite grann övningar där nere med quick closing på bränslesidan och gick runt och tittade på renlighet och de här pelare från bottentankar och så där, att de hade fungerande självstängningsventil, lite genomförningar..." [fyra rader senare] ÅS: - "Du hade någon notering om nåt? GZ: - pelare? [oklart] han kallade med det samma på en kille som kom med en skiftnyckel och justerade upp det."

Haverikommissionens rapport: 5.2 Fartygets allmänna tillstånd vid avgång

"Det fanns inga brister som skulle ha föranlett att fartyget kvarhållits eller ha medfört någon annan allvarlig anmärkning,"

SOLAS 74-konventionen: CII-2 Reg.15

6.1.3

the termination of sounding pipes are fitted with self-closing blanking devices and with a small-diameter self-closing control cock located below the blanking device for the purpose of ascertaining before the blanking device is opened that oil fuel is not present. Provision shall be made so as to ensure that any spillage of oil fuel through the control cock involves no ignition hazard.

Fakta gruppens kommentarer:

Denna felanmärkning har fått koden 17, vilket betyder att felet skall anmälas till ansvarigt befäl och att fartyget ej får avgå innan felet kontrollerats och dokumenterats som åtgärdat. Det är oklart om GZ i förhöret specifikt avser åtgärdande av detta fel.

Om felet blev åtgärdat skulle det i hamnstatskontrollrapporten, som upprättats i den avslutande samlingen av inspektörer och befäl, fått koden 10 som betyder att felet åtgärdats. Att i övningssyfte ge kod 17 trots att felet åtgärdats torde bli förvirrande för "eleverna".

I de fem tidigare Hamnstatskontrollernas rapporter vi funnit har denna felanmärkning inte funnits med.

Faktagruppen kan inte finna att felet åtgärdades före avgång. Därmed sker ett brott mot SOLAS-konventionen, och dessutom mot en brandskyddsregel, vilket är ett av det allvarligaste brotten mot sjösäkerhetslagarna.

Estonia var inte sjövärdig.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 3

Spalt 1-4: Code: 0720 (fire fighting equipment - brandskyddsutrustning)

Text: 2 portable fire exting. missing Eng room

Förklaring: 2 bärbara brandsläckare saknas i maskinrummet.

Convention references: CII-2

Action taken: 17 (kaptenen skall instrueras och felet skall åtgärdas före avgång)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;

Ingen kommentar om att brandsläckare saknades i maskinrummet.

A.Valgma (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;

Ingen kommentar ges.

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;

Ingen kommentar om att brandsläckare saknades i maskinrummet.

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;

ÅS: "Sedan på vägen ner [körde vi] ett par brandlarm. Vi checkade branddörrar. Där det hakade upp sig, det var väl i köket egentligen, för där hade man totalsaboterat det inbyggda brandskyddet, utan att riktigt förstå vad man gjort. Runt pannrummet stämde ingenting. Allt sånt antecknade vi och skrev in sen."

Haverikommissionens rapport: 5.2 Fartygets allmänna tillstånd vid avgång

"Det fanns inga brister som skulle ha föranlett att fartyget kvarhållits eller ha medfört någon annan allvarlig anmärkning,"

SOLAS 74-konventionen: CII-2 Reg.7 (2, 2.2)

"2 . Machinery spaces of category A containing internal combustion machinery shall be provided with:

2.2. At least one set of portable air-foam equipment complying with the provisions of regulation 6.4

[6.4. specificerar vilken typ av brandsläckare och vad som minst krävs av en sådan.]

Reg. 37 (1.5.2)

- (Fire-extinguishing equipment)

There shall be provided in each special category space:

1.5.2. One portable foam applicator unit complying with the provisions of regulation 6.4, provided that at least two such units are available in the ship for use in such spaces.

Fakta gruppens kommentarer:

SOLAS-konventionen är mycket tydlig på denna punkt. Felet fick kod 17 men nämns inte med ett ord i förhören. Det skulle uppenbarligen ha funnits minst två brandsläckare i maskinrummet. Två saknades.

Tillsammans med fel 1280 "Sounding pipe Aux Eng. room" ovan är detta fel desto allvarligare. Att "man totalsaboterat inbyggda brandskyddet" och att "ingenting stämde" runt pannrummet accentuerar brandsäkerhetsnivån på Estonia med all önskvärd tydlighet.

Inspektörerna skulle enligt SOLAS-reglerna krävt dokumentation på åtgärder eller själv kontrollerat dem innan fartyget hade rätt att avsegla.

I de fem tidigare Hamnstatskontrollernas rapporter vi funnit har denna felanmärkning inte funnits med.

Estonia var också på grund av denna brist ej sjövärdig enligt konventionen som både svenska och estniska staten undertecknat och därmed upphöjt till lag.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 4

Spalt 1-4: Code: 0920 (safety plans - Säkerhetsplanerna/systemet)

Text: Safety Plan

Förklaring: Säkerhetsplanen är ett fartygs huvuddokument rörande de olika nödsituationer som kan tänkas uppstå. Denna plan består för varje typ av nödsituation av detaljerade instruktioner och checklistor som vägledning. En av dessa beskriver hur man skall hantera bränder ombord, hur båten är förberedd avseende brandskydd och hur larmen skall fungera.

Convention references: CII-2 Reg. 20 (Fire control plans and fire drills)

Action taken: 99 (skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;

"The documentation was not to our satisfaction It was the safety plan, the master list [ÅS säger troligen Muster list vilket framgår av fortsättningen och byter därmed fokus från safety plan till denna muster list som är en översiktsplan för nödrutiner och evakuering] . I can explain it if you wish. But it is a little bit complicated. It is the alarm list onboard, it is the alarm list onboard telling what everybody has to do in case of an emergency. It was not completed according to regulations. We did a trainee program, then of course we will discuss it. It was further that they could not show us a damage control plan, they could not show us a cargo securing manual. We don't say that it did not exist onboard, we did not meet the captain. It might exist, but the one in charge just could not show it to us.

[Den estnische reportern]: - Are these points important for the safety of the ship?

ÅS: No, no, they have no significance whatsoever with what happend. It is more a formal document problem. So, there were some bridge instructions missing. We asked for it. They did not know, and so and so....".

A.Valgma (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;

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

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;

Inte ett ord om bristande eller saknad dokumentation ges.

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;

ÅS: "Vi började gemensamt uppe i , jag vet inte om det var officersmässen Ja, där vi då gjorde en dokumentkontroll, det är det man alltid börjar med. Där vi gick igenom alla deras certifikat, vi bad dem visa ett antal handlingar, stabilitetsboken - där hakade det upp sig lite grann redan ifrån början. Vi fick inte se den typ av stabilitetsbok som vi ville se och vi säger ju inte någonstans att den saknas ombord, men överstyrman som har det

sista ansvaret, han hade alltså inte tillgång till det här materialet och uppenbarligen visste han inte riktigt var han skulle hämta det någonstans. Det vi saknade var alltså en godkänd stabilitetsbok med en [oklart p g a att ordföranden hostar]. De kunde inte visa en Damage Control Plan, [ej heller en] lastsäkringsmanual. Brygginstruktionerna hittade vi inte på bryggan där uppe sen. Fartygets karaktäristik över skador med returning circles hittade vi inte heller."

Här kommer i förhöret ett parti om att man delade upp sig i två grupper och fortsätter därefter med ..."Så det stökade lite med dokumentkontrollen, vi gick igenom certifikaten, vi var inte riktigt nöjda med de heller [?] utfärdade av Bureau Veritas, men det var mer i detaljer. Vi efterlyste dispenscertifikat för deras life rafts, det var SOLAS pack B-livflottar och har man det så brukar det åtföljas utav ett dispenscert av den myndighet som har certifierat båten. Vi säger ju inte att inte alla de här dokumenten fanns ombord, men överstyrman, acting commanding officer, kunde alltså inte visa oss dem, utav olika anledningar.

[Ordf. Olof Forsberg (OF) bryter in]: - Ni misstänkte alltså att kaptenen hade låst in dem någonstans? ÅS: - Det är inte alls omöjligt...."

Detta är på sidan två av sju sidor av bandutskriften och därefter byter ÅS ämne och beskriver hur arbetet fortskridit och andra fel de hittat. På sidan sju kommer ämnet tillbaka:

OF: - "De dokument ni saknade, ni fick aldrig någon förklaring varför de inte

ÅS: Ja, vi släppte det. Vi ville bara visa våra trainees vad det är de ska begära fram. Det finns ju viktiga dokument, det finns mindre viktiga dokument och det finns ganska ointressanta dokument ombord.

GZ: Vi spenderade mellan 2-3 timmar bara på dokumentationskontroll och det gör vi inte normalt.

ÅS: Normalt sitter du inte på det sättet utan det var ju mera i deras utbildningsändamål.

OF: Men det innebär också, att om det varit en riktig hamnstatskontroll då hade ni stressat mer och inte gett er förrän de här viktiga dokumenten hade kommit fram, är det så?

ÅS: Nej, det tror jag, som hon såg ut hade man förmodligen nöjt sig med certifikaten enbart. Det tror jag faktiskt.

[Bengt Schager (BS), vittnespsykolog]: Överstyrman, vad var hans attityd, till att han inte kunde presentera de där dokumenten?

ÅS: Ja, han kände sig stressad, Vi begärde kanske fram för mycket. Det var ju inte bara de här bitarna. Vi begärde fram deras rig[g]bok, oljeloggbok, safetyplanerna, det var massor. Han sprang som en...[tankepaus] Det var inte så enkelt. Det som störde honom allra mest tror jag det var att vi hade detaljanmärkingar på Bureau Veritas certifikat, det tyckte han var mycket förargligt. Han tyckte det var oerhört pinsamt att de inte hade något dispenscertifikat för livflottarna. Men sen det här med Damage ..."

Här tar bandet slut. Vi har ännu inte kunnat hitta ett fortsättningsband av detta förhör eller utskrift av ett sådant i haverikommissionens arkiv.

Haverikommissionens rapport:

4.4.1 Säkerhetsorganisationens utveckling

"När driften av ESTONIA övertogs av Estonian Shipping Company (ESCO) år 1992, upprättades en ny säkerhetsorganisation. Den nya organisationen var delvis baserad på de tidigare ägarnas organisationsplan och delvis på Nordström & Thulins erfarenheter från tidigare fartyg på samma rutt.

Alla planer och handböcker som ingick i säkerhetssystemet var skrivna på både estniska och engelska och säkerhetsorganisationen var implementerad på samtliga personalnivåer innan trafiken inleddes. Säkerhetsorganisationen testades under en hamnstatskontroll i februari 1993."

SOLAS 74-konventionen: CII-2 Reg.20 (1)

1. In all ships general arrangement plans shall be permanently exhibited for the guidance of the ship's officers, showing clearly for each deck the control stations, the various fire sections enclosed by "A" class divisions, the sections enclosed by "B" class divisions together with particulars of the fire detection and the fire alarm systems, the sprinkler installation, the fireextinguishing appliances, means of access to different compartments, decks, etc. and the ventilating system including particulars of the fan control positions, the position of dampers and identification numbers of the ventilating fans serving each section. Alternatively, at the discretion of the Administration, the aforementioned details may be set out in a booklet, a copy of which shall be supplied to each officer, and one copy shall at all times be available on board in an accessible position. Plans and booklets shall be kept up to date, any alterations being recorded thereon as soon as practicable. Descriptions in such plans and booklets shall be in the official language of the flag State. If the language is neither English nor French, a translation into one of those languages shall be included. In addition, instructions concerning the maintenance and operation of all equipment and installations on board for the fighting and containment of fire shall be kept under one cover, readily available in an accessible position.

Faktagruppens kommentarer:

Här väljer vi att beskriva allt som sagts om alla brister i Estonias dokumentation, handlingsplaner och checklistor i de förhör med ÅS och GZ som finns i haverikommissionens arkiv om denna hamnstatskontroll.

Skälet till detta är att samtalen kring dokumentationen är mycket svåra att bryta upp med referens till varje felanmärkning. Genom att presentera hela texten ges å ena sidan ÅS mer rättvisa än hur det skulle framstå om lösrykta citat presenterades. Å andra sidan visar ÅS genom sina kommentarer på sin och svenska Sjöfartsverkets förståelse och syn på de sjösäkerhetsaspekter de är satta att bevaka. A Valgma, estniska Sjöfartsmyndighetens sjösäkerhetsdirektör, som enligt egen uppgift ledde inspektionen och därmed bar huvudansvaret för de utförda åtgärderna noterar inte heller den underliggande betydelsen av dessa brister och de konsekvenser dessa brister kunde leda till.

Rörande brister i säkerhetsplanerna:

Den säkerhetsplan vi hittat i Estoniaarkivet för Estonia kommer från den svenske hälftendelägaren Nordström & Thulin (aktnummer, B 112-9, inlämnad 95-08-28). Denna säkerhetsplan är på engelska och har därtill ett stort antal handskrivna kommentarer, ändringar och överstrykningar. Dessa ändringar gör att planen är förvirrande och omöjlig att följa.

A Valgma hävdar att den endast finns på engelska. Å Sjöblom säger ingenting om "safetyplanerna" annat än att de nämns i förbifarten och att det i hamnstatskontrollrapporten görs en anmärkning om säkerhetsplanen.

SOLAS 74 stipulerar att den skall finnas på flaggstatsspråket och att, om detta språk inte är engelska eller franska, en översättning till engelska eller franska skall inkluderas. Brandskyddsplanen skall dessutom vara permanent uppsatt eller tillgänglig på ett sådant sätt att fartygets alla officerare lätt skall kunna få vägledning vid fara eller alarm.

Besättningens språkkunskaper beskrivs av svensk polis efter en RITS-övning ombord på MS Estonia i en rapport 1994.02.07: " Då landningen var gjord och den första kontakten med besättningen skulle tas för orientering om läget, kunde konstateras språksvårigheter som inte var av ringa art."

Vi har inte kunnat finna några uppgifter på att besättningen fått tillgång till undervisning i vare sig svenska eller engelska. Kommunikationsspråket ombord var estniska. ("RITS" är en förkortning för; Räddnings-Insatser Till Sjöss och var en brand, bomb och räddningsövning som utfördes på Estonia 94.02.02).

Den hamnstatskontroll som haverikommissionen hänvisar till i februari 1993 finns inte i Sjöfartsverkets arkiv eller upptagen i deras datasystem. Den första hamnstatskontrollen som gjordes den 1:a februari har enligt debiteringsunderlaget tagit 3 timmar i anspråk och kan därmed inte ha innehållit test av säkerhetsorganisationen.

Däremot gjordes en operativ kontroll i Tallinn den 26 januari som leddes av inspektörer från Svenska Sjöfartsverket och som låg till underlag för Bureau Veritas certifiering av Estonia den 28 januari 1993.

I de fem tidigare Hamnstatskontrollernas rapporter vi funnit har denna felanmärkning inte funnits med.

Om säkerhetsplanerna endast fanns på engelska var Estonia inte sjövärdig enligt SOLAS 74. Om de istället endast funnits på estniska kunde möjligen en kod 99 ha givits, men då med tydlig angivelse om när felet senast skulle ha varit åtgärdat.

Om säkerhetsplanen saknades helt eller inte alltid var tillgänglig så att alla officerare kunde följa den, innebar det att Estonia var en potentiellt flytande likkista enbart av detta skäl.

De brister som fanns på fartyget vid avseglingsögonblicket var så pass allvarliga att det utan tvivel direkt förorsakade en onödig förlust av människoliv vid förlisningen. Fartyget kan inte anses vara sjövärdigt under sådana förhållanden. Ansvariga på bryggan kan inte haft en rimlig chans att agera utan manualer, vilket naturligtvis leder till att felaktiga beslut eller inga beslut alls kunde fattas. Detta är en förklaring till att larm ej gavs och även till att nödanrop gjordes mycket sent under förlisningen.

Värt att notera i sammanhanget är också med vilken säkerhet ÅS redan samma dag förlisningen inträffade, uttalade sig om vad som inte hade haft betydelse för denna, trots att ingen annan då visste vad som hade hänt.

Estonia var inte sjövärdig.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 5

Spalt 1-4: Code: 2010 (muster list - mönstringslista)

Text: Muster List

Förklaring: Tillsammans med Safety plan och Damage Control plan några av ett fartygs viktigaste dokument. I Muster list, också kallad alarmlista, beskrivs vad var och en i besättningen har för uppgift vid ett tillbud. Den skall också vara tillgänglig i lämpliga delar för passagerarna så att de vet hur man skall bete sig i en sådan situation. Alarmlistan skall därutöver ange hur alarmen låter och hur de skall följas.

Convention references: CIII Reg. 53

Action taken: 99 (skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;

[Den estnische reportern]- Are these points important for the safety of the ship? ÅS: No, no, they have no significance whatsoever with what happend. It is more a formal document problem (se "safety plan").

A.Valgma (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;

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

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;

Inte ett ord.

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;

ÅS nämner ingenting om felaktigheterna med alarmlistan.

Haverikommissionens rapport:

Felet nämns inte, däremot anges i 5.2 att "Vid avgång från Tallinn den 27 september 1994 var ESTONIA sjövärdig och behörigen bemannad. Det fanns inga anmärkningar från vare sig myndigheternas eller klassningssällskapens besiktningar".

Haverikommissionens arkiv:

SHK Estoniaarkivet A 58a, Handlingar inlämnade 1994.11.16, [Räddnings-Insatser Till Sjöss] RITS-övning, Alarmlista. Notering hos SHK: " Saknas i arkivet"

SHK Estoniaarkivet A 46e, Utvärdering av RITS-övning ombord ESTONIA, ingivet av lots Börje Hellgren 1994.11.03 + Alarmlista

SOLAS 74-konventionen: CIII Reg.53 (Muster list and emergency instructions)

1. The muster list shall specify details of the general emergency alarm signal prescribed by regulation 50 and also action taken by crew and passengers when this alarm is sounded. The muster list shall also specify how the order to abandon ship will be given.

2. The muster list shall show the duties assigned to the different members of the crew including:

- .1 closing of the watertight doors, fire doors, valves, scuppers, sides cuttles, skylights, portholes and other similar openings in the ship.
- .2 equipping of the survival craft and other life-saving appliances.
- .3 preparation and launching of survival craft.
- .4 general preparation of other life-saving appliances.
- .5 muster of passengers.
- .6 use of communication equipment.
- .7 manning of fire parties assigned to deal with fires.
- .8 special duties assigned in respect of the use of fire-fighting equipment and installations.

Fakta gruppens kommentarer:

Under diarienummer A 46e i Estoniaarkivet återfinns den Alarmlista som användes under RITS-övningen 1994.02.02. Alarmlistan har notering A 58a handskrivna på handlingen men saknades enligt diarieförteckningen där den hörde hemma.

I Sjöfartsverkets akt över Estonia återfinns en likadan alarmlista från RITS-övningen med skillnaden att denna saknar den handskrivna noteringen. Alarmlistans huvudblad som anger den organisatoriska planen för ledningsgrupp, räddningsgrupper, livbåtslarm och brandlarm är enbart skriven på svenska språket.

Sidan två som är själva däcksplänen utvisande var räddningsgrupperna skall samlas är på svenska, engelska och estniska. För att följa instruktionerna på sidan två krävs dock att man förstår instruktionerna på sidan ett. Lite cyniskt frågar vi oss hur många ester som förståeligt kan läsa svenska i en nödsituation?

Det synes alldeles uppenbart att nödplaner mm. inte alls som uppgivits i haverikommissionens slutrapport var översatta till estniska och engelska. RITS-övningen hölls ett år efter att fartyget gjorde sin första resa i Estlines regi, den 1 februari 1993. Kommissionen slår fast att: "Torrdockningen i samband med leveransen till E-line år 1993 ägde rum i Åbo. Vid det tillfället byttes alla skyltar och instruktioner ut mot estniska, svenska och engelska".

Alarmlistan skall enligt SOLAS (numrering enligt SOLAS) bland annat beskriva hur och vem:

1. som ansvarar för att vattentäta dörrar skall stängas.
3. som skall förbereda och sjösätta livbåtar och flottar.
5. som skall samla och vägleda passagerarna vid en utrymning.
6. som skall ansvara för och sköta fartygets kommunikationsutrustning.

Felaktigheter i Alarmlistan har, tvärtemot vad ÅS anger, naturligtvis avgörande betydelse för säkerheten ombord. Dessa dokument upprättas inte för att göra hamnstatsinspektörer glada vid en kontroll eller för att besättningen inte skall behöva känna sig stressad om de uppvisar brister. De skall upprättas för att, rätt använda, öka chansen till överlevnad i en krissituation - ingenting annat!

Enligt Paris MOU, Amendment 13 som gällde i september 1994, är brister i alarmslistan specifikt identifierat som grund för en utökad inspektion. "Clear Grounds for an extended inspection". Vid en utökad inspektion gäller specifika regler för hur man skall gå tillväga som bara till sin omfattning troligen hade hindrat fartyget att avgå på tid vid en situation som den MS Estonia befann sig.

De svenska inspektörerna och den estniska Sjöfartsinspektionens chef och tjänstemän har uppenbarligen struntat i den delen av Paris MOU vilket både i träningssyfte och sjösäkerhetshänseende måste anses som ett brottsligt åsidosättande av gällande regelnivå.

Vid de tidigare hamnstatskontrollerna i Stockholm har inte detta fel angivits. Däremot finns en handanteckning från 1993-01-26 i "Operativ kontroll/Säkerhetsövning enl. tjänsteföreskrift 1/92 (nya 2/90)", i Sjöfartsverkets arkiv. Under rubrik 2.1, Mönstringslista, 2.1.3 står: "Handwritten list, new beeing prepared". Detta dokument är undertecknat av Sjösäkerhetsinspektör Tom Evers som ledde den operativa kontrollen. Uppenbarligen har denna brist inte åtgärdats eller så har den nya listan också den, upprättats på fel sätt. MS Estonia certifierades för passagerartrafik under Estnisk flagg 2 dagar senare och gjorde sin "jungfrutur" 1993.02.01.

Utan en fungerande och mycket lätt tillgänglig mönstringslista med motsvarande implementerad krisorganisation ombord vid en allvarlig olycka dör passagerare och besättningsmän som annars skulle överlevt.

Utan en giltig mönstringslista skulle fartyget ha fått nyttjandeförbud om reglerna i Paris MOU följts. SOLAS 74 var då mindre tydlig på denna punkt.

MS Estonia var inte sjövärdig när hon avseglade. När olyckan väl inträffade ledde denna brist till det mycket höga antalet dödsoffer.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 6

Spalt 1-4: Code: 2030 (damage control plan - skadekontrollplan)

Text: Damage Control Plan

Förklaring: Fartygets skadekontrollplan är, tillsammans med de två ovanstående, ett av de viktigaste dokumenten ombord. Skadekontrollplanen ingår i säkerhetsplanen och skall vara permanent uppsatt eller tillgänglig som vägledning för fartygets ansvarige befäl. Skadekontrollplanen skall tydligt för varje däck beskriva de vattentäta skotten och dess öppningar, hur vattentäta dörrar stängs, hur detta beskrivs och visas på bryggan samt hur man agerar för att motverka slagsida vid alla typer av läckage.

Convention references: C II-1 Reg.23 (Damage control plans in passenger ships)

Action taken: 99 (skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;

"It was further that they could not show us a damage control plan," [Detta torde betyda: "Senare kunde de inte visa oss en skadekontrollplan,". Den saknades m a o.]

A.Valgma (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;

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

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;

Felet nämns inte med ett ord.

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;

"De kunde inte visa en "damage" control plan".

Haverikommissionens rapport:

Felet nämns inte. Däremot anges i 5.2 att "Vid avgång från Tallinn den 27 september 1994 var ESTONIA sjövärdig och behörigen bemannad. Det fanns inga anmärkningar från vare sig myndigheternas eller klassningssällskapens besiktningar".

SOLAS 74-konventionen: C II-1 Reg.23

There shall be permanently exhibited, for the guidance of the officer in charge of the ship, plans showing clearly for each deck and hold the boundaries of the watertight compartments, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof, and the arrangements for the correction of any list due to flooding. In addition, booklets containing the aforementioned information shall be made available to the officers of the ship.

Fakta gruppens kommentarer:

Det kan inte nog understrykas att alla säkerhetsplaner som beskrivits här alltid, vid varje tillfälle, skall vara tillgängliga. Vid inspektionen som utfördes av Sjöblom och Valgma fanns enligt Sjöblom uppåt 600 människor ombort.

Fartyg sjunker när tillräckligt mycket vatten läckt in under fribordsdäck (i detta fall bildäck). Estonia sjönk på mindre än en timme från olyckans start vilket är oerhört snabbt för denna typ av skepp.

(Fakta gruppen har ännu inte kunnat bekräfta när skadeförloppet startade. Några observationer anger att det startade redan vid 21-tiden, många observationer anger ca 00.45, de flesta observationerna anger ca 01.00 och haverikommissionen anger 01.15 efter att tre besättningsmän ändrat sina vittnesmål. Om haverikommissionens utsaga är riktig sjönk hon på mindre än 40 minuter).

Vid ett läckage oavsett orsak skall en skadekontrollplan finnas som anger hur en slagsida på grund av sådant läckage skall hanteras samt vilka åtgärder som krävs för att begränsa skadeförloppet. Denna plan innehåller därför instruktioner för hur olika mellan varandra vattentäta avdelningar genom vattentäta skott och dörrar skall skyddas från en spridning av vattenintag till närliggande icke skadade avdelningar (se 0745, means of control, MIMIC Panel, nedan).

MS Estonia skulle, i övrigt oskadd, utan problem ha klarat sig utan att sjunka eller ens förlora stabiliteten med två avdelningar vattenfyllda (ref. sjöfartsexperterna; Professor Anders Ulfvarson, Anders Björkman och A Kuteinikov samt haverikommissionens rapport och supplement, se också Fakta gruppens kommande rapporter om bevis för att bogrampen aldrig varit nedfälld under förlisningen, samt bevis för att det finns åtminstone ett större hål i skrovet). Med minst en tredje avdelning fylld eller motsvarande totalmängd vatten utspritt i fler vattentäta avdelningar, tappade hon så mycket flytkraft att hon kapsejsade och sjönk.

Fartyg sjunker inte för att skadekontrollplanen saknas men sannolikheten att människor dör i onödan är mycket, mycket stor om ett fartyg springer läck och dessa instruktioner inte är tillgängliga.

Denna brist har inte noterats i de tidigare hamnstatskontrollrapporterna.

Talet om; " No, no, they have no significance whatsoever with what happend. It is more a formal document problem." bör för en mindre aningslös åhörare eller läsare i lindrigaste fall framstå som genuin slapphet i sjösäkerhetstänkandet. Lättjefull myndighetsutövning som i detta fall ledde till fler än 850 dödsoffer.

MS Estonia var på grund av denna brist definitivt inte sjövärdig under sin sista resa och naturligtvis därför inte heller när hon avgick från Tallinn.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 7

Spalt 1-4: Code: 2045 (cargo operation manual - lastoperationer)

Text: Cargo Operation Manual

Förklaring: Lastningsmanualen beskriver rutinerna för hur lastning och även surrning av lasten skall ske. Lastningen skall dokumenteras enligt ett protokoll som sen ligger till underlag för beräkningar av stabiliteten enligt rutinerna i fartygets stabilitetsbok.

Convention references: IMO A 714 (17)

Action taken: 99 (skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;

"they could not show us a cargo securing manual." Manualen saknades m a o.

A.Valgma (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;

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

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;

"De diskuterade också lastsäkringen som de inte var helt nöjda med."

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;

"De kunde inte visa en "damage" control plan, lastsäkringsmanual. Brygginstruktionerna hittade vi inte på bryggan däruppe sen."

Haverikommissionens rapport:

Felet nämns inte, däremot anges i 13.2.2 Förberedelser för resan;

...Det är enligt uppgift normalt att surrningen av fordon inte är avslutad när fartyget avgår, utan slutförs snarast efter avgång."

Resolution IMO A 714(17) kommenteras inte här.

Fakta gruppens kommentarer:

Enligt SOLAS 74 (C VI-5 stowage and securing) skall last lastas och surras så att ingen skada så långt det är praktiskt möjligt kan ske på fartyget och på personer som finner sig i lastrummen. Speciell hänsyn skall tas till lastsäkringen på ro-ro-fartyg. Vidare anges specifikt att lasten skall vara surrad före avgången från hamnen.

En korrekt lastningsmanual ger instruktioner om hur ett fartyg skall lastas.

MS Estonia avgick enligt haverikommissionen med en enprocentig slagsida mot styrbord trots att babords ballasttankar om 183 ton vatten var helt fyllda. Detta är i sig ett brott mot reglerna då en tillräcklig marginal måste finnas för stabilisering vid lastförskjutning eller annat slagsideskäl. MS Estonia var felaktigt lastad.

Den totalt uppskattade lastvolymen på bildäck var 1 100 ton i form av lastbilar och bilar. Man vet inte, eller har inte angivit, om däck 3, som är ett höj och sänkbart bildäck inom utrymmet för totala bildäcket, var upphöjt eller användes. Om bilar fanns också på detta däck höjer det fartygets tyngdpunkt ytterligare med minskad stabilitetsmarginal som följd.

När den första slagsidan som av överlevande uppskattats till 30 - 50 grader uppstår, anger vittnen att läskedrycksautomater och annan inredning kommit "flygande" mot styrbord. (Haverikommissionen anger dock att den första slagsidan var 15 grader.) Om vittnesmålen stämmer kan man på rimliga grunder dra slutsatsen att även lastbilar lossnat från sina surringar och glidit eller vält mot styrbord. Bilar surras inte men vid dåligt väder skall klossar sättas vid däcken. Under alla omständigheter står därför inte bilarna kvar vid en slagsida över 15 grader.

Estonia ratar trots kraftig slagsida och förskjutning av lasten upp sig ganska snabbt. Enda möjlighet för att detta skall kunna ske är att vatten snabbt tränger in under bildäck och sänker tyngdpunkten. Tillfälligt verkar detta utjämnande mot babord ur stabilitetshänseende (ballasttankarna kunde inte utnyttjas eftersom babords tankar redan var fyllda och styrbords var tomma).

När det inströmmande vattnets stabiliserande verkan mot babord upphör för att balansjämvikt vid någon slagsidesvinkel uppnåtts (vattennivån stiger "jämt" under bildäck) kommer lastförskjutningen samt vågor och vind (3-4,5 meter och 15 sekundmeter i snitt) och kanske tillsammans med ett större roderutslag åt styrbord, ånyo ändra stabiliteten vilket ger fartyget ökad slagsida åt styrbord. Denna slagsida leder till kapsejsning och sjunkning. I haverikommissionens videomaterial kan ses att Estonias roder står dikt styrbord.

Om A Valgma har rätt i sitt svurna uttalande saknades befästningsanordningar för lasten varvid ett okänt antal fordon inte var tillräckligt surrade alternativt helt saknade surring. I sådant fall påskyndades olycksförloppet p g a dessa brister.

ÅS anger att lastsäkringsmanual saknas helt.

Valgmas och ÅS uttalanden motsäger inte varandra. Det ena är bara ett naturligt led av det andra. Utan en korrekt lastsäkringsmanual är det mycket troligt att otillfredsställande befästningsanordningar undgår upptäckt.

Bristande surring är mycket lätt att identifiera och de stora risker detta medför vid en slagsida är likaledes lätt förutsägbara.

En godkänd stabilitetsbok saknades enligt ÅS också ombord. Han frågade efter det befäl, andre styrman, som var ansvarig för detta, väntade på honom men lämnade sen denna punkt outhärdad när andre styrman inte dök upp.

Estonia tilläts lämna Tallinn i ett skick som inte var sjövärdigt.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 8

Spalt 1-4: Code: 0710 (fire prevention - brandskydd)

Text: Fire prevention Nav. Bridge door, Boiler room closing device missing, Fire door in Galley not working properly.

Förklaring: Brandskydd Navigationsbryggans dörr, Pannrummets stängningsmekanism saknas, Branddörr i köket fungerar ej tillfredställande.

Convention references: C II-2 (Construction, fire protection, fire detection, fire extinction)

Action taken: 17 (kaptenen skall instrueras och felet skall åtgärdas före avgång)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;

"it is of extreme importance that fire doors are in operation and so on, etc. We found some fire doors not in operation. This is extremely important for us and has to be rectified immediately. On an Estonian vessel in an Estonian Port we are not authority. We can not order anything but there was a mutual understanding to rectify. I think it was on 3 or 4 spots onboard, not more. It's a very big ship with thousands or at least hundreds of doors. There was.....[tankepaus?] It was not a large number and it was rectified immediately."

A.Valgma (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;

Inte ett ord.

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;

"De diskuterade mycket angående det inbyggda brandskyddet. Brandvarnings-systemet i köksregionen var saboterat."

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;

ÅS: "Sedan på vägen ner [körde vi] ett par brandlarm. Vi checkade branddörrar. Där det hakade upp sig, det var väl i köket egentligen, för där hade man totalsaboterat inbyggda brandskyddet, utan att riktigt förstå vad man gjort. Runt pannrummet stämde ingenting. Allt sånt antecknade vi och skrev in sen."

GZ (på däck 0 och 1): "....., lite genomförningar så att de inte gått igenom vattentäta skott, och körde vattentäta dörrarna helt manuellt nerifrån och det låg hela tiden med input uppifrån bryggan att hållas öppna. När vi körde de fram så släcktes [oklart] så for de till öppet läge med detsamma, så det bidrog..[tankepaus][oklart], som vi sa innan, vi körde inte uppifrån och stängde alla dörrar, just med tanke på att det fanns folk ombord. Och sedan gick vi vidare upp i passageraravdelningen under bildäck och körde några stängningar av vattentäta dörrar där också. Det fungerade alldeles utmärkt, vi gick igenom helt riktigt och där var signaler och tutor och grejor [!?!]. Så gick vi en runda på bildäck och tittade på huvudbrandlina, sektionsventiler och brandposter och sån't där."

Haverikommissionens rapport:

Felen nämns inte med ett ord.

SOLAS 74-konventionen: CII-2 Reg.41-2 (Requirements for passenger ships carrying more than 36 passengers constructed before 1 October 1994)

4.1 Hinged fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be self-closing and be capable of release from a central control station and from a position at the door.

6.5 All fire doors in stairway enclosures, main vertical zone bulkheads and galley boundaries which are normally kept open shall be capable of release from a central control station and from a position at the door.

Fakta gruppens kommentarer:

ÅS hävdar att han ej hade mandat att ingripa p g a att kontrollen gjordes i Tallinn, märk väl att han då ej åberopar övning. Oavsett om det var en övning eller ej är det ett faktum att svenska inspektörer var rekviderade av den estniska sjöfartsadministrationen att som experter leda och utföra bland annat denna kontroll av MS Estonia. Detta är helt i enlighet med SOLAS-konventionen och ger de svenska inspektörerna mandat att till fullo verka för den estniska administrationens räkning.

Det är här oklart om ÅS/GZ/AV med brandsäkra dörrar också avser tester av vattentäta dörrar. GZ's beskrivning ger vid handen att fler än en dörr på däck noll för till öppet läge med detsamma efter att de stängts manuellt. Av hamnstatsrapporten framgår att det rör sig om totalt minst tre branddörrar varav alla finns över bildäck.

I hamnstatsprotokollet har fel rörande vattentäta dörrar angivits under punkt "0745 Means of control MIMIC Panel" nedan.

A Valgma har glömt de brandsäkra dörrarnas fel i sitt i övrigt strukturerade svurna uttalande trots att han lämnat in en vidimerad kopia av hamnstatsprotokollet där dessa fel finns angivna.

Å Sjöblom hävdar det extremt allvarliga med dessa fel samt att de åtgärdades omedelbart.

Om felen åtgärdades skulle denna anmärkning vid den slutliga genomgången inte fått åtgärds kod 17 utan åtgärds kod 10 som betyder att felet är åtgärdat. Det bör här tilläggas att dessa koder med förklaring finns tryckta på baksidan av varje blad i det blankettset som en hamnstatskontrollrapport består av - det krävs således ingen djupare kunskap för att gissa på rätt siffra när man har klart för sig vilken SOLAS-regel som gäller.

ÅS har i sitt inlämnade original, under "Convention references" som skall fyllas i om fartyget skall kvarhållas i hamn, alla rätt när det gäller vilka SOLAS-regler som gäller. Att i en träningsituation träna på hur man fyller i en blankett felaktigt synes vara en ytterligt besynnerlig och tankefrämmande pedagogik.

Avseende omedelbart åtgärdande vet vi i Fakta gruppen inte hur lätt det var att hitta automatiska dörrstängningsanordningar för denna typ av dörrar i Tallinn i september 1994 vid femtiden på eftermiddagen. Om femtiden på eftermiddagen i Stockholm kan tjäna som referens var det inte ett helt lätt uppdrag.

MS Estonia släpptes iväg trots att hon enligt SOLAS 74 skulle kvarhållits till dess att dessa brister dokumenterat blivit åtgärdade eller att ansvariga inspektörer själva förvissat sig om saken.

MS Estonia var inte sjövärdig.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 9

Spalt 1-4: Code: 1520 (shipborne navigational equipment - fast installerad navigationsutrustning)

Text: "off-course" alarm not installed

Förklaring: Ett protokollsalarm till navigationssystemet och autopiloten som t ex ett referens/alarm-system till en magnetkompass för angivandet av kursavvikelse enligt en av de varandra oberoende kompasserna. Ett sådant system var inte installerat på Estonia.

Convention references: IMO A 342 (IX)

Action taken: 99 (skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju 1994.09.28;

Inte ett ord om detta fel nämns.

AA.Valgma (AV) förhör 1994.09.30, av estnisk polis, Tallinn;

Denna punkt nämns inte i AV's uttalande.

Å. Sjöblom (ÅS), telefonförhör 1994.10.31, av svensk polis;

Inte ett ord.

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör 1994.11.02, hos haverikommissionen;

ÅS: "Vi resonerade lite om deras auto-route, de hade alltså inget protokollsalarm som de skulle ha enligt IMO-resolution A 342. Det fanns alltså ingen referens från en oberoende kompass, en magnetkompass exempelvis. Detta är då alltså bara sådant som vi diskuterade med överstyrman, diskuterade med våra trainees, för att de skall få en blick för vad det handlar om."

Haverikommissionens rapport:

Felet nämns inte, däremot anges: "Det fanns inga brister som skulle ha föranlett att fartyget kvarhållits eller ha medfört någon annan allvarlig anmärkning,"

IMO-resolution A 342 (IX).

Vi har inte studerat denna resolution men antar att den vid tillfället ställde hårdare krav än SOLAS 74 eftersom SOLAS går före en annan konvention rörande sjösäkerhet såvida inte en annan konvention är strängare.

Faktagruppens kommentarer:

Denna punkt är förbryllande. Den avhandlas som i förbifarten men när vi på Internet sökt i den databas som Paris MOU-sekreteriatet håller över alla gjorda hamnstatskontroller i de 16 länder som undertecknat Paris MOU har vi funnit passagerarfartyg som kvarhållits i hamn med denna enda punkt som brist.

ÅS är lite otydlig i sin definition. Av hans uttalande kan man få uppfattningen att en kompassros saknas. Vad som saknas är ett referenssystem som skall larma om någon av kompasserna ger ett annat utslag visavi den andra.

Olika navigationshjälpmedel kan trots allt gå sönder så en back up med ett varningssystem tycks vara en billig försäkring för att säkerställa vilken kurs man håller. Om man inte är förvissad om vilken kurs man håller sjunker ju sjösäkerheten drastiskt.

I händelse av en nödsituation, exempelvis ett läckage, är följande punkter beträffande navigation vitala att känna till: Fartygets position (besättningen på Estonia hade mycket stora svårigheter att lämna en position och lämnade till slut dessutom en felaktig), områdets djup och beskaffenhet, möjliga platser för strandning, möjliga grund eller grundflak i närheten, möjlig nödhavn, riskfaktorer som t ex annan trafik, risk för förorening genom läckage av olja etc etc.

Estonias rutt olyckskvällen är inte känd då den radarplott som regelmässigt görs på alla fartyg i Finska viken har försvunnit just gällande Estonia. Alla övriga fartygs plottar för olycksnatten finns tillgängliga men Estonias plott saknas och ingen tycks veta var den tog vägen. Faktagruppen har dock funnit skriftlig bevisning på att "Från avfärdsögonblicket var MS Estonia i Finlands sjöövervaknings radarövervakning, liksom också den övriga fartygstrafiken". Detta är verifierat från Finska vikens Sjöbevakningssektion. Det har också från flera av varandra oberoende men av oss ännu ej verifierade källor angivits att Estonia olyckskvällen inte följde sin vanliga rutt utan gick ca 15 distansminuter mer söderut. Själva olycksplatsen visar också att hon var ur kurs.

MS Estonia var denna natt enligt haverikommissionen på väg mot Söderarm vilket är den norra inseglingsleden mot Stockholm. Anledningen var att Estonias andra besättnings kaptan A. Piht skulle ta sin lotsexamen under inseglingen till Stockholm. Vid lotsexamen används företrädelsevis den norra inseglingsleden. Den alternativa inseglingsleden via Sandhamn är mycket kortare men ligger betydligt längre söderut.

Den kurs som kommissionen förutsatt att MS Estonia följde är ologisk. Detta huvudsakligen av tre anledningar.

1. Kursen överensstämmer inte alls med den kurs som borde varit aktuell från Tallinn mot Söderarm. Denna hade sträckt sig betydligt mer norröver.
2. Kommissionens utlagda kurs för MS Estonia visar på en angörning av Söderarm som inte stämmer med inseglingsleden.
3. Om MS Estonia gått på det sätt som kommissionen påstår hade Estonia vid 23.55-tiden börjat en 12 distansminuter lång 30 gradig snedning över den söderifrån kommande inpasseringstrafikzonen till Finska viken.

Det behöver knappast understrykas vilken fara en sådan snedningsmanöver utgör mitt i natten i relativt hårt väder. Kollisionsrisken är uppenbar. De uppgifter som Faktagruppen har visar dock att MS Estonia möjligen gick än ännu mer sydlig kurs varvid risken vid passagen av trafikzonen skulle ha minskats då hon korsat denna zon mer vinkelrätt.

Den sydligare kursen var i sammanhanget osedvanligt olyckligt då Östersjön där är betydligt djupare. Om hon följt sin vanliga rutt hade hon vid olyckstillfället, om det då uppstått, befunnit mycket nära grunt vatten. På många platser så grunt att delar av fartyget skulle ha kunnat hamna ovanför vattenytan när skeppet legat på botten. Vad detta skulle haft för konsekvenser för de ombordvarandes chanser till överlevnad är inte svårt att förstå.

Nu vet inte vi, ännu, varför Estonia gick där hon gick. Detta är en av de många oklarheter som bör undersökas närmare då det har sån avgörande betydelse för antalet överlevande, räddningsarbetet och den tid det tog för de andra färjorna att ta sig till olycksplatsen samt också för haveriförloppet som sådant. Skälen kan vara många och tre alternativa scenarier, som naturligtvis är spekulationer, presenteras här:

1. Kaptenen Andreson, kan ha beslutat sig för en sydligare kurs för att våghöjden på djupare vatten normalt är lägre än vad den är på grunt vatten (vi vet inte om han hade för vana att ta alternativa kurser vid sån kuling, 15 m/sek, som rådde vid olyckstillfället).

2. Man kan ha beslutat om en sydligare kurs för att iscensätta att fartyget var ur kurs då även kapten Andreson, gick under lotsutbildning.

3. Man kan ha haft fel på navigationsutrustningen och inte upptäckt detta för att man inte hade något kursreferenssystem ombord.

(Läsaren av denna rapport får gärna bidra med kunskaper och observationer kring detta ämne.)

Estonias Interim Passenger Ship Safety Certificate, giltigt från 93.01.28 till max 93.06.28, som intygar att fartyget följer SOLAS 74-konventionen och är utfärdat av Bureau Veritas finns kopierat i Sjöfartsverkets arkiv. Punkt 2.7 anger att "the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications."

I de följande hamnstatskontrollerna har Estonia aldrig fått en anmärkning om denna brist. Detta betyder rimligtvis att antingen så har referenssystemet försvunnit sen certifieringen eller efter någon av kontrollerna i februari 1993 till i mars 1994, eller alternativt har systemet aldrig varit installerat varvid både Bureau Veritas och svenska Sjöfartsverket inte fullgjort sina åligganden enligt lag.

Oavsett om det tredje scenariot är med sanningen överensstämmande avgick Estonia med sådan brist att hon inte kan anses ha varit sjövärdig då bara möjligheten att hon inte följde sin normala kurs av detta skäl riskerade de ombordvarandes liv.

Om det tredje scenariot stämmer dog mängder av personer som annars kanske kunnat räddats till livet.

En ny haveriutredning måste göras och Estonia var inte sjövärdig.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 10

Spalt 1-4: Code: 0745 (ventilation, fire dampers, valves, quick closing devices, means of control)

Text: Means of Control, MIMIC Panel

Förklaring: "Kontrollsystem - MIMIC-panelen" (MIME-panelen) är utrustning som på bryggan anger vilka dörrar som står öppna och vilka som står stängda. Branddörrar och öppningar i vattentäta skott skall kunna stängas och öppnas såväl uppifrån bryggan som lokalt och manuellt.

Convention references: CII-1 Reg. 15. 8.2 (Opening in watertight bulkheads in passenger ships) C II-2 Reg. 37 1.2.3 (Protection of special category spaces)

Action taken: 99 (skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju 1994.09.28;

Detta fel nämns inte.

A.Valgma (AV) förhör 1994.09.30, av estnisk polis, Tallinn;

Valgma "glömmer" denna punkt, också.

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör 1994.10.31, av svensk polis;

Inte ett ord.

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör 1994.11.02, hos haverikommissionen;

ÅS: "På bryggan däruppe hade vi ett resonemang om MIME-panelen, för [oklart]--lag, det finns noterat, om jag inte minns alldeles galet. Det var inte så att den inte fungerade. Nu testade vi alltså ingen stängning av. [tankepaus] Man gör inte det när man kanske är 500-600 människor ombord, det är alldeles omöjligt. Gunnar däremot gjorde några lokala tester därnere[.] Så felet med MIME-panelen det var egentligen att överstyrman inte riktigt visste vad som var öppet och stängt. Det lyste grönt nämligen och överstyrman trodde att det betydde att det var stängt. Och det skall det egentligen göra enligt de nya SOLAS-reglerna. Men på denna båten betydde det att de stod öppna."

GZ (på däck 0 och 1): "..., lite genomförningar så att de inte gått igenom vattentäta skott, och körde vattentäta dörrarna helt manuellt nerifrån och det låg hela tiden med input uppifrån bryggan att hållas öppna. När vi körde de fram så släcktes [oklart] så for de till öppet läge med detsamma, så det bidrog..[tankepaus][oklart], som vi sa innan, vi körde inte uppifrån och stängde alla dörrar, just med tanke på att det fanns folk ombord. Och sedan gick vi vidare upp i passageraravdelningen under bildäck och körde några stängningar av vattentäta dörrar där också. Det fungerade alldeles utmärkt, vi gick igenom helt riktigt och där var signaler och tutor och grejor."

I ett senare skede efter diskussioner om bristande "loadline grejor" och bristande förståelse hos överstyrman kommer Bengt Schager in:

- "Hur yttrade sig den här bristen på förståelse?" ÅS: "Det började ju egentligen med MIME-panelen, du menar hur överstyrman på en båt, direkt ansvarar för [tankepaus]. Detta är ju utrustning som ingår i Damage control plan, det ska stängas direkt. Och det stängs uppifrån i emergency. Det är ju normalt åtminstone att de vet om det är stängt eller öppet, det måste jag nog säga. Sedan är det ytterst olyckligt med alla såna MIME-paneler, för ända fram till SOLAS 90 nu, så har det inte varit förbjudet att ha grönt ljus när de stod öppna. Men det är efter SOLAS 90 för man har internationellt noterat att det skapar förvirring. Grönt är ju alltid OK, stängd dörr är OK, så att det har tagit lite tid innan man fått till det här regelverket. Och jag skulle vilja säga att 90 % av allt det som är installerat är installerat på exakt samma sätt som på Estonia. Men då vet man ju om det. Är man osäker då gör man som på en del båtar, man sätter små lappar."

Haverikommissionens rapport:

Felet nämns inte med ett ord.

SOLAS 74-konventionen: CII-1 Reg. 15

8.2 The central operating console at the navigation bridge shall be provided with a diagram showing the location of each door, with visual indicators to show whether each door is open or closed. A red light shall indicate a door is fully open and a green light shall indicate a door is fully closed. When the door is closed remotely the red light shall indicate the intermediate position by flashing. The indicating circuit shall be independent of the control circuit for each door.

C II-2 Reg. 37

1.2.3 Indicators shall be provided on the navigation bridge which shall indicate when any fire door leading to or from the special category spaces is closed.

Faktagruppens kommentarer:

Detta är troligen den mest dödsbringande felet av dem alla. I kombination med avsaknad av skadekontrollplanen är enligt vår uppfattning denna brist i kombination med försumlighet och brist på kompetens, det främsta skälet till att så många fick sätta livet till.

Utan vatten i fler än tre från varandra avskilda avdelningar under bildäck sjunker inte en passagerarfärja av Estonias typ. Oavsett var detta vatten kom ifrån har inte de vattentäta skottdörrarna fyllt sin funktion genom teknikfel och eller felaktig hantering. Hade de varit stängda hade inflytande vatten samlats upp i en avdelning och möjligen i två avdelningar om vatten kom både genom trapphus och genom ETT hål i skrovet.

Visserligen visade MIME-panelen grönt ljus trots att dörrarna var öppna men det var tillåtet eftersom båtens byggdes före 1980. Att de inte kunde stängas manuellt utan att direkt fara upp igen var och är absolut förbjudet.

Alla teorier om Estoniaolyckans orsaker, från haverikommissionens undermåliga till de mest fantastiskt konspiratoriska och otroliga har gemensamt att de missar den viktigaste frågan om varför Estonia sjönk:

Hur har vattnet spridit sig till och fyllt minst tre vattentäta avdelningar under bildäck?

- Har det skett skador på minst två (tre) vattentäta skott så att vatten kunnat nå tre (fyra) vattentäta avdelningar?,

- Har ett eller flera hål i skrovet varit så stort eller så belägna att det läckt in i minst tre avdelningar och därmed sänkt henne?,

eller, för att göra det enkelt för sig:

- Kan det vara så att de vattentäta skottdörrarna på däck 0 aldrig stängdes?

Att dörrarna direkt for upp gällde ett antal dörrar på däck 0. Vad säger att dessa dörrar inte direkt for upp också om de stängdes uppifrån bryggan? Om GZ tar för givet att "det låg hela tiden med input uppifrån bryggan att hållas öppna." istället för att vara säker på den saken ändras scenariot. På däck 1 kunde dörrarna tydligen stängas manuellt utan problem, dessutom till ackompanjemang av både signaler och tutor och grejor. Varför fungerade inte dörrarna på däck 0 vid de tester som GZ utförde, när de fungerade på däck 1?

Det finns ingen överlevande från däck 1 som nämnt att någon skottdörr var stängd när de räddade sig uppåt i fartyget. Det troliga är därför att dörrarna aldrig stängdes från bryggan. Om högsta ansvariga befäl för skadekontrollen inte visste hur dörrstängningspanelen fungerade är det sannolikt att det inte heller var så många andra på bryggan som visste detta. Speciellt som de inte hade någon skadekontrollplan att tillgå.

Haverikommissionen "bevisar" att dörrarna stängdes genom att påstå att en (1) vattentät dörr på däck 1 vid dykning 94-12-03/04 var stängd.

Även om vattnet skulle kunna ta sig ner till däck 0 på det fysikaliskt omöjliga sätt som haverikommissionen hävdar skulle endast en avdelning där nere vattenfyllas om dörrarna varit stängda.

Problemet med haverikommissionens bevis är att alla vattentäta dörrar på Estonia stängs mot styrbord. Estonia ligger på styrbords sida. När strömmen gått tar tyngdlagen över och därmed har troligen alla dessa dörrar glidit igen. Någon dörr kan ju vara skadad eller ha stoppats av löst bråte. Det är i så fall med största sannolikhet ett bevis för att just den dörren inte stängts uppifrån bryggan.

Bevis för att dörrarna stängts som också skulle kunna hålla:

MIME-panelens knappar och reglage kan möjligen ge ett sådant bevis om den är konstruerad med kvarstannade intryckta knappar och reglage. Trots att svenska haverikommissionen uttryckligen genom Sjöfartsverket beställde extra noggrann filmning av MIME-panelen vid dykningarna gjordes en undermålig filmning av panelen. Den mycket korta och otydliga sekvens av MIME-panelen som finns på en videofilm i haverikommissionens arkiv är enligt vår uppfattning oanvändbar. Haverikommissionen har heller inte, vad vi erfarit, tagit kontakt med konstruktören av detta system. (Notera i avtalet mellan Sjöfartsverket och dykföretaget Rockwater AS att svenska Haverikommissionen själva utför aktivt utredningsarbete, något de i efterhand förnekar att de har gjort).

Vi har inte kontaktat leverantören av MIME-systemet, Vi nöjer oss med att konstatera att Estonia har släppts iväg i ett icke sjövärdigt skick efter en kontroll som åsidosatt att utreda en brist som berör en av de viktigaste sjösäkerhetsfunktioner ett passagerarfartyg har - att vattentäta dörrar skall kunna stängas omedelbart vid en nödsituation!

Felet har inte angivits vid tidigare utförda hamnstatskontroller.

Haveriutredningen måste göras om. Estonia var inte sjövärdig.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 11

Spalt 1-4: Code: 2055 (manuals, instructions etc)

Text: Manuals and Instructions Em.Gen, Bridge Routines, Em. Handling, Steering Gear, Manoeuvre Characteristics

Förklaring: Manualer och instruktioner: Nödgeneratoren (oklart: felaktig eller saknas), Brygggrutiner (saknas), Nödrutiner (oklart: felaktig eller saknas), Styrutrustning (oklart: felaktig eller saknas), Manöverkaraktäristika och skadekaraktäristik (saknas)

Convention references: CIII Reg. 8 (Muster list and emergency instructions), CIII Reg. 9 (Operating instructions)

Action taken: 99 (skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;

"So, there were some bridge instructions missing. We asked for it. They did not know, and so and so. There might have been some language problems, but I don't think so, they spoke very good English."

A.Valgma (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;

Också här har Valgma missat att ge en förklaring.

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;

Inte ett ord.

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;

ÅS: "Brygginstruktionerna hittade vi inte på bryggan där uppe sen. Fartygets karaktäristik över skador med returning circles hittade vi inte heller."

"vi gick igenom certifikaten, vi var inte riktigt nöjda med de heller [?] utfärdade av Bureau Veritas, men det var mer i detaljer. Vi efterlyste dispenscertifikat för deras life rafts, det var SOLAS pack B-livflottar och har man det så brukar det åtföljas utav ett dispenscert av den myndighet som har certifierat båten "

"Det som störde honom allra mest tror jag det var att vi hade detalj-anmärkningar på Bureau Veritas certifikat, det tyckte han var mycket förargligt. Han tyckte det var oerhört pinsamt att de inte hade något dispenscertifikat för livflottarna."

Haverikommissionens rapport:

Felen nämns inte med ett ord. Men man anger under 4.4.1: "Alla planer och handböcker som ingick i säkerhetssystemet var skrivna på både estniska och engelska och säkerhetsorganisationen var implementerad på samtliga personalnivåer innan trafiken inleddes. Säkerhetsorganisationen testades under en hamnstatskontroll i februari 1993.

Under 5.2 att "Vid avgång från Tallinn den 27 september 1994 var ESTONIA sjövärdig och behörigen bemannad. Det fanns inga anmärkningar från vare sig myndigheternas eller klassningssällskapens besiktningar".

SOLAS 74-konventionen: CIII Reg.8

1. This regulation applies to all ships.
2. Clear instructions to be followed in the event of an emergency shall be provided for every person on board.
3. Muster lists complying with the requirements of regulation 53 shall be exhibited in conspicuous places throughout the ship including the navigation bridge, engine-room and crew accommodation spaces.
4. Illustrations and instructions in appropriate languages shall be posted in passenger cabins and be conspicuously displayed at muster stations and other passenger spaces to inform passengers of:
 - .1 their muster station
 - .2 the essential actions they must take in an emergency
 - .3 the method of donning lifejackets

SOLAS 74-konventionen: CIII Reg. 9

1. This regulation applies to all ships.
2. Posters or signs shall be provided on or in the vicinity of survival craft and their launching controls and shall:
 - .1 illustrate the purpose of controls and the procedurs for operating the appliance and give relevant instructions or warnings.
 - .2 be easily seen under emergency lighting conditions.
 - .3 use symbols in accordance with the recomendations of the Organization [IMO].

Faktagruppens kommentarer:

Hur kan man kommentera detta?

I skenet av de brister Estonia uppvisade och haverikommissionens hantering av sitt uppdrag att bl a finna anledningarna till att så många fick sätta livet till kan man inte bli annat än upprörd.

Med bara ett litet axplock av observationer som framkommit i denna rapport framstår i bästa fall haveriutredningen som ett oprofessionellt utfört uppdrag:

De planer och handböcker som på Estonia ingick i säkerhetssystemet och som faktiskt hittades var kanske i något fall skrivet på både estniska och engelska (det enda belägg för detta vi funnit är sidan två i alarmlistan). Säkerhetsorganisationen var uppenbarligen inte implementerad hos de högre befälen.

Kaptenen hade av någon anledning möjligen låst in alla sjösäkerhetsdokument och instruktioner någonstans. De övriga i besättningen har uppgivitits vara både utbildade och certifierade av svenska sjömän från rederi, klassningssällskap och svenska Sjöfartsverket i officiella och inofficiella övningar. Vi betvivlar dock att de begripligt kunde läsa alarmlistans första sida som var på svenska.

Överstyrmanen som har högsta driftansvaret för fartygets skadekontroll visste inte vilka dörrar som stod öppna eller stängda.

Någon har uppgivit för haverikommissionen att alla instruktioner och skyltar bytts ut i enlighet med reglerna, men eftersom de flesta av fartygets viktigare sjösäkerhetsdokument ej fanns på flaggspråket tycks denna uppgift inte stämma med verkligheten.

Haverikommissionen begrep inte vikten av att veta vilka personer som befann sig på bryggan så en identifikation av dessa beställdes aldrig vid undersökningsdykningarna.

Trots att det i förhör har framkommit att de automatiska dörrstängningsanordningarna på däck noll möjligen var satta ur funktion och en noggrann analys av dörrstängningspanelen på bryggan beställdes, finns ingenting i arkiven som tyder på noggrannare undersökningar kring detta. Några användbara videosekvenser av dörrstängningspanelen finns inte i arkivet.

Haverikommissionen hävdar att en av dessa dörrar var stängd och "bevisar" på så sätt att alla vattentäta dörrar stängdes. Vid en enkel kontroll om hur dörrarna var konstruerade framkommer att de långsamt med tiden glider igen av sig själva om fartyget lägger sig på styrbords sida och kraftförsörjningen försvinner.

Haverikommissionen tycks verkligen ha tagit uttalandet om att, " No, no, they have no significance whatsoever with what happend. It is more a formal document problem", ad notam.

Vi har i detta arbete slagits av den gedigna aningslöshet som i stora stycken präglar haverikommissionens arbete och slutrapport. I skenet av urkunds-förfalskningen framstår i stället denna uppfattade aningslöshet som den värsta formen av cynism.

I de tidigare hamnstatskontrollerna har en enda dokumentbrist tidigare påpekats. I protokollet från 93.12.16 har angivits "0199 ISPP Certificate Missing" med åtgärdskod 99 som tydligt definierats med: "99 Rectify deficiency within 30 days" ISPP-certifikatet intygar fartygets möjligheter att förebygga avfalls-föroreningar.

Hamnstatsprotokollets felanmärkningar på denna punkt sammanfattas bäst med:

MS Estonia var inte sjövärdig!

Vi vill ändå kommentera ännu en punkt rörande bristande dokumentation.

Detaljanmärkningar på certifikaten och att SOLAS pack B-flottarna saknade dispenscertifikat av den myndighet som certifierat båten.

I ett PM i Sjöfartsverkets arkiv rörande ett möte den 24 november 1992 mellan Nordström & Thulins (N&T) representanter och Sjöfartsverket skrivet av Ulf Beijner (UB) på Sjöfartsverket i samband med MS Estonias certifiering under Estnisk flagg, står bl a:

"..... Då det inte finns någon "utbyggd" estnisk inspektionsorganisation har Bureau Veritas [BV] fått uppdraget att svara för besiktningen och certifieringen av fartyget på de estniska myndigheternas vägnar. Då BV i Sverige, som kommer att hantera den praktiska delen, ej har någon komplett kunskap om passagerarfartygsbesiktningar, finnes visst behov av backup från IOS [Sjöfartsverkets Inspektions Område Stockholm] sida. Inget hinder finns enligt UB att IOS mot ordinarie ersättning åtar sig denna hjälpfunktion. N&T önskar även att 2/90 inspektionen skulle utföras i Tallinn. UB meddelade att detta var möjligt men att inspektionen när den utförs utanför IOS område skulle debiteras med uppkomna merkostnader. UB framförde en önskan om beställningar för arbetena enligt ovan....."

Detta PM avslutas med:

"Slutligen ställdes det två frågor.

1. Kommer Sjövärd att godkänna helt öppna livbåtar?
2. Krävs att besättningsmännen har utbildning och min 9 mån sjöerfarenhet innan de kan erhålla "livbåtscert"?

Svaret på denna fråga var Ja." (svaret på fråga 1 var också jakande).

I ett fax daterat 92.12.28 från Bureau Veritas Hans Olsson till N&T med kopia till B Norén Sjöfartsinspektionen i Stockholm (IOS) framgår att BV skall göra alla tekniska inspektioner och provningar och IOS senare skall meddela vilka de vill vara med på.

Vidare framgår att IOS och BV gör den operativa kontrollen tillsammans, men med IOS som ledare och i enlighet med "hamnstatskontrollförfarandet" för passagerarfartyg samt att man skall sammanträffa för att samordna besiktningar och operativ kontroll/säkerhetsövning av Estonia under hamnliggande i Tallinn och också eventuellt i Åbo. Tom Evers och Bengt Norén fick detta uppdrag enligt en handskrivnen not på detta fax. Därtill står "Vad gäller op (2/90) kommer flera insp från IOS att bli inblandade".

IOS har enligt uppgift skickat åtminstone en faktura à 17 155 kr inklusive resekostnader och traktamenten för detta uppdrag, fakturanr: 000060754, 93.06.30. Denna faktura ersätts senare av faktura 000061398, 93.09.15 med fakturertext: "besiktning/inspektion av Estonia 930120-0126, 20 timmar à 440 kr: 8 800 kr. Resekostnad och traktamentesersättning i samband med förrättning i Tallinn 930120, 930125 (4 insp.)
- Hamnstatskontroll efter Ö.K med rederiet". Totalt fakturerat: 28 165 kr.

Vad har nu detta att göra med certifikaten och SOLAS pack B-livflottarna?

Sjöfartsverket var underleverantör till Bureau Veritas vilka saknade kunskap om passagerarfärjor, dessas bemanning och säkerhet. På uppdrag av Estniska Staten genom Bureau Veritas har Svenska Sjöfartsverket därmed i praktiken certifierat MS Estonia på dessa punkter.

I Estonias "Certificate Of Minimum Safe Manning" som är daterat redan 93.01.04 och utgivet av Estonian National Maritime Board anges att 58 besättningsmedlemmar skall vara certifierade för att hantera livbåtarna/flottarna och dessas sjösättningsanordningar. Vi har i arkiven inte kunna finna någon lista på vilka dessa besättningsmedlemmar var.

Vi överlåter åt intresserade media eller varför inte åt polisen att forska vidare i ämnet.

Vi påstår också på denna punkt att Estonia inte var sjövärdig.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 12

Spalt 1-4: Code: 1260 (windows, side scutters)

Text: Windows in Galley not possible to close

Förklaring: Flera fönster i köket som inte gick att stänga. De saknade vingmuttrar för låsen.

Convention references: C II-1 (Construction)

Action taken: 17 (kaptenen skall instrueras och felet skall åtgärdas före avgång)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;

"We are going down, slowly, nice and slowly. We found some [tankepaus] there was [1] window in the galley, wich was not possible to close tied, some device was missing." [på bandutskriften har ettan i texten fyllts i för hand].

A.Valgma (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;

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

....."Dessutom var detta en icke planerad kontroll. Förtydligar att vingmutterns utbyte inte skedde i min närvaro. Dock lovade man mig att man skulle sätta den omgående på plats.". Sen avslutar A Valgma förhöret med att säga att han lämnar en signerad kopia av de av honom sammanställda dokumentet, d v s hamnstatskontrollrapporten. (se sidan 14).

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;

Ingenting om öppna fönster.

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;

Ingenting om öppna fönster.

Haverikommissionens rapport:

Felet nämns inte.

SOLAS 74-konventionen: C II-1 Reg.20 (Watertight integrity of passenger ships above the margin line)

2. The bulkhead deck or a deck above it shall be watertight. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them watertight. Freeing ports, open rails and scuppers shall be fitted as necessary for rapid clearing the weather deck of water under all weather conditions.

4. Sidescuttles, gangway, cargo and coaling ports and other means for closing openings in the shell plating above the margin line shall be of efficient design and construction and of sufficient strength having regard to the spaces in which they are fitted and their positions relative to the deepest subdivision load line.

Fakta gruppens kommentarer:

Öppna fönsterventiler strider mot SOLAS 74. Alla öppningar skall kunna stängas så att de är vattentäta i relation till översta lastlinjen och oavsett väder. Inspektörerna har bedömt att Kod 17 är relevant för detta fel. Om det omedelbart åtgärdats som Valgma påstår, om än med en brasklapp, skulle kod 10 dock ha angivits. Chefsmaskinisten Lembit Leiger har försvunnit så han har inte kunnat vittna om han verkligen åtgärdade felet eller ej.

Köket ligger enligt Valgma på däck 7 och enligt ritningarna för Estonia på däck 6 på styrbords sida i anslutning till restaurangerna. Däck 6 är definitivt täckt av båtens "shell plating"(skalplåt) och saknar promenaddäck medan däck 7 har promenad-/fridäck på båda sidor.

Om felet inte åtgärdades torde det ha bidragit till att snabba på sjunkningsförloppet eftersom vatten lätt då också kunde ta sig in på däck 6 när fartyget väl hade kraftig slagsida.

I detta sammanhang har felet också intresse som jämförelse i hur kontrollen utförts, för vilken utbildningspedagogik som använts och, med haverikommissionens undersökningsmetodik.

Felet har inte angivits i tidigare utförda hamnstatskontroller.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 13

Spalt 1-4: Code: 1250 (covers, hatchway-, portable-, tarpaulines, etc)

Text: Cowers on bulkhead deck to be closed

Förklaring: Luckor på skottdäck (bildäck) skall stängas.

Convention references: C II-1 (Construction)

Action taken: 17 (kaptenen skall instrueras och felet skall åtgärdas före avgång)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;

"We went down to the cardeck. We experienced a lack of respect for loadline matters, and when we say this, and we discussed it with the Chiefmate, we said we don't understand how came that this hatch cover is open here? It has always to be closed and it has not been closed for the last 1 or 2 years, and so on. I think it was in 2 or 3 places. Of course they closed it immediately, but for us it was extremely important that they understood what we were talking about. If you run aground with your ship or sail against some rocks or something, then the water comes up from below, then it must be closed tight so that you don't get water all over the ship."

A. Valgma (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;

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

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;

"På fråga så uppgav Sjöblom att de hittade vissa brister. Det gör de alltid när de inspekterar ett fartyg. De gjorde vissa påpekande på fribordssaker."

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;

ÅS: "Vi möttes väl nere på bildäck någonstans [GZ bryter in; - jo, på bildäck] ÅS: ja, där jag gick och bökade med överstyrman och vi rotade med fribordsgrejer, det var alltså luckor öppna som absolut aldrig varit stängda. Man stänger ju efter sig, eller, allt eftersom det gick och liksom undrade varför stod den öppen och så och så, och vet ni vad det innebär om det kommer in vatten och bubbelibubb och allt det här."

GZ: "Och sedan sprang vi på det andra gänget uppifrån och så fortsatte vi gemensamt på bildäck och då såg vi de här luckorna. För vi var nere i bogpropellerrummet så det var en lucka på var sida, de var stängda efter att vi varit där." [mycket oklart här om GZ menar samma luckor som ÅS. Från bandutskriften att döma är det troligen inte samma luckor]

Efter några partier där man talar generellt om missnöjet med "load line matters" och samtidigt berömmar Estonia för att vara "ytterst välskött" återkommer senare ÅS till ämnet:

"I och med att allt detta hänt, omedvetet gör naturligtvis Gunnar och jag också på det sättet att vi kopplar samman det här. Men ett faktum är att vi formulerade oss exakt på det sättet: "we have seen a lack of respect for loadline matters", som vi faktiskt var väldigt missnöjda med."

Vi lämnade fartyget sedan, stämningen var faktiskt mycket mycket öppen-hjärtlig, det var överhuvudtaget en mycket angenäm eftermiddag."

En halv sida senare i bandutskriften:

"När vi säger det här brist på respekt, de var de här luckorna som stod öppna på fribordsdäck, åtminstone en utav dem[,] där fick man använda våld när man skulle stänga, de stängde ju efter det att vi hade stått där och resonerat och jag tror åtminstone den luckan inte varit stängd sista åren. Shall always be closed at sea, som det heter. Gunnar hade då pejlrör där nere, bottenskador, tankar, så får du vatten rätt upp [tankepaus] Vi formulerade i alla fall, så det var av åtminstone utav den digniteten att vi uppmärksammade och lämnade av det till commanding officer, Vi tyckte att ombord behövde man anstränga sig på denna biten."

(BS vittnespsykolog): "Det handlar om säkerhetstänkande eller hur"

ÅS: "Oh ja. Nu finns det ju också, efter Scandinavian Star, för ni ska vara oerhört medvetna om att de besiktningar vi har gjort nu efter denna olyckan, det vi sett, har inte varit särskilt muntert. Och där vi har sett vi har gjort nere hos oss 26 fribordsbesiktningar och vi har faktiskt blivit näst intill helt förskräckta. Det har varit ganska rörigt. Sprickor, skadade låsanordningar, säkringar som varit borta, och detta efter Estonia. Inte ens då har besättningen varit så pass aktiva att de tittat efter. Detta är ju ett befälhavaransvar varje dag, året runt måste de alltså hålla undan på all denna utrustning."

(BS): Talar du nu generellt, inte särskilda nationaliteter, inte svenska...

ÅS: Likadant där. Detta har ju Bengt-Erik [Stenmark, vid tillfället svensk Sjöfartsdirektör] naturligtvis noterat också, det är därför vi nu funderar på ett nytt koncept att erkänna att vi kanske inte kan hålla vatten utanför bildäck och då tvingar fram ett nytt koncept att båten skulle överleva i alla fall. Denna rundtur vi nu har haft på befintligt tonnage har varit dyster måste jag säga. Tyvärr är det så.

OF: Är det ro-ro-båtar du pratar om hela tiden?

ÅS: Ja, några andra har vi inte tittat på.

(Sten Andersson (SA), Kapten och Sjöfartsverkets observatör i haverikommissionen): Den där rundan du gjorde på bildäck, gick du runt hela bildäcket då?

ÅS: Vi bara tog första...

SA: Det kan ha blivit luckor stående även sedan?

ÅS: Ja, vi vet inte, om det stämmer som ni säger att hon gått ner så oerhört fort då måste hon ha varit vattenfylld, för normalt lägger hon sig, du har alltså luft [oklart] det är stängt [oklart flera röster] Ja, men det kan inte komma så oerhört snabbt, inte i hela båten."

Här kommer, troligen Olle Nord, Kapten, in med en fråga om visiröppningar som helt ändrar förhårets inriktning. Denna diskussion avslutas med "stökig diskussion" innan ÅS återtar tråden:

ÅS: "Det kan inte vara så, bara som en idé, att visiret när det har trillat av att det slagit av en stabiliseringsfena."

OF: Det finns den teorin.

ÅS: Eftersom det kommer så enormt mycket vatten in på så oerhört kort tid

OF: Nu är vi på den sidan som vi inte kommer åt, tyvärr"

Här kommer ett stökigt parti som ej går att skriva ut. Man talar i mun på varandra om stabilisatorerna. Utskrivet är att HR säger att befälhavaren på Veronia direkt sagt det som ÅS föreslagit om stabilisatorerna ovan, varvid GZ kommer in: "Ja, hur skulle det annars gått så oerhört snabbt, för det måste ha kommit in massor med vatten under fribordsdäck."

Haverikommissionens rapport: 5.2 Fartygets allmänna tillstånd vid avgång

"Vidare var vattentäta luckor på bildäck öppna och i ett skick som tydde på att åtminstone en av dem normalt inte var stängd. Under förhöret uppgavs också att de svenska inspektörerna hade upplevt "brist på respekt för fribordsfrågor" (lack of respect for issues related to load line matters) i sina kontakter med de befäls personer som de mött under övningen."

SOLAS 74-konventionen: C II-1 Reg.20 (Watertight integrity of passenger ships above the margin line)

2. The bulkhead deck or a deck above it shall be watertight. All openings in the exposed weather deck shall have coamings of ample height and strength and shall be provided with efficient means for expeditiously closing them watertight. Freeing ports, open rails and scuppers shall be fitted as necessary for rapid clearing the weather deck of water under all weather conditions.

Fakta gruppens kommentarer:

Det måste sägas vara tur att inte någon annan inspektör vid tidigare kontroller råkat ramla genom åtminstone den luckan som stått öppen några år. Vare sig vid certifieringskontrollerna eller vid tidigare hamnstatskontroller har felet uppmärksamats.

Från haverikommissionens synpunkt sett är det en gåta att man inte ordentligt utreder den möjlighet som härvid ges för vatten att ta sig under bildäck. Man pekar bara som i förbifarten på den. Det är den enda möjlighet vi hittills sett som åtminstone delvis skulle kunna förklara sjunkningsförloppet enligt haverikommissionens teori. Enligt beräkningar gjorda av varvets utredare krävs dock öppningar på motsvarande minst 10 kvadratmeter för att tillräcklig mängd vatten skulle kunna rinna ner i den takt det i så fall skulle krävs för att sänka Estonia. Troligen finns inte så många luckor att dessa sammantaget upptar 10 kvadratmeter. Bogpropellerrummet är dessutom för litet för att någon större sjunkningseffekt skall fås.

ÅS tar emellertid upp den motsatta möjligheten två gånger, d v s att vatten från ett hål i skrovet kommer rakt upp på bildäck. Effekten av vatten på bildäck är att fartyget blir instabilt och i detta fall snabbt får en ökad slagsida mot styrbord.

Om dessa fel åtgärdades skulle åtgärds-koden ha varit "10", ej "17".

Valgma intygar specifikt, utan brasklapp, att luckorna stängdes. ÅS anger att luckorna fick stängas med våld. Troligt är att de luckor som man fann öppna också stängdes. Problemet är att ÅS "bara tog första...", d v s man sökte inte på hela bildäcket efter öppna luckor.

Vi kan därmed inte finna att detta fel blivit åtgärdat varvid Estonia möjligen på denna punkt tilläts avsegla i strid mot SOLAS.

Sista hamnstatskontrollen i Tallinn, anmärkning 14

Spalt 1-4: Code: 1199 (other)

Text: Cargo securing devices, På Sjöbloms original och på för falskningen med tillägget: "(A few pieces of sec. dev worned out).".

Förklaring: Fästningsanordningar/spännband på bildäck behövde bytas ut.

Convention references: IMO A 714(17)

Action taken: 99 (skall åtgärdas senare - angivelse om när saknas)

Förhör och uppgifter:

Å. Sjöblom (ÅS) bandutskrift, intervju **1994.09.28**;

"We found some cargo securing devices with defects. This is a device you use to secure lorries, cars, trucks, containers, anything. Normally you take this kind of damaged device away so that you don't use them by accident because they will not work and we asked the Chiefmate if they used them? His answer was: If necessary. OK, this might mean that they have them as spareparts, as extras. We don't know. It is the captain's responsibility anyway not to use damaged cargo securing devices. It is absolutely forbidden, so."

A. Valgma (AV) förhör **1994.09.30**, av estnisk polis, Tallinn;

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

Å. Sjöblom (ÅS), enligt telefonförhör **1994.10.31**, av svensk polis;

Inte ett ord.

Å. Sjöblom (ÅS)/**G. Zahlér** (GZ) i förhör **1994.11.02**, hos haverikommissionen;

GZ: "Ja, sedan började de köra in trailers när vi stod därnere och då såg jag några av de här spännbanden, de där vanliga standard. Och då såg jag någon som stod och drog, haka över från [oklart] Då tog de och hängde upp de igen på de[n] här rälsen [oklart] de har istället för att slänga dem åt sidan. Och det är [där/så] defekta spännband och lashinganordningar kommer till.

ÅS: Jag tog upp det här med överstyrman...

GZ: Men vi tittade inte på alla utan det var bara vad vi såg [tankepaus och oklart]

ÅS: och då frågade jag honom, ni använder väl inte dem sade jag, de ska ju i land. Och då sa han det att "if necessary" det kan ju i princip betyda vad som helst, att man kanske hade dem som spare. Vi vet ju att man på alla båtar som går på öststaterna, där man blir bestulna, ständigt på denna utrustning, man blir av med det, lastbilsförarna tar det med sig. Men vi vet ju också att denna typ av utrustning den ska de inte använda, den ska slängas, om det inte är helt intakt.

Så att vi forskade inte mer i det egentligen, utan vi noterade, och sedan hade vi det här allmänna resonemanget med våra trainees om vikten av att man ombord städar undan defekt utrustning, så att man inte av misstag använder den. Det kan ju vara en matros som inte riktigt förstår det här. Det skall alltså inte vara upphängt, där man hängde upp det, utan det ska väck."

Haverikommissionens rapport:

13.2.2 Förberedelser för resan

"...Det är enligt uppgift normalt att surrningen av fordon inte är avslutad när fartyget avgår, utan slutförs snarast efter avgång."

3.6.2 Certifikat som gällde vid olyckan

Passagerarfartygssäkerhetscertifikat. Då en ny trim- och stabilitetsbok höll på att tas fram var fartyget försett med ett provisoriskt passagerarfartygs-säkerhetscertifikat (interim Passenger Ship Safety Certificate) utfärdat den 26 juni 1994.

Fribordscertifikat. Av samma skäl var fribordscertifikatet provisoriskt (interim Load Line Certificate) utfärdat den 11* september 1994.

*Fel i den engelska texten där det står 9 september, skall vara 11 september." [notera att den engelska utgåvan av slutrapporten som skall gälla som den officiella rättas i den svenska utgåvan.]

3.7.3 Stabilitetsdokumentation

"..... En ny trim- och stabilitetsbok togs fram som byggde på krängningsprov utförda i Åbo den 11 januari 1991. Den nya boken godkändes av den finska sjöfartsmyndigheten och godkändes senare av Bureau Veritas i samband med flaggbytet."

SOLAS 74-konventionen: C VI 2 Reg. 5 (Stowage and securing)

6. Cargo units, including containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro cargo spaces, as defined in regulation II-2/3.14, all securing of cargo units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth.

Fakta gruppens kommentarer:

Kommissionen är av uppfattningen att det är normalt att man bryter mot gällande regler. Av SOLAS framgår klart och tydligt dels, att lasten skall surras på ett sådant sätt att lasten ej utgör fara för fartyget, dels att lasten skall vara surrad innan avgång från hamn.

Kombinationen slitna surrningsanordningar samt att surrningen normalt inte avslutas innan fartyget lämnar hamn är ett tydligt tecken på att fartyget oftast inte lämnade hamn i ett sjövärdigt skick. Vad säger att lasten på Estonia överhuvudtaget blev surrad. Haverikommissionen har vad vi vet inte låtit undersöka det på vraket. Den videofilmning som finns i o censurerat skick från bildäcket sträcker sig bara ett tjugotal meter in från fören räknat. Eftersom Estonia gick ner med aktern först har alla fordon glidit akterut.

Från de bilder vi har från bildäck syns inga fordon men mycket skräp som säckar, påsar, kläder och lastpallar men vi har inte kunnat se några trasiga spännband (se Faktagruppens kommande rapporter om bevis för att bogrampen aldrig varit nedfälld samt bevis för att det finns åtminstone ett större hål i skrovet).

Om det är legio att spännband och lashinganordningar stjäls på dessa rutter blir denna punkt desto allvarligare.

Fartyget fick som MS Estonia aldrig vare sig ett definitivt Passagerarfartygs-säkerhetscertifikat eller ett definitivt Fribordscertifikat. De var från namn- och flaggbyte ingenting annat än interimistiska. Den nya stabilitetsboken som haverikommissionen hänvisar till har aldrig funnits, åtminstone inte som grund för en certifiering. Under sina år som Viking Sally, Silja Star och Wasa King hade hon aldrig något annat än definitiva säkerhets- och fribordscertifikat.

Det besynnerliga är att Estonia hela tiden får nya interimistiska certifikat utgivna. Någon strukturell ombyggnad för att klara nya certifieringskrav ställdes enligt Bureau Veritas inte på Estonia. Sådan ombyggnad är annars ofta skäl för att utfärda interimistiska certifikat.

Efter 18 månader utan att uppfylla gällande krav, åtminstone rörande stabilitetsboken, borde väl t o m den lataste av certifierare börja undra vad man egentligen gör på rederiet. Nordström & Thulins sjösäkerhetsinspektör vid denna tid, Ulf Hobro, borde väl ändå som f.d. inspektör på svenska Sjöfartsinspektionen känt till vilka krav som ställdes på denna typ av dokument.

Utan lastsäkringsmanual och stabilitetsbok i kombination med tjuvaktiga lastbilschaufförer torde det ju bli så och så med lastsäkringen ombord.

Att kommissionen ej påvisar rutinmässiga brott mot SOLAS-konventionen visar att dess medlemmar ej var bekanta med den gällande internationella konventionen och därmed svensk, finsk och estnisk lag.

Haverikommissionen var inte kompetent att utföra sitt uppdrag.

Provisoriska certifikat efter flaggbytet - Bureau Veritas

Efter att MS Estonia flaggades om till estnisk flagg i januari 1993 erhöll hon aldrig permanenta Passenger Ship Safety Certificate (passagerarfartygs-säkerhetscertifikat) och Load Line Certificate (fribordscertifikat). Bureau Veritas som certifierade henne i januari 1993 utfärdade fram till förlisningen provisoriska certifikat 5 gånger, med en giltighetstid om fem månader.

Interim LL certif. (fribordscertifikat)	1993.01.14
	1993.06.14
	1993.11.11
	1994.04.11
	1994.09.09

Interim PSSC certif. (passagerarfartygssäkerhetscertifikat)	1993.01.28
	1993.06.14
	1993.11.11
	1994.01.27
	1994.06.26

Anledningen till detta var att en ny stabilitetsbok var under framtagande. Det ytterst anmärkningsvärda är att framtagandet av denna bok påbörjades redan 1991 då fartyget seglade under finsk flagg, och att denna ej hade färdigställts mer än tre och ett halvt år senare vid förlisningen.

Varken före flaggbytet eller efter flaggbytet finns dock några anmärkningar om att stabilitetsboken var bristfällig eller ofullständig. Detta verkar ha "upptäckts" först under hamnstatskontrollen på Estonias sista dag.

Nedan följer utdrag ur dokumentation från Bureau Veritas och Haverikommissionens slutrapport.

Bureau Veritas Marine Division, 19 June 1995 (från Estoniaarkivet B 98b)

MS Estonia

Bureau Veritas Surveys during construction and in service.

5. Further surveys of the ship as MS Estonia until September 1994

5.3 pending approval by Bureau Veritas of the new stability file of the vessel (new loading cases to be specified), the Passenger Ship Safety and International Load Lines certificates were kept interim (five month validity).

Due to a clerical mishandling of the approval status of the Stability file in Paris a definitive Passenger Safety Certificate referring to the periodical survey carried out on 27 January 1994 was issued on 23 June 1994 and sent to the owners 29 June 1994.

A new interim Passenger Safety Certificate had been correctly issued on the ship meanwhile, on 26 June 1994, after the occasional survey of the same date.

Bureau Veritas Marine Division, 23 May 1995

MS Estonia

Transfer of flag, January 1993

- SOLAS Convention 1974, Issuance of the Passenger Ship Safety Certificate

1.7 ...In January 1993, Bureau Veritas carried out a periodical survey according to Regulation 7 (b) (ii). No changes of the structural arrangements of the vessel, including forebody, had been reported upon transfer of flag which would have caused a survey under Reg. 11 (b) to be carried out.

Specific checks for stability, fire protection and life saving appliances, according to Bureau Veritas instructions, revealed a few items to be put in order, either documentary (stability file), or concerning the condition of the equipment.

1.9 Bureau Veritas issued the Passenger Ship Safety certificate (Interim) of MS Estonia on the 28 January 1993, after due survey and in accordance with the authorization given by the Estonian Government on 18 August 1992 pursuant to SOLAS Convention Regulation 12 (vii).

2. International Load Line Convention, ILLC Certificate

2.1 Further to the survey carried out in accordance with the convention and with the authorization granted by the Estonian Government, an Interim International Load Line Certificate was issued on the 14 January 1993 by Bureau Veritas."

Haverikommissionens rapport:

"3.6.2 Certifikat som gällde vid olyckan

Passagerarfartygssäkerhetscertifikat. Då en ny trim- och stabilitetsbok höll på att tas fram var fartyget försett med ett provisoriskt passagerarfartygssäkerhetscertifikat (interim Passenger Ship Safety Certificate) utfärdat den 26 juni 1994.

Fribordscertifikat. Av samma skäl var fribordscertifikatet provisoriskt (interim Load Line Certificate) utfärdat den 11 september 1994.

3.7.3 Stabilitetsdokumentation

..... En ny trim- och stabilitetsbok togs fram som byggde på krängningsprov utförda i Åbo den 11 januari 1991. Den nya boken godkändes av den finska sjöfartsmyndigheten och godkändes senare av Bureau Veritas i samband med flaggbytet."

Fakta gruppens kommentarer:

Haverikommissionen säger att den nya stabilitetsboken godkändes av Bureau Veritas i samband med flaggbytet. Detta är inte sant. Bureau Veritas kunde aldrig ge permanenta certifikat efter flaggbytet just för att stabilitetsboken var ofärdig. Fakta gruppen har tyvärr ej kunnat verifiera i vilket skick stabilitetsboken var.

Haverikommissionen undviker att berätta i sin rapport att certifikaten förnyats provisoriskt hela 5 gånger.

Några avslutande frågor:

Var Kapten A Andreson verkligen inte ombord under eftermiddagen den 27/9?

Om kaptenen var ombord eller inte spelar i sammanhanget inte så stor roll eftersom hans ersättare "the acting commanding officer" fanns tillgänglig.

Det finns dock en möjlighet från sjöfartspraxis i relation till Paris MOU att slippa undan ansvar om kaptenen inte känt till de felaktigheter man hittat. Enligt åtgärdskod 17 skall befälhavaren instrueras om att fartyget ej får avlöpa innan sådana brister åtgärdats.

Kaptenen är rederiets obestridliga representant ombord. Kaptenen är detta lilla samhälles kung med förläning given av ägaren. Om han inte är ombord och hans ersättare, överstyrmannen, eller någon annan inte talar om för honom hur illa det är kan man alltid skylla på ersättaren och möjligen, möjligen undandra sig ett juridiskt ansvar för att man brutit mot gällande lagar.

I intervjuer och förhör är man mycket mån om att påpeka att kaptenen inte var ombord, men det är något härvid som inte riktigt stämmer.

ÅS: "Vi gick sedan upp i massen igen och vi satt då ensamma en tjugo minuter, mera som åhörare, trainees som som då hade gått och gjort egna anteckningar och hade varit duktiga, då skrev vi den listan där. Den formulerade vi ihop med våra elever och sedan hade vi en stor genomgång med överstyrmannan, chief. Sedan var där en tre, fyra andra officerare. Jag vet inte vad de var för några.

GZ: Jag tror att Andreson sa [tankepaus] han hade bara ett smalt streck på sig

ÅS: Ja, jag vet inte vad det var [för] någon. Vi lämnade alltså av allt det här muntligen och då hade vi samlat de anteckningar som min grupp hade och de Gunnar hade samlade vi på en lista....."

I passagen ovan kom GZ plötsligt ihåg att kaptenen som han nämner vid namn sagt något, men sedan säger GZ efter en tankepaus något helt annat.

Om det kan bevisas att kaptenen varit ombord under eftermiddagen den 27:e faller drifts- och säkerhetsansvaret utan diskussion tillbaka på rederiet och dess ägare, Nordström % Thulin 50% och den estniska staten 50%.

Hur har svenska Sjöfartsinspektionen skött hamnstats- och säkerhetskontroller av andra passagerarfartyg och färjor?

Då de svenska inspektörerna vid de övriga kontrollerna av Estonia uppenbarligen missat ett antal fel som inte kan ha uppkommit just före förlisningen undrar vi hur säkerheten har varit och är på andra fartyg som anlöper svensk hamn (inklusive de som går på reguljär turlista).

Om kontrollerna av övriga fartyg skett lika lättvindigt torde ett stort antal passagerarfartyg gå med allvarliga brister som påverkar sjösäkerheten. Å Sjöblom påpekar att de "blivit näst intill helt förskräckta" av de brister de funnit vid 26 fribordskontroller som utfördes inom en månad efter Estonias förlisning. ÅS uttalande ger vid handen att inspektörerna uppenbarligen behöver en allvarlig olycka då och då för att fokusera sina kontroller på specifika sjösäkerhetsområden. Om detta generellt sett är fallet torde den allmänna sjösäkerheten i och kring svenska vatten vara mycket låg.

Å Sjöblom hävdar vid flera tillfällen att stämningen var mycket trevlig och att det sammantaget var en mycket angenäm eftermiddag ombord på Estonia. Om detta är "som det ska vara under en hamnstatskontroll" måste vi notera att Sjöfartsinspektionens inspektörer tydligen odlar kollegialitet och vänskap med de befäl och redare de är satta att kontrollera.

Vi vill här tillägga och påpeka att Å Sjöblom et al. trots allt fann de många bristerna på Estonia, något hans kollegor i Stockholm inte tidigare gjort.

Vid två samtal med Å Sjöblom framhårdar han dock att kontrollen var en övning varför inga åtgärder kunde krävas. Med facit i hand undrar vi dock varför Å Sjöblom står på sig härvid. Mot bättre vetande eller p g a annans påverkan? Ännu obekräftade uppgifter från personer med koppling till Sjöfartsverket gör gällande att Sjöblom faktiskt försökte stoppa fartyget. Att spalten "convention references" är ifylld på hans kopior talar också för ett sådant scenario.

Vad är ett fartygs certifieringskontroller värda?

Enligt haverikommissionens rapport, Bureau Veritas interimscertifikat och övriga handlingar från Bureau Veritas framkommer att MS Estonia under tre och ett halvt år tilläts segla utan färdigställd stabilitetsbok. I samband med flaggbytet övergår fartygets definitiva passagerarfartygssäkerhets- och fribordscertifikat till upprepade provisoriska diton.

Vid de kontroller som Sjöfartsverkets inspektörer utförde veckan före certifieringarna den 28 januari 1993, hittades ett stort antal fel (92 stycken enligt de handskrivna dokumenten i Sjöfartsverkets arkiv), som det är mycket tveksamt att man hunnit åtgärda. Någon dokumentation om åtgärder står inte att finna. Från den 21 mars 1993 finns en handanteckning om fel på 13 vattentäta dörrar men ingen dokumentation om åtgärder har hittats.

Vid den operativa kontrollen/säkerhetsövningen den 26 januari anges att fartygets alarmlista är handskriven och att en ny utrymningsövning skall göras inom 30 dagar. Ett protokoll från en sådan övning från den 29 mars 1993 har hittats men detta protokoll saknar helt kommentarer eller underskrifter. Alarmlistor på svenska finns ett år senare ombord vid en övning. Estonia saknar protokollsalarm som näppeligen aldrig blivit installerat. Åtminstone en lucka på bildäck har stått öppen i flera år och högste ansvarigt befäl för skadekontrollen vet inte om de vattentäta dörrarna är öppna eller stängda etc etc etc.

Bureau Veritas och Sjöfartsverket måste ha certifierat Estonia i strid mot SOLAS. Gäller detta också övriga passagerarfartyg?

Svenska och estniska statens roller?

Det är staternas regeringar som antagit de internationella konventionerna. Dessa har i sin tur delegerat ansvaret till respektive sjöfartsmyndighet. Vem har det yttersta ansvaret för myndigheternas agerande?

Vi överlämnar till media och andra intresserade att forska vidare i dessa ämnen.

Analys av SOLAS 74 i relation till kontrollen av MS Estonia den 27/9 1994.

Faktagruppen redogör nedan för de generella reglerna i SOLAS vilka beskriver undertecknad Stats skyldigheter och åtaganden enligt konventionen.

Articles of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Article I - General obligations under the Convention

(a) The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the annex thereto, which shall constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the annex.

(b) The Contracting Governments undertake to promulgate all laws, decrees, orders and regulations and to take all other steps which may be necessary to give the present Convention full and complete effect, so as to ensure that, from the point of view of safety of life, a ship is fit for the service for which it is intended.

Faktagruppens kommentarer:

Redan här har man från estnisk sida gjort sig skyldiga till brott mot konventionen genom att ej vidtaga alla steg för att förhindra att MS Estonia lämnade hamn trots allvarliga fel. Var estniska sjöfartsmyndighetens personal inte insatt i vilka befogenheter de har, eller struntade man i dem?

Article VI - Prior treaties and conventions

(b) All other treaties, conventions and arrangements relating to safety of life at sea, or matters appertaining thereto, at present in force between Governments parties to the present Convention shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards:

- (i) ships to which the present Convention does not apply.
- (ii) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(c) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

Faktagruppens kommentarer:

Alla andra konventioner gäller men SOLAS gäller prioriterande i det fall någon annan konvention skulle vara motstridig. Det betyder att SOLAS gäller före Paris MOU men att regler i Paris MOU ändå måste följas av Stat som undertecknat Paris MOU.

Part A - Application, definitions, etc.

Regulation 2

(b) Administration means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

(d) International voyage means a voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely.

Part B - Surveys and certificates

Regulation 6 - Inspection and survey

(a) The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcements of the provisions of the present regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by the Administration's own inspection services, or by nominated surveyors, or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. When the Administration, under provisions of regulation 8 and 10 of this chapter, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in paragraphs (a) and (b) shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

(i) require repairs to a ship, and

(ii) carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of that port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of that port State concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

(e) In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspections and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

Fakta gruppens kommentarer:

Dessa paragrafers skrivning innebär att svenska Sjöfartsverket, som på uppdrag av estniska myndigheter bedrev utbildning (såsom experter) av estniska fartygsinspektörer i Tallinn, även brutit mot SOLAS.

Av regelverket framgår med all önskvärd tydlighet att en inspektör som agerar på uppdrag av annan administration, har samma skyldigheter och möjligheter att hindra fartyget att lämna hamn om han följer och gör anspråk på sin auktoritet enligt SOLAS.

I detta fall var ju dessutom hamnstatsmyndigheten deltagande och enligt egen utsägo "in charge". Intressant är att den svenske inspektören och svenska Sjöfartsverket genom sina påståenden om "träning" med estniska "elever" faktiskt säger att svenskarna ledde inspektionen, varigenom de tar på sig ansvaret de också.

Regulation 7 - Surveys of passenger ships

- (a) A passenger ship shall be subjected to the surveys specified below:
 - (i) A survey before the ship is put in service.
 - (ii) A periodical survey once every 12 month
 - (iii) Additional surveys, as occasion arises.

Fakta gruppens kommentarer:

Enligt (iii) skall "extra" inspektion utföras om tillfälle ges. Detta torde göra det omöjligt att "träna inspektion" utan att träningen medför de skyldigheterna som konventionen föreskriver.

Naturligtvis kan inspektionsförfarandet tränas men SOLAS tar ju inte ledigt för det.

Regulation 19 - Control (Refer to resolution A.787(19) on procedures for PSC)

- (a) Every ship when in a port of another Party is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued under regulation 12 or regulation 13 of this chapter are valid.
- (b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of regulation 11(a) and (b) of this chapter.
- (c) In the circumstances given in paragraph (b) of this regulation or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

Fakta gruppens kommentarer:

Det som anförs i (a) ovan utgör ej en begränsning i möjligheterna att inspektera egna fartyg. Det anger bara att varje skepp i annans hamn är föremål för kontroll. Alltså, ett fartyg ska inte klara sig undan en kontroll bara för att det tillhör en annan hamnstat.

Av (b) och (c) framgår att inspektör skall vidta åtgärder för att försäkra sig att fartyg ej lämnar hamn om det finns "clear grounds" att misstänka att fartyget inte är sjövärdigt. I sådant fall får fartyget inte ens gå till annan lämplig reparationshamn innan det kan konstateras att detta kan ske utan fara för fartyg eller liv.

Fem stycken mycket allvarliga anmärkningar är utan tvivel "clear grounds". Vidare saknades flera säkerhetsdokument och flera var ej kompletta (t ex safety list, skadekontrollplan och alarmlista) och bara av dessa skäl fanns nog anledning att stoppa Estonia.

Om det är praxis att inte stoppa passagerarfartyg som uppvisar sådana brister som Estonia hade, bör man nog tänka sig för innan man löser en biljett.

Analys av Paris MOU i relation till kontrollen av MS Estonia den 27/9 1994. (Amendment 13)

Faktagruppen redogör nedan för de generella reglerna i Paris MOU vilka beskriver undertecknad Stats skyldigheter och åtaganden enligt avtalet. Sverige har genom avtal förbundet sig att utföra hamnstatskontroller enligt Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU). Denna överenskommelse ratificerades den 26 januari 1982.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control - Amendment 13

Section 1 - Commitments;

1.2 Each Authority will maintain an effective system of port State control with a view to ensuring that, without discrimination as to flag, foreign merchant ships visiting the ports of its State comply with the standards laid down in the relevant instruments as defined in section 2.

Faktagruppens kommentarer:

Härav framgår det att myndighet åtagit sig att utföra ett effektivt system av Hamnstatskontroll av utländska fartyg som besöker hamnar i den egna "staten" och tillse att dessa följer de relevanta förordningarna som särskilt beskrivs i sektion 2. Det framgår ej att myndighet endast kan utföra kontrollerna i sina egna hamnar.

Sjöfartsverkets inspektörer har vid flera tillfällen utfört och tagit betalt för hamnstatskontroller i utländska hamnar, bl a Tallinn.

Det enda som skiljer tycks vara att Sjöfartsverket tar betalt för sina merkostnader om kontrollen utförs i utländsk hamn i samband med sådant uppdrag.

Section 3 - Inspection Procedures Rectification and Detention;

3.1 In fulfilling their commitments the Authorities will carry out inspections, which will consist of a visit on board a ship in order to check the certificates and documents relevant for the purposes of the Memorandum. In the absence of valid certificates or documents or if there are clear grounds for believing that the condition of a ship or of its equipment, or its crew does not substantially meet the requirements of a relevant instrument, a more detailed inspection will be carried out. It is necessary that Authorities include control on compliance with on board operational requirements in their control procedures. Inspections will be carried out in accordance with the guidelines specified in Annex 1.

Faktagruppens kommentarer:

Kontroller skall utföras genom besök ombord. En mer detaljerad inspektion skall utföras i det fall det finns "clear grounds" för en sådan inspektion. En anledning för "clear grounds" är "absence of an up-to-date muster list (3.2.2)". Vid inspektionen på Estonia fann man en "muster list" som inte var komplett i enlighet med reglerna. Den första sidan var endast på svenska.

Eftersom denna lista inte var korrekt skulle en fördjupad inspektion ske. Å Sjöblom hävdar trots detta att en sådan inte utfördes. Därvid har utrymme lämnats för att ytterligare brister ombord på Estonia har undgått upptäckt (t ex att båda nödradiosändarna var satta ur funktion).

3.3 In selecting ships for inspection, the Authorities will pay special attention to:

- Passenger ships, roll-on/roll-off ships, bulk carriers...

1. The frequency of inspection does not apply to the ships referred to in 3.3 in which case the Authorities will seek satisfaction whenever they will deem this appropriate.

Fakta gruppens kommentarer:

Passagerarfartyg skall prioriteras högre när kontroller skall göras. En myndighet behöver inte för passagerarfartyg ta hänsyn till de regler om inspektionsfrekvens som anges, utan kan när som helst de finner det nödvändigt eller passande utföra en kontroll.

Detta står till och med utskrivet på hamnstatsprotokollets Form A.

Vem kan utföra kontroller och vad kan en kontrollör göra?

Enligt Paris MOU, Section 3 - Inspection Procedures, Rectification and Detention, paragraf 3.5 står att: Inspections will be carried out by properly qualified persons authorized by the Authority concerned and acting under its responsibility.

Inspektion skall utföras av inspektör som särskilt har förordnats för detta ändamål. De svenska inspektörerna var förordnade att utföra hamnstatskontroller enligt Paris MOU. De var i tjänst för att utföra en sådan kontroll på beställning av den estniska sjöfartsmyndigheten. Därmed torde deras ansvar vara bekräftat.

I Annex 1, Section 5.4 "Items of general importance", paragraferna 5.4.1, 5.4.2 samt 5.4.3 listas en rad punkter som är av särskild betydelse vid en inspektion. Listan består av 15 punkter varav det vid kontrollen i Tallinn den 27/9 1994 fanns allvarliga brister rörande 7 av dessa.

I section 3, paragraferna 3.7 och 3.8 anges vid brister som uttalat riskerar säkerheten ombord att myndigheten skall försäkra sig att sådana risker är undanröjda innan fartyget tillåts lämna hamn. Ett sådant fartyg får möjligtvis bara fortsätta till nästa hamn om riskerna ej kan undanröjas i befintlig hamn. Alla Estonias brister hade kunnat åtgärdats i Tallinn.

Trots detta gjordes vad vi kunnat bekräfta inga ansträngningar att förhindra MS Estonia från att lämna hamn, alltså långt ifrån de nödvändiga åtgärder som stipuleras i Paris MOU och SOLAS 74. Eller var det så?

På Å Sjöbloms inlämnade original har spalten "Convention references" ifyllts vilket enligt Paris MOU och också utskrivet på formuläret endast skall ske om ett fartyg skall kvarhållas i hamn. Möjligen har ÅS försökt men inte lyckats stoppa Estonia. Om så är fallet ljuger han dock i de förhör och intervjuer som hållits med honom. Han har vid våra två samtal med honom vidhållit att han inte vidtagit några åtgärder och att kontrollen endast var en övning.

Översikt MS Estonia 1992 - 1994

18 augusti 1992 bemyndigade den estniska sjöfartsmyndigheten Bureau Veritas att utföra lagstadgade fartygskontroller på de fartyg de hade klassat.

15 januari 1993 övergår fartyget från finsk till estnisk flagg. Bureau Veritas utför certifieringen men köper in den del av certifieringsjobbet som rör passagerarfartyg från svenska Sjöfartsverket. Klassningen och kontroller sker i Tallinn. Där utför också svenska Sjöfartsverket operativ kontroll/säkerhetsövning samt hamnstatskontroll av fartyget (10 st handskrivna sidor med 92 fel från 93.01.04/20/21 funna. 1 st handskriven sida med 13 fel på vattentäta dörrar per 93.03.21 funnen).

Den 1:a februari 1993 görs en hamnstatskontroll i Stockholm utan anmärkning. Därefter utförs ytterligare 5 hamnstatskontroller i Stockholm med endast marginella fel trots att flera av de fel som hittas den 27 september 1994 ej rimligen kan ha uppstått efter dessa kontroller.

18 november 1993 gör Estonian National Maritime Board en framställan till BITS i Sverige, vilket avser en fortsättning av ett stödprojekt gällande sjöfartssäkerhet. Vad gäller delprojektet Hamnstatskontroll skall enligt Generaldirektörsbeslutet från BITS svenska Sjöfartsverket på plats i Tallinn utföra seminarier som varvas med "on-the-job-training", i detta fall konkreta inspektioner ombord på fartyg i internationell trafik.

En RITS-övning utförs 94.02.02 ledd av Sv. Sjöfartsverket (Räddnings Insats Till Sjöss).

Estniska fartygskontrollfunktionen inrättades i april 1994.

27 september 1994 gör Estonian National Maritime Board i samverkan med svenska Sjöfartsverket som rekvirerad expert en hamnstatskontroll av MS Estonia i Tallinn, vilket utgör en del i BITS-projektet ("on-the-job-training"). Fartyget stoppas ej trots mycket allvarliga brister och brott mot internationell sjöfartslag.

29 september 1994 uppdrar svenska regeringen till svenska Statens Haverikommission att biträda den estnisk-finsk-svenska haverikommissionen. Som "observatör" i den gemensamma haverikommissionen medverkar svenska Sjöfartsverkets Sten Andersson.

Den 4 oktober 1994 framlägger haverikommissionen en preliminär rapport där de "utom allt tvivel" slår fast hur olyckan skett trots att man ännu inte ens hittat visiret. Denna slutsats bevisas sen genom en metodmässigt undermålig rapport som inte blir klar förrän hösten 1997. På svenska utges den först i december 1998, 50 månader efter förlisningen.

Som "MS Estonia" seglade aldrig fartyget med Definitiva Passenger Ship Safety (SOLAS)- eller Load Line (LL-66) Certifikat. Endast interimistiska certifikat med 5 månaders mellanrum gavs. Provisoriskt PSSC gavs 93.01.28, 93.06.14, 93.11.11, 94.01.27 och 94.06.26.

MS Estonia 1992

MS Estonia 1993

Operativ kontroll
(93.01.26)
Safety certifikat
(93.01.28)

Hamnstatskontroller
93.02.01 (0 fel)
93.04.02 (1 fel)
oljeläckage
93.04.06 (0 fel)
oljeläckaget
åtgärdat
93.12.16 (3 fel)
ISPP-cert saknas,
maskinrum smutsigt,
plåtar i maskinrum lösa

MS Estonia 1994

Hamnstatskontroller
94.01.04 (saknas)
27,5 timmars
arbete är internde-
biterat)
94.03.02 (0 fel)

Hamnstatskontroll
i Tallinn 27/9
(14 fel)

Förlisning 28/9

94.10.11
"Inspektion med
anl. av sjöolycka
inkl sjöförklaring"
(Dokumentation
saknas, 524 timmar
internde-
biterat)

Källhänvisning

- SOLAS, Safety of Life at Sea 1974
- Paris MOU, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control including 13th Amendment.
- JAIC (Joint Accident Investigation Commission);
Final report on the capsizing on the 28 September 1994 in the Baltic Sea of the Ro-ro passenger vessel MV ESTONIA
- Supplement to the Final Report
- JAIC (Den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen);
SLUTRAPPORT Ro-ro passagerarfärjan MS ESTONIAS förlisning i Östersjön den 28 september 1994, svensk översättning.

Haverikommissionens svenska arkiv:

Protokoll	inlämnat	akt/diarie nr.
Hamnstatsprotokoll kopia / Valgma	1995.01.04	D 9
Hamnstatsprotokoll original / Sjöblom	1994.11.02	A 46 b, A 46 c
Ljudband förhör Sjöblom / Zahlér	1994.11.02	D 6 a
Bandutskrift förhör Sjöblom / Zahlér	1994.11.02	D 6 a
Interview of Åke Sjöblom 1994.09.28	1996.07.08	D 28
Polisförhör med Sjöblom 1994.10.31	1994.12.01	D 8
Polisförhör med Valgma 1994.09.29	1995.01.04	D 9
Utkast till rapport Sjöblom till Ringborg	1994.11.02	A 46 d
Safety Manual Estline AB	1995.08.28	B 112-9
Handlingar från Bureau Veritas	1995.06.19	B 98 B
Intervju med Andi Meister	1996.07.25	A 182
Dykavtal SjöV - Rockwater AS	1994.11.23	B 28
Sekvenser ur videomaterial		B 40 b (m fl)

SIDAS arkiv över projekt Estland:

Avtal Estland Sverige, BITS 1994.02.03	EST 0911-14
Final Report "Safety at Sea" Sjöfartsverket maj 1997	EST 0911-14
Generaldirektörsbeslut BITS 94.02.02	EST 0911-14

Sjöfartsverkets arkiv (Stockholm):

Sammanfattning av möte mellan IOS och N&T inför flaggbyte, 1992.11.28
Fax från Bureau Veritas till Sjöfartsinspektionen, flaggbyte, 1992.12.28
Alarmlista från RITS-övning inkl rapport mm.
Hamnstatsprotokoll Estonia 1993.02.01
Hamnstatsprotokoll Estonia 1993.04.02
Hamnstatsprotokoll Estonia 1993.04.06
Hamnstatsprotokoll Estonia 1993.12.16
Hamnstatsprotokoll Estonia 1994.03.02
Fakturakopior rörande hamnstatskontroller utomlands
Certifikat från Bureau Veritas

Skärmutskrifter varav en som bl a visar: "inspektion med anledning av sjöolycka (inkl sjöförklaring)", Dessa handlingar saknas i arkivet. Skärmutskriften ifråga nämner ytterligare dokument som saknas.

Övrigt: Tidningsintervju med Bengt Schager, DN 1997.12.03

Tidningsartikel av professor Anders Ulfvarson, SvD 1998.09.23

Häftet "Nya fakta om Estonia" av civilingenjör Anders Björkman samt hans bok "Lies and Truths about the M/V Estonia accident", ISBN 2-911469-09-7
A Kuteinikov, TELEX från sv. ambassaden i Moskva till UD, 1994.09.29

Uppgifter enligt tyska Expertgruppen och dess rapporter.

Ett stort antal intervjuer från olika personer med anknytning till Estonia

DEDIKATION

Vi dedicerar denna rapport till alla dem som omkommit till sjöss på grund av ett fartygs bristande sjövärdighet.

Hade Estonia varit sjövärdig hade de fler än 850 personer som omkom givits en chans.

Stockholm i juni 1999

FÖR FAKTAGRUPPEN

Björn Stenberg

Johan Ridderstolpe