

Tjänsteanteckning angående ”okända fartyg” i en illustration i rapporten om ESTONIA:s förlisning

Bakgrund

Det har ställts frågor till SHK om figur 17.1 i JAIC:s rapport, där det finns två fartyg som markerats ”unknown vessel”, och vilka dessa två skulle vara. Eftersom jag förra året kom i kontakt med en kollega som nämnde att han varit besättning ombord på ett fartyg i närheten av olycksplatsen den natt då ESTONIA sjönk, kom frågan om de okända fartygen att aktualiseras. Vissa undersökningsåtgärder har därför genomförts.

Undersökningsåtgärder och kompletterande uppgifter

Allmänt

I arbetet med att undersöka om det går att skaffa information om något av de fartyg i figur 17.1 i JAIC:s rapport som markerats ”unknown vessel” har kollegorna i Finland ombetts att undersöka med hamnarna i t.ex. Kotka och Hamina om fartygsrörelser vid den aktuella tiden, samt om MRCC i Åbo har registrerat detaljerade fartygsrörelser under händelsen. Dessutom har frågan ställts till kollegorna i Estland om fartygsrörelser i Tallinns hamn. Avsikten har varit att se vilka fartyg som återfinns i materialet. Därtill har JAIC-rapporten synats närmare med denna frågeställning som utgångspunkt.

Hamnen Kotka/Hamina och MRCC ÅBO

Uppgifter från Finland ger vid handen att hamnarna i Kotka och Hamina nu slagits samman, men att det inte finns någon registrering av fartygsanlöp så långt tillbaka. Vidare har man från MRCC Åbo meddelat att man där inte har några detaljerade uppgifter från olycksnatten som kan vara till hjälp i frågan.

Tallinns hamn

Kollegorna i Estland kunde presentera registerutdrag från Tallinns hamn¹, där det visade sig att följande fartyg kommit in den 28 september efter morgontimmarna:

TALLINK	11:50
ALANDIA	12:10
CAP CANAILLE	12:40
KRISTINA REGINA	14:45
GEROG OTS	14:00
SILJA FESTIVAL	18:30

¹ SHK dnr S-200/20 ab 1120.

KAPTEN VOOLENS	19:10
VANA TALLINN	21:30
CORBIERE	22:55

Av dessa har samtliga kommit från Helsingfors, utom CAP CANAILLE som kommit från Stockholm.

Uppgifter från JAIC-rapporten

Enligt JAIC:s rapport var sex fartyg på olycksplatsen två timmar efter ESTONIA:s förlisning², och sammanlagt åtta fartyg på platsen omkring kl. 04:50³. I JAIC:s rapport figur 17.1 redovisas sju stycken, nämligen SILJA SYMPHONY, ISABELLA, SILJA EUROPA, MARIELLA, TURSAS, samt två benämnda "unknown vessel". Av dessa har TURSAS fortfarande ganska långt kvar till olycksplatsen. Det kan noteras att figur 17.1 täcker området från olycksplatsen norrut till den yttre delen av den finska skärgården, medan enbart ett område ca tre M söder om olycksplatsen täcks. Den förklarande texten till figuren är att den visar rörelser av vissa fartyg som deltog i räddningsoperationen ("Movement of certain vessels that participated in the rescue operations 0012-0344 on 28 September 1994").

Under arbetet har annat utredningsmaterial i JAIC:s rapport visat att färjan FINNJET varit i närheten av olycksplatsen och aktivt deltog i sökoperationen efter att ha anmält sig 01:36, kommande från öster, och att hon var på plats kl. 03:20 (JAIC tabell 7.6). Även fartyget FINNMERCHANT har varit på platsen, med redovisad ankomsttid 03:25. I figur 7.1 i JAIC:s rapport framgår dessa två fartygs positioner vid händelsen när olyckan inträffade (dvs. några timmar innan positionerna för de båda fartyg som benämns "unknown vessel" i figur 17.1).

Underlag för redovisningen i kapitel 17 i JAIC:s rapport bygger på uppgifter från olika håll, t.ex. information från radarövervakningsstationen på Utö, de aktiva fartygen på olycksplatsen, liksom uppgifter från MRCC Åbo. Uppgifterna i figur 17.1 baseras på radarobservationer⁴. I rapporten redovisas inte samtliga fartyg med namn, t.ex. står det i 17.3.1 att tre fartyg väster om olycksplatsen anmälde sig till räddningsledningen men fick tillstånd att fortsätta sin resa åt sydväst. Ett av dessa har uppgett att man under rådande omständigheter inte kunde assistera⁵. JAIC har bedömt att dessa fartygs fortsatta resa var sakligt motiverad.

Distansen mellan olycksplatsen och Tallinn är ca 90 M.

² JAIC 7.5.3 Slutkommentar.

³ JAIC 7.1.

⁴ JAIC 17.3.1.

⁵ JAIC 7.5.2.

Analys

Med det underlag som finns tillgängligt finns det möjlighet att dra några slutsatser om de fartyg som nämns i underlaget. Haverikommissionen har inte för avsikt att i dagsläget vidta ytterligare åtgärder.

Allmänt

Kursändringarna i figur 17.1 antyder att fartygen i figuren aktivt deltagit i räddningsarbetet, vilket också anges i den förklarande texten. De befinner sig i närheten av olycksplatsen, och bör därför kunna utgöra några av de sex fartyg som var på platsen först. I så fall är det troligt att de fartyg som benämnts "unknown vessel" i figuren utgörs av FINNJET och FINNMERCHANT. Detta stämmer väl överens med övriga uppgifter i JAIC:s rapport, bl.a. listan i tabell 7.6 och texten i 7.5.3, där båda anges utgöra två av de sex till platsen först ankomna. Det stämmer också väl med dessa fartygs positioner i figur 7.1.

CAP CANAILLE

Fartyget CAP CANAILLE skulle i och för sig teoretiskt kunna utgöra något av radarspårarna i figur 17.1 i JAIC:s rapport, men i så fall fordras en genomsnittsfart om 15 knop från kl. 06 för att hinna till Tallinn på den angivna ankomsttiden, vilket under rådande omständigheter får betraktas som orealistiskt.

Vidare nämns inget i JAIC:s rapport om att CAP CANAILLE skulle vara något av de första fartygen på olycksplatsen.

Sammanfattning

Det är troligt att de fartyg som i figur 17.1 i JAIC:s rapport benämnts "unknown vessel" utgörs av FINNJET och FINNMERCHANT.

Jörgen Zachau
Utredningsledare