

Hamnstatskontrollövningen på ESTONIA

1. Syfte

Mindre än 12 timmar innan ESTONIA sjönk gjordes en hamnstatskontrollövning på fartyget med svenska och estniska deltagare. Resultatet av övningen har debatterats och diskuterats och det har antytts att det vid övningen förekom försök att stoppa fartyget från att segla på grund av bristande säkerhet och att dokumentationen efter övningen har förfalskats. Det har inte gjorts någon fullständig utredning eller undersökning av övningen och dess resultat. Därför redovisar denna promemoria kända fakta om övningen, resultatet av på platsundersökningar av alla tillgängliga exemplar och kopior av det använda formuläret, samt en analys och slutsatser baserat på dessa fakta.

Denna promemoria innefattar också bakgrunden till och en beskrivning av de förutsättningar som rådde vid tillfället för en hamnstatskontroll för att skapa förståelse för de förhållanden som rådde vid tiden för olyckan. Transportstyrelsen, som är den myndighet i Sverige som idag utövar hamnstatskontroll, har bidragit med råd och information.

En beskrivning av hur de olika kopiorna av formuläret har utvecklats är inkluderat i promemorian.

2. Bakgrund

Estland återfick sin självständighet efter Sovjetunionens fall 1991. Som en del i självständighetsprocessen uppstod ett behov av att utveckla myndighetsutövningen i förhållande till sjöfarten. Efter en förfrågan från Estland definierades tre områden inom sjöfart där Sverige ombads att tillhandahålla träning och kunskap. Ett av de områdena var sjösäkerhet.

Den delen av samarbetet finansierades av den svenska myndigheten BITS (Beredningen för internationellt tekniskt-ekonomiskt samarbete). Att dela med sig av utbildning och expertis inom hamnstatskontroll var en del av sjösäkerhetsprogrammet. Som en del av programmet genomfördes en hamnstatskontrollövning ombord på ESTONIA under eftermiddagen före fartygets sista resa, dvs. den 27 september 1994.

3. Allmänt om hamnstatskontroll

Ytterst ansvarig för ett fartygs säkerhet är redaren och dennes representant, dvs. befälhavaren. Den stat som fartyget är flaggat i (flaggstaten) har en tillsynsmyndighet som ska se till att rederiet fullgör sina skyldigheter. En del av tillsynsåtgärderna utförs av ett klassificeringssällskap (erkänd organisation). Fördelningen kan variera beroende på vilken nivå av delegering som flaggstaten tillämpar. Normalt sett utgör skrov och maskineri klassificeringssällskapets ansvar.

Förutom de kontroller och den tillsyn som flaggstaten och klassificeringssällskapet genomför kan också vissa kontroller genomföras av tillsynsmyndigheten i en utländsk hamn som fartyget besöker. Vid en sådan inspektion tillämpas de riktlinjer som satts av den Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).¹ En sådan inspektion kallas hamnstatskontroll (Port State Control, PSC) och utförs av en hamnstatskontrollinspektör (Port State Control Officer, PSCO). Hamnstatskontroll är alltså en inspektion av utländska fartyg i hamnar som syftar till att säkerställa att fartygets skick och utrustning uppfyller de krav som ställs i internationella regelverk och att fartyget är bemannat och framförs i överensstämmelse med dessa regler.

Förfarandet vid en hamnstatskontroll innefattar att hamnstatskontrollinspektören och fartygets befälhavare kontrollerar fartygets nödvändiga dokumentation. Om denna är i sin ordning och inget anmärkningsvärt noteras av inspektören under en kontrollrunda på fartyget så är inspektionen slutförd. Om dokumentationen inte är i ordning eller om uppenbara brister upptäcks under kontrollrundan så kan en utökad kontroll initieras.

Resultatet av en hamnstatskontroll dokumenteras i ett fastställt formulär för inspektionsrapporten - Report of Inspection in Accordance with the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control² - Formulär A och B, vilka båda på den tiden bestod av en blankett bestående av tre pappersark i olika färger. I Formulär A listas i huvudsak de relevanta certifikaten medan brister som noteras under inspektionen listas i Formulär B. Åtgärder som ska vidtas för varje brist är indelade i olika koder beroende på hur allvarlig bristen är (bilaga 1). Den strängaste bristkoden är kod 30 (nyttjandeförbud) vilket betyder att bristen ska åtgärdas och återinspekteras av hamnstatsmyndigheten innan avresa. Ett sådant beslut måste bestyrkas av en ansvarig befattningshavare inom organisationen (i Sverige vid den här tiden var det Sjösäkerhetsdirektören eller, i dennes frånvaro, ställföreträdaren). Därutöver finns ett antal koder, bland dem kod 17 (brister som måste rättas till före avresa). Denna kod rör brister som besättningen ska kunna hantera innan

¹ IMO Assembly Resolution A.597(15), adopted 19 November 1987, annex: Procedures for the control of ships, section 1.2.

² Namn på hamnstatskontrollavtalet i denna del av världen.

avresan och används när bristen inte är allvarlig nog för att föranleda nyttjandeförbud eller behov för hamnstatsmyndigheten att bekräfta att bristen har åtgärdats. Det här betyder att bristen åtgärdas under befälhavarens ansvar. Om bristen inte åtgärdas riskerar befälhavaren, förutom den skada bristen kan förorsaka, en uppföljande hamnstatskontroll i andra hamnar och de konsekvenser detta kan föra med sig. Den mildaste koden är kod 99 (övrigt). Den kan användas om ingen annan kod passar och den kräver uppföljning av befälhavaren. En uppföljning av hamnstatsmyndigheten är inte nödvändig men det bör finnas en tidsgräns för när bristen ska vara åtgärdad.

När det gäller en brist som kategoriseras som kod 17 är den att betrakta som möjlig att åtgärda innan fartygets avresa. Om en hamnstatskontrollinspektör bekräftar att en kod 17-brist är åtgärdad så ska detta noteras.³ Det ska också nämnas att det är hamnstatskontrollinspektörens professionella bedömning som avgör om en brist kan medföra nyttjandeförbud eller om bristen kan bedömas som mindre viktig och därmed tillåta att fartyget kan avgå.⁴

En hamnstatskontroll kan delas in i olika delar eller moment. Speciellt intressant är den del som innefattar villkor för fastställande av lastlinjer. IMO:s riktlinjer säger att om en hamnstatskontrollinspektör har reagerat på observationer ombord så ska han särskilt uppmärksamma stängningsanordningar och metoder för att få vatten från däck.⁵ Angående livräddningsanordningar ska inspektören undersöka i vilket skick utrustningen är. Om inspektören skulle finna uppenbara tecken på brister så finns det skäl att utföra en tämligen detaljerad inspektion av alla livräddningsanordningar.⁶ När det gäller brandsäkerhet på passagerarfartyg nämns särskilt branddörrar och deras funktion, brandzoner och nödutgångar.

Om en brist inte kan åtgärdas utan att orsaka en kraftig försening för fartyget och effektiva alternativa medel kan användas istället så ska fartyget inte kvarhållas.

Riktlinjerna innehåller också en allmän instruktion om att en referens till relevant konventionsregel ska lämnas.⁷ År 1994 tillämpades detta enbart på brister som ledde till nyttjandeförbud men har senare blivit ett krav för alla brister.

³ Port State Control Committee Instruction 53/2020/12 Revision 8.

⁴ IMO Assembly Resolution A.597(15), adopted 19 November 1987, annex: Procedures for the control of ships, appendix 1: Guidelines on control procedures, section 1.

⁵ IMO Assembly Resolution A.597(15), adopted 19 November 1987, annex: Procedures for the control of ships, appendix 1: Guidelines on control procedures, section 13.

⁶ IMO Assembly Resolution A.597(15), adopted 19 November 1987, annex: Procedures for the control of ships, appendix 1: Guidelines on control procedures, sections 14-15.

⁷ IMO Assembly Resolution A.597(15), adopted 19 November 1987, annex: Procedures for the control of ships, appendix 2, Port State report on deficiencies.

Efter en fullföljd inspektion skulle formuläret delas så att fartygets befälhavare fick det vita⁸ medan de andra två behölls av hamnstatsmyndigheten för databehandling och administrativ uppföljning. Resultatet av hamnstatskontrollen fördes in en gemensam databas och kunde därmed följas upp av andra hamnstatsmyndigheter.

4. Hamnstatskontrollövningen på ESTONIA

4.1 Inledning

Mellan 26 och 30 september 1994 genomfördes en övning och ett kunskapsutbyte (on-the-job training) inom hamnstatskontroll i Tallinn. Övningen leddes av två erfarna svenska inspektörer från Sjöfartsinspektionen (en avdelning inom Sjöfartsverket). Estlands sjöfartsmyndighet, ENMB, (Eesti Riiklik Veeteede Amet) representerades av nio estniska inspektörer. Två kom från ENMB:s huvudkontor, bland dem chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen (National Ship Inspection Division) som var ansvarig för den estniska delen av övningen och ledde den estniska gruppen. En kom från Tallinns hamn och de övriga sex kom från olika regionala hamnar i Estland.

Övningen var översiktligt planerad av de svenska inspektörerna medan detaljerna bestämdes i samråd med de estniska deltagarna. Planen var att genomföra några praktiska delar på tillgängliga fartyg i Tallinns hamn. Man skulle börja på eftermiddagen 27 september och fortsätta de följande dagarna. Rapporten efter den avslutade övningsveckan, inklusive den uppgjorda planeringen, ingår som bilaga 2.

4.2 Övningen

På morgonen 27 september introducerades deltagarna i den teoretiska grunden för en hamnstatskontroll. Man gick igenom bl.a. certifieringskontroll och krav referenser till MOU-koden.

De estniska deltagarna i övningsgruppen valde att göra övningen på passagerarfartyget ESTONIA. Gruppen tog sig till fartyget och bad om tillstånd att få genomföra en övning ombord.

En hamnstatskontroll inleds normalt med att inspektören presenterar sig för fartygets befälhavare för att därefter kontrollera nödvändiga dokument och certifikat. Resultatet noteras på Formulär A. Befälhavaren var inte ombord på ESTONIA under eftermiddagen 27 september, alltså var fartygets representant överstyrman. Eftersom gruppen fick tillåtelse att hålla övningen ombord så började övningen med att undersöka fartygets certifikat och med att fylla i Formulär A.

⁸ IMO Assembly Resolution A.597(15), adopted 19 November 1987, annex: Procedures for the control of ships, section 6.9 and appendix 1: Guidelines on control procedures, section 26.

Överstyrman hade dock inte tillgång till alla fartygets certifikat,⁹ och det normala förfarandet, dvs. att börja med dokumentation och bestämma utgången beroende på resultatet av kontrollen, kunde därför inte fullföljas. Gruppen fortsatte genom att gå över till den praktiska delen av hamnstatskontrollövningen. Inspektörerna började undersöka fartyget och dess utrustning tillsammans med representanter från fartyget, allt enligt standardförfarandet. I det här fallet delades deltagarna in i två grupper. En grupp började i maskinrummet och arbetade sig uppåt tillsammans med en av de svenska inspektörerna och fartygets tekniska chef medan den andra började på bryggan och arbetade sig nedåt med den andra svenska inspektören och fartygets överstyrman. När de två grupperna senare möttes (totalt 13 deltagare) diskuterades resultatet.

Övningen avslutades runt klockan 17.30 med en överenskommelse om att fortsätta nästa morgon. Nästa dag innefattade övningen att färdigställa formuläret.¹⁰

4.3 Resultatet

Under övningen på ESTONIA listades följande brister¹¹.

1. Bow door, packing damage	99
2. Sounding pipe Aux Eng. room	17
3. 2 portable fire exting. missing Eng. room	17
4. Safety plan	99
5. Muster list	99
6. Damage control plan	99
7. Cargo operation manual	99
8. Fire prevention nav bridge door, boiler room closing device missing fire door in galley not working properly	17
9. "Off course" alarm not installed	99
10. Means of control Mimic panel	99
11. Manuals and instructions (em. gen, bridge routines, em handling steering gear, manouvre characteristics)	99
12. Windows in galley not possible to close	17
13. Covers on bulkhead deck to be closed	17
14. Cargo securing devices (a few pieces of sec. dev worn out)	99

⁹ Vittnesmål från svenska inspektörer för JAIC, 2 november 1994.

¹⁰ Bekräftat genom den svenska inspektörens uttalande för polisen 9 februari 1998 (SHK dnr. S-200/20 ab 1116a).

¹¹ Notera att numreringen är tillagd senare och att brist nummer 1 och nummer 14 beskrivs på olika sätt i olika versioner av formuläret. I denna svenska översättningen har den engelska ursprungstexten behållits.

Bristerna som listades kategoriserades enligt två allvarlighetsgrader. Därför användes två koder, 17 och 99.

4.3.1 Brister med kod 17 – åtgärdas innan avresa

Fem av de 14 bristerna kategoriserades som kod 17. Som nämnts tidigare är brister med kod 17 inte allvarliga nog för att orsaka nyttjandeförbud och/eller kan skäligen åtgärdas innan fartyget seglar.¹²

Av dessa kan tre ha varit relevanta för stabilitetsfrågor: pejlrör (nr. 2 Sounding pipe Aux Eng. room); ljusventil i kabyssen (nr. 12, Windows in galley not possible to close); och luckor på huvuddäck (nr. 13, Covers on bulkhead deck to be closed).

De övriga två bristerna kategoriserade med kod 17 rörde brandsäkerhet och är därför inte relevanta för olyckan.

4.3.2 Brister med kod 99 – övrigt

Nio av de 14 bristerna i formuläret kategoriserades som kod 99. Koden betyder att bristerna inte är allvarliga nog för att behöva följas upp av en myndighet men bör åtgärdas inom en viss tid (men inte nödvändigtvis medan fartyget fortfarande är i hamn).

Vissa av dessa brister kan påverka hur fartyget beter sig i ett nödläge (t.ex. skicket på lastsurruinsutrustning) medan andra verkar vara mer av principiell karaktär och inte något som påverkar ett enskilt nödläge (t.ex. färg på indikeringslampor för branddörrar, språk i fartygets manualer) (se bilaga 4).

En av bristerna som var kategoriserad med 99 rörde statusen på bogvisiret (nr. 1 bogdörr, tätningsskada, Bow door, packing damage). Bristen har beskrivits av de två svenska inspektörerna, tre estniska deltagare och den estniska chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen som mindre skador på gummitätningen (se avsnitt 4.5).

Ingen annan kod användes.

4.4 De olika kopiorna av formuläret

Övningen dokumenterades i ett formulär.¹³ Det bestod av tre ganska tunna karbonpappersark: det översta arket var vitt, mellanarket var gult och det understa var rosa. Genom att skriva på det översta arket kopierades texten automatiskt till

¹² Port State Control Committee Instruction 53/2020/12 Revision 8.

¹³ Formulär B som användes under övningen för att registrera brister ombord ESTONIA var ett svenskt förtryckt pappersformulär. Formuläret trycktes av Sjöfartsverkets tryckeri i december 1992. Detta kan bekräftas av den tryckta markeringen: "SjöV. I 104 92 12 SjöV. Tryck".

de andra två arken, dock i något svagare skrift. Bara delar av en uppsättning av formuläret har funnits tillgänglig och varit föremål för undersökning efter olyckan.

Ett antal olika exemplar och kopior av formuläret från övningen finns. Dessa har samma ursprung men det finns vissa olikheter i innehållet. På grund av dessa olikheter har det påståtts att originalformuläret har manipulerats eller till och med förfalskats.

I detta avsnitt presenteras alla kända kopior och resultatet från undersökningen av dem. Det översta vita arket från originalformuläret saknas. Det gula mellanarket är bevarat. Det undre rosa arket saknas.

4.4.1 Det gula och det rosa arket

Det enda bevarade originalarket från övningen är det gula arket (bild A och figur 1). Originalet förvaras i Riksarkivet och har undersökts på plats. Det gula och det rosa arket satt ihop tills de skickades till Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL) för undersökning år 2000. Det rosa originalarket (bild A och figur 2) saknas sedan det undersöktes av SKL.

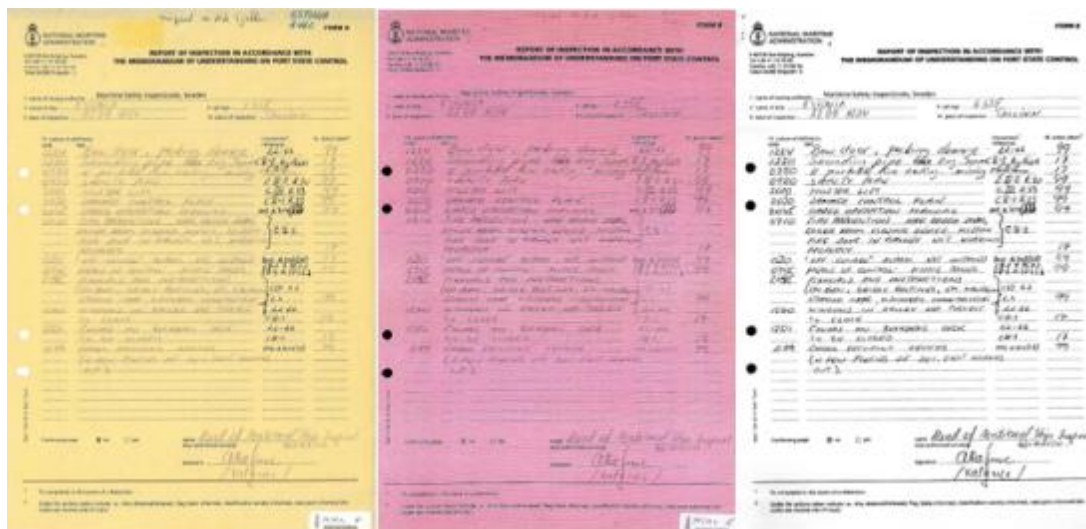


Bild A. Miniaturer av figur 1, 2 och 3. En större representation av figurerna visas i avsnitt 4.4.5.

Det gula och det rosa arket är identiska förutom en markering som SKL gjort i det nedre högra hörnet (serienumren skiljer sig åt).

Inga ändringar har gjorts i texten från övningen, dock har ifyllnaden av kolumn tre och det ikryssade fältet nere till vänster gjorts direkt på det gula arket med en kulspetspenna efter att det övre vita arket har tagits bort. Allteftersom tidigare utredningar har gjorts är vissa noteringar tillagda: allra högst upp i mitten finns en notering gjord av administratörer från JAIC; allra högst upp till höger finns ett diarienummer som lagts till av Riksarkivet och allra längst ner till höger finns en markering gjord av SKL år 2000.

En svartvit kopia förvaras i den svenska åklagarmyndighetens arkiv i Stockholm (bild A och figur 3). En undersökning på plats har bekräftat att det är en fotokopia av det gula arket,¹⁴ vilket styrks av en fläck på det gula arket som återfinns såväl på fotokopian som på det rosa arket. Att noteringar och markeringar saknas jämfört med det gula originalarket pekar på att fotokopian gjordes innan de gula och rosa originalarken lämnades till JAIC i november 1994.

4.4.2 Det vita originalarket

Det översta, vita originalarket har inte återfunnits. Det har inte omhändertagits av de svenska inspektörerna. Om det hade lämnats ombord på ESTONIA hade det kunnat få andra inspektörer eller besättningsmän att tro att en riktig hamnstatskontroll hade genomförts. För att undvika detta lämnades det inte kvar ombord till besättningen (se avsnitt 4.5.1). Istället pekar vittnesmål på att Formulär B färdigställdes på morgonen efter olyckan och att det översta vita originalarket togs tillvara av den estniska chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen. Eftersom chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen med största sannolikhet inte deltog i hela övningen dagen efter olyckan på grund av andra uppgifter med anledning av olyckan så förklarar det varför kolumn tre inte fylldes i på det översta vita originalarket.

Om chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen behöll det översta vita arket (för att senare kunna styrka innehållet, för interna övningsändamål, eller båda delar) är inte känt. Hur som helst hanterades dokumentet inte som ett hamnstatsprotokoll eller någon annan officiell handling. För att ändå kontrollera om det översta vita arket har sparats har sökningar i relevanta arkiv i Estland genomförts. Det vita arket har inte återfunnits bland ESTONIA-handlingarna i den estniska sjöfartsmyndigheten, som nu återfinns i det estniska nationalarkivet. Inte heller har det återfunnits i någon annan officiell akt i den estniska sjöfartsmyndigheten. (Det kan noteras att även om dokumentet varit ett resultat av en officiell inspektion, och inte en övning, så hade den estniska sjöfartsmyndigheten arkiveringsregler vid den tiden som innebar att akterna gallrades efter fem år.)

4.4.3 Kopior av det översta, vita arket

Det finns två bevarade fotokopior av det översta vita originalarket. Polisen i Tallinn har en fotokopia, som nu förvaras i det estniska nationalarkivet (bild B och figur 4) medan den andra finns hos det estniska sjöfartsmuseet i Tallinn (bild B och figur 5). Dessa exemplar har undersökts på plats och har bekräftats vara fotokopior.

¹⁴ Tester har visat att svartvita kopior från ett gult ark mer sannolikt kommer förbli vitt medan kopior från ett rosa ark kan anta en grå bakgrund.

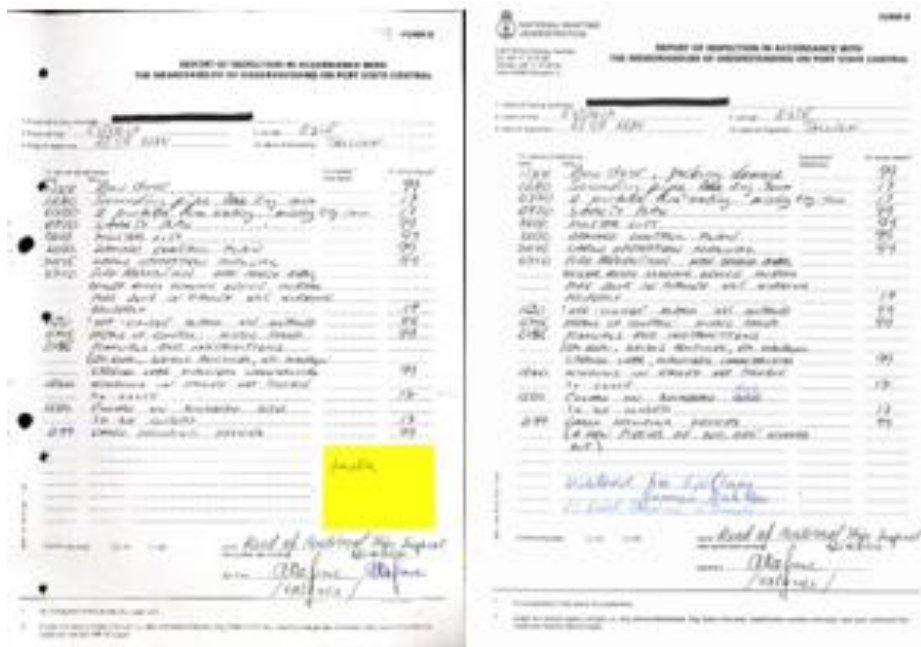


Bild B. Miniatyrer av figur 4 och 5. En större representation av figurerna visas i avsnitt 4.4.5.

I bilaga 223 till JAIC-rapporten finns en bild som föreställer en faxförsändelse av det vita arket. Detta exemplar har kopierats och redigerats. Originalen för detta exemplar har inte återfunnits. Istället redovisas två fotokopior som gjorts i denna redaktionella process i bild C och i figurerna 6A och 6B. Bild C innehåller också avbildningen från bilaga 223 i JAIC:s rapport (figur 6C).

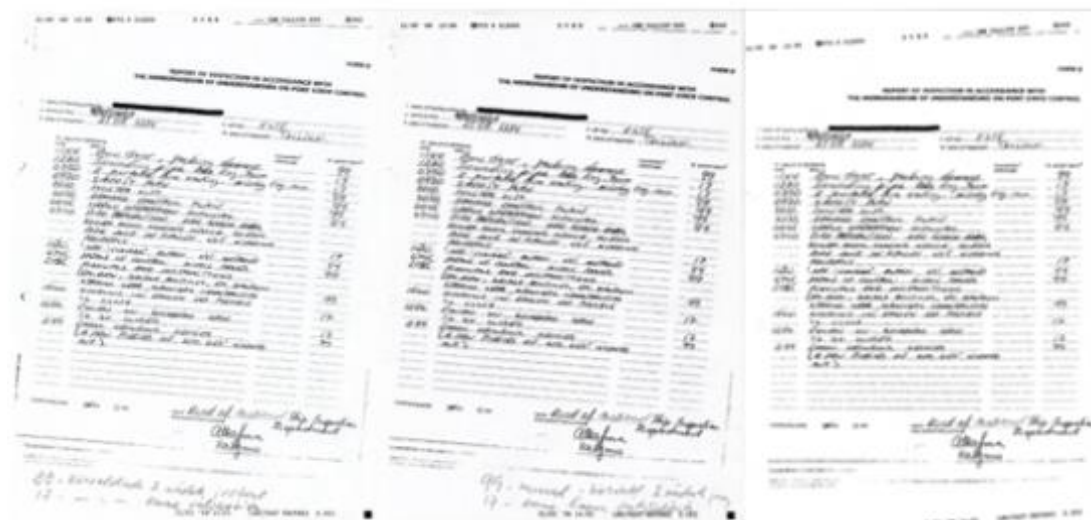


Bild C. Miniatyrer av figur 6A, 6B och 6C. En större representation av figurerna visas i avsnitt 4.4.5.

Alla dessa kopior saknar information i kolumn tre. Dessutom har namnet på den utfärdande myndigheten ("Maritime Safety Inspectorate, Sweden") på rad ett strukits

över på ett identiskt vis (se avsnitt 4.4.4). Dessa faktorer talar starkt för att alla dessa tre dokument är fotokopior som härstammar från det översta vita originalarket.

Det finns dock ett antal avvikelser från det vita originalarket.

Dokumentet i figur 4 och 6A-C har logotypen från den utfärdande staten, Sverige, övertäckt överst till vänster medan figur 5 visar logotypen.

Figur 4 visar inte fullständig information om bristerna. Det här pekar på att den har kopierats vid ett annat tillfälle jämfört med kopiorna i figur 5 och 6A-C. Skillnaderna tyder på att dokumentet i figur 4 kopierats först eftersom avvikelserna högst upp och längst ner inte hade fyllts i än (se 4.4.4). Fotokopian i figur 4 har en ytterligare namnunderskrift. Denna är gjord med kulspetspenna direkt på fotokopian, vilket har bekräftats i en undersökning på plats. Den extra underskriften är gjord efter begäran från polisen i Tallinn när kopian den 29 september 1994 lämnades in i samband med förhöret med chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen (se bilaga 4).

Fotokopian i figur 5 innehåller noteringar. Noteringarna gjordes i samband med överlämningen av kopian till en JAIC-medlem (antagligen flera månader efter olyckan). Den är kopierad från det översta, vita originalarket (eller en fotokopia av det).

Figur 6A-C skiljer sig från figur 4 och 5 genom att en ruta nere till vänster är ikryssad, originaltexten "Ship Inspection Division" är utbytt mot "Ship Inspection Department", underskriften är utbytt (men med samma namn) och fartygets namn är överstruket (men fortfarande läsbart) troligen med en markeringspenna. Några av dessa ändringar kan förklaras med en omorganisation inom ENMB 1996, när Ship Inspection Division blev Ship Inspection Department.

Eftersom figur 6A fortfarande har informationen om tryckningen längst ute till vänster kvar, förutsätts att detta exemplar är det som gjorts först av de tre exemplaren i figur 6A till 6C. Det kan inte uteslutas att 6A är det exemplar som togs emot i JAIC-ledamotens fax 31 maj 1996. En fotokopia gjordes, som återges i figur 6B. Både 6A och 6B är bekräftade som fotokopior med anteckningar från blyertspenna direkt på respektive ark. Båda förvaras på det estniska sjöfartsmuseet i Tallinn efter att ha återfunnits i dödsboet efter den numera avlidne JAIC-ledamoten.

Figur 6C är sannolikt en fotokopia, men det kan inte bekräftas eftersom det är en avbildning från bilaga 223 till JAIC-rapporten och som inte har undersökts direkt.

4.4.4 De kriminaltekniska undersökningarna

År 2000 undersökte Statens kriminaltekniska laboratorium, SKL, dokumentationen kopplad till hamnstatskontrollövningen med det huvudsakliga syftet att ta reda på

om dokumentet i figur 6C härstammade från dokumenten i figur 1, 2 eller 4.¹⁵ Dokumenten i figur 3 och 5 fanns uppenbarligen inte tillgängliga för undersökningen. SKL hade tillgång till de gula och rosa originalarken (figur 1 och 2) men inte originalfotokopian i figur 4 med den handskrivna ytterligare underskriften och inte heller originalet till faxförsändelsen i figur 6A.

Av resultatet från undersökningen framgår att dokumentet i figur 6C inte är en direkt reproduktion av dokumenten i figur 1, 2 eller 4. Det konstaterades också att några övriga slutsatser inte kan dras utan andra original.

Under 2025 har Nationellt Forensiskt Centrum, NFC, hos polisen i Sverige undersökt foton eller scannningar av fotokopiorna från figurerna 4 och 5 samt avbildningen i figur 6C.¹⁶ Avsikten var att ta reda på om överstrykningen på rad 1 är identisk, och om skillnaden i innehållet i bristerna 1 och 14 beror på att text har adderats till figur 5, eller om redan existerande text på figur 4 har tagits bort. NFC noterar att kvaliteten på de undersökta fotografierna och avbildningen begränsar bedömningen.

Resultaten visar att överstrykningen av rad 1 är identisk. Detta innebär att kopiorna i figurerna 4, 5 och 6A-C härstammar från samma original, dvs. det översta, vita originalarket (eller en fotokopia av den, vilket inte helt kan uteslutas). Det är också uppenbart av undersökningen att den saknade texten i bristerna 1 och 14 i figur 4 inte har tagits bort. Detta innebär att fotokopiorna i figurerna 4 och 5 har gjorts vid olika tillfällen, med texten till bristerna 1 och 14 kompletterad efter kopiering av figur 4, men före kopiering av figur 5.

¹⁵ Rapporten finns arkiverad hos Riksarkivet.

¹⁶ SHK dnr. S-200/20 ab 1366.

4.4.5 De olika exemplaren av protokollet

Ingiord av Rik Sjölön **ESTONIA**
A46C FORM B

 NATIONAL MARITIME
ADMINISTRATION

5-60178 Norrköping, Sweden.
Tel +46 11 19 10 00.
Telefax +46 11 23 99 24.
Telex 64380 Shipadm S.

**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 ESIE

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
1254 Bow door, packing damage	LL-66	99
1259 Sounding pipe Max Eng. 1000C	CT-2 R 15.11	13
0220 2 portable fire extinguishers missing	CT-2	13
0920 SAFETY PLAN	CT-2 R 20	99
2010 MUSTER LIST	CT-2 R 53	99
2030 DAMAGE CONTROL PLAN	CT-1 R 23	99
2045 CARGO OPERATION MANUAL	IMO A 714 (12)	99
0710 FIRE PREVENTION NAV. BRIDGE DECK	CT-2	13
RAILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING		
FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING PROPERLY		
1520 "OFF COULDER" ALARM NOT INSTALLED	IMO A 712 (X)	99
0245 HEADS OF COASTGUARD MIMIC PANEL	CT-1 R 15.12	99
2045 MANUALS AND INSTRUCTIONS	CT-2 R 9	99
(SILICON, BRIDGE ROUTINES, ETC. MANUALS)		
STEERING GEAR, MANOEUVER CHARACTERISTICS	R 9	99
1260 WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE	LL-66	13
1259 COVERS ON BULKHEAD DECK TO BE CLOSED	CT-1	13
1199 CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF S.G. DECK WORN OUT)	LL-66	13
	CT-1	13
	IMO A 714 (12)	99

Continuing page ☒ no ☐ yes

name *Head of National Ship Inspectorate*
duly authorized surveyor

signature *Valguen*

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 cover).

DOI 1726 4
2000002956

Fig. 1. Foto av det gula, mellersta originalarket från Formulär B. Originalen finns på Riksarkivet. En undersökning på plats bekräftade att ifyllningen av kolumn tre och den ikryssade rutan nere till vänster är gjord med kulspetspenna direkt på det gula arket efter att det separerats från det översta vita arket.

Impaired air Air system
Estonia
A46C

**NATIONAL MARITIME
ADMINISTRATION**

S-60178 Norrköping, Sweden.
Tel +46 11 19 10 00
Telefax +46 11 23 99 34
Telex 64 980 Shipadm S

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 ESL

9 date of inspection 27.09.1999 10 place of inspection TALLINN

15 nature of deficiency code	text	Convention ¹ reference	16 action taken ²
1284	Bow door, packing damage	LL-66	99
1280	Soundings pipe MAX ene. 2000kV 2 by 15kV		17
0720	2 portable fire exting. missing		17
0920	SAFETY PLAN	CT-2 R.22	99
2010	MUSTER LIST	CT-III R.53	99
2020	DAMAGE CONTROL PLAN	CT-I R.23	99
2045	CARGO OPERATION MANUAL	IMO A.714(13)	99
0710	FIRE PREVENTION NAV. BRIDGE DOOR, COILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING PROPERLY	CT-2	17
1280	"OFF COURSE" ALARM NOT INSTALLED	IMO A.732(IX)	99
0745	MEANS OF CONTROL: ALARM PANEL	CT-1 R.15.2.2 CT-2 R.27.1.2	99
2055	HANDBOOKS AND INSTRUCTIONS (EM. GEN., BRIDGE ROUTINES, EM. HANDLING SPEEDING GEN., MANOUEVE CHARACTERISTICS)	CT-1 R.4.2	99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE	LL-66 CT-1	17
1250	COVERS ON BULKHEAD DECK TO BE CLOSED	LL-66 CT-1	17
1199	CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF SEC. DAIL WORN OUT)	IMO A.714(13)	99

Continuing page ☒ no ☐ yes

name Head of National Ship Inspection
duly authorized surveyor

signature Alafine
/Valguie/

¹ To completed in the event of a detention.

² Codes for actions taken include i.e. ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed (for codes see reverse side of copy).

3 min 5
2000002956

Fig. 2. Fotokopia av det rosa, understa arket från Formulär B. Originalen skickades till Statens kriminaltekniska laboratorium år 2000. Det är inte känt var originalarket finns idag.

NATIONAL MARITIME ADMINISTRATION
5-60178 Norrköping, Sweden.
Tel +46 11 19 10 00.
Telefax +46 11 23 99 34.
Telex 64380 Shipadm S.

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 ESIE
9 date of inspection 27.09.1984 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	Soundings pipe A&K Eng. Room	II-2 R.15.1.1	17
0720	2 portable fire exting. missing	II-2 R.20	17
0920	SAFETY PLAN	II-2 R.20	99
2010	MUSTER LIST	III R.53	99
2030	DAMAGE CONTROL PLAN	II-1 R.23	99
2045	CARGO OPERATION MANUAL	IMO A74(12)	99
0710	FIRE PREVENTION NAV. BRIDGE DOOR, BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING PROPERLY	II-2	17
1520	"OFF-COURSE" ALARM NOT INSTALLED	IMO A74(12)	99
0745	MEANS OF CONTROL FIRE ALARM	II-1 R.15.2.2	99
2055	MANUALS AND INSTRUCTIONS (CH. GEN., BRIDGE ROUTINES, EM. HANDLING STEERING GEAR, MANOUEVRING CHARACTERISTICS)	III R.8	99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE	II-66	17
1250	COVERS ON BULKHEAD DECK TO BE CLOSED	II-1	17
1199	CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF SEC. DEVL. WORN) OUT.	IMO A74(12)	99

Continuing page ☒ no ☐ yes

name Head of National Ship. Inspect.
duly authorized surveyor Division
signature Alafme
/Valgus

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).

Fig. 3. Fotokopia av det gula originalarket från Formulär B. Denna kopia har undersökts och finns på Stadsarkivet i Stockholm där åklagarmyndigheten har sitt arkiv. Nedanför logotypens andra M i "Maritime" finns en fläck som härstammar från det gula arket.

-17- 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 ESTK

3 date of inspection 29.09.1994 10 place of inspection TALLINN

15 nature of deficiency code text	Convention ¹ references	16 action taken ²
1284 Bow door		99
1280 Sounding pipe MAX 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
1320 'OFF-COURSE' ALARM NOT INSTALLED		99
0745 MEANS OF CONTROL: HULL PAINTER		99
2055 MANUALS AND INSTRUCTIONS (EH. GEN, BRIDGE ROUTINES, EH. HANDLING, SLEEPING GEAR, MANOEUVRE CHARACTERISTICS		99
1260 WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE		17
1250 COVERS ON BULKHEAD DECID TO BE CLOSED		17
1199 CARGO SECURING DEVICES		99

Continuing page ☐ no ☐ yes

name Head of National Ship Inspect.
duly authorized surveyor Alafme
signature Alafme
/Valguse/

1 To completed in the event of a detention.

2 Codes for actions taken include (a.: ship detained/released, flag State informed, classification society informed, next port informed (for codes see reverse side of copy).

Fig. 4. Denna skanning visar en fotokopia som lämnades in av den estniska chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen till den estniska polisen 29 september 1994 (se bilaga 4). Den blå underskriften i det nedre högra hörnet är gjord med kulspetspenna direkt på fotokopian på begäran av polisen för att verifiera vittnesmålet. Dokumentet fanns tidigare i polisarkivet i Tallinn, men förvaras nu i det estniska nationalarkivet. På den gula post-it-lappen står det Offentlig på estniska.



**NATIONAL MARITIME
ADMINISTRATION**

FORM B

5-60178 Norrköping, Sweden.
Tel +46 11 19 10 00.
Telefax +46 11 23 99 34.
Telex 64380 Shipadm S.

**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

3 date of inspection: 27.09.1994

5 call sign: ESTE

10 place of inspection: TALLINN

15 nature of deficiency code	text	Convention ¹ references	16 action taken ²
1254	Bow door, packing damage		99
1280	Sounding pipe Atk Eng. room		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 DOOR, BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING PROPERLY		17
1320	'OFF-COURSE' ALARM NOT INSTALLED		99
0745	MEANS OF CONTROL HILIC PANEL		99
2055	MANUALS AND INSTRUCTIONS (CH. GEN, BRIDGE ROUTINES, EH. MANUALS SLEEPING CTR, MANOVR. CHARACTERISTICS		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE		17
1250	COVERS ON BULKHEAD DECIC TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF SEC. DEV. WORN OUT).		99
	<u>Uspolnet Åke Sioblung</u>		
	<u>Gunnar Zahke</u>		
	<u>Richard Gustaf 5 Trunk</u>		

Continuing page ☐ no ☐ yes

name Head of National Ship Inspector
 duly authorized surveyor Division
 signature Alafine
/Valgus/

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).

Fig. 5. Det här dokumentet är undersökt och bekräftat att vara en fotokopia av det översta vita arket från Formulär B. Det hittades i dödsboet efter den tidigare estniske ordföranden i JAIC och finns på det estniska sjöfartsmuseet i Tallinn.

31/05 '96 13:56 372 6 312303 E N B --- ONE TALLINN EST. 002

FORM B

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

1 name of issuing authority ESTONIA
2 name of ship ESTONIA
3 date of inspection 27.09.1994
4 call sign ESDE
5 place of inspection TALLINN

15 nature of deficiency code	16 action taken ²
1284 Bow door, packing damage	99
1280 Soundings pipe Bkx Eng. Room	17
0920 2 portable fire extinguishers missing	17
0920 SAFETY PLAN	99
2010 MUSTER LIST	99
2030 DAMAGE CONTROL PLAN	99
2045 CARGO OPERATION MANUAL	99
0710 FIRE PREVENTION MANUAL	99
BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING	99
FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING PROPERLY	
1320 'OFF' COORDINATE WITHIN NOT INSTALLED	17
0745 MEANS OF CONTROL MIMIC PANEL	99
2055 MANUELS AND INSTRUCTIONS	99
GEN. BRIDGE ROUTINES, ECH HANDLING	
SIGHTING ECH, MANOUEVR CHARACTERISTICS	
1260 WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE	99
1250 COVERS ON RADIATOR DECK TO BE CLOSED	17
1199 CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF SEC. DEV. WORKED OUT)	17
	99

Continuing page ☒ YES ☐ NO

Head of National Ship Inspection Department
Allama Valgma

To be completed in the event of a deficiency
1 copy to be placed in the ship's log
2 copy to be placed in the port of call log

99 - Kõrvaldada 2 nädala jooksul
17 - " " - enne väljasõitu

31/05 '96 14:01 LBN/VAST NR09882 S.002

Fig. 6A. Dokumentet är del av en faxförsändelse som skickades 31 maj 1996 till en medlem av JAIC från den estniska sjöfartsmyndigheten (bilaga 223 i JAIC-rapporten). Dokumentet har använts för övnings syften. Den estniska sjöfartsmyndigheten omorganiserades 1996 och titeln på undertecknaren ändrades från Head of Ship Inspection Division till Head of Ship Inspection Department. Fartygsnamnet ESTONIA förefaller ha blivit överstruket med en markeringspenna, och rutan nere till vänster (Continuing page) har fyllts i. Noteringarna längst ner har senare förts till med blyertspenna av mottagaren. Exemplaret förvaras på det estniska sjöfartsmuseet i Tallinn.

31/05 '96 13:58 372 8 312303 E N M B +++ 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
3 date of inspection 27.09.1994
5 call sign ESJE
10 place of inspection TALLINN

15 nature of deficiency code	16 action taken ²
1284 Bow door, packing damage	99
1280 Sounding pipe Ark Eng. room	17
0920 2 portable fire extinguishers missing	17
0920 SAFETY PLAN	99
2010 MUSTER LIST	99
2030 DAMAGE CONTROL PLAN	99
2015 CARGO OPERATION MANUAL	99
0710 FIRE PREVENTION NAV. BRIDGE DOOR	99
BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING	99
FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING PROPERLY	17
1220 'OFF-COURSE' ALARM NOT INSTALLED	99
0745 MEANS OF CONTROL: FIRE ALARM	99
2055 MANUALS AND INSTRUCTIONS (EN. GEN. + BRIDGE ROUTINES, EN. HANDLING SLEEPING GEAR, HANDLING CHARACTERISTICS)	99
1260 WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE	17
1250 CABLES ON BULKHEAD OFFIC TO BE CLOSED	17
1199 CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF SEC. DEV. WANTED OUT)	99

Continuing page ☒ no ☐ yes

Head of National Ship Inspection Department
Atelma Valgma

To be completed in the event of a violation
only for use by the surveyor
initials, name and date of entry

99 - münd - kõrvald. 2 nädal järe
17 - enne laenu väljastamist

31/05 '96 14:01 LBN/VAST NR09882 S.002

Fig. 6B. En mellanversion eller kopia av det initiala faxet (figur 6A) visar att informationen i kanten längst till vänster har försvunnit, sannolikt i kopieringsprocessen. Noteringarna längst ner har senare förts till med blyertspenna av mottagaren. Exemplet förvaras på det estniska sjöfartsmuseet i Tallinn.

31/05 '96 13:56 372 6 312303 E N M B *** 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 ES1E
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	Sounding pipe max 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
1520	'OFF-COURSE' ALARM NOT INSTALLED		99
0745	MEANS OF CONTROL: HULLIC PROVER		99
2055	MANUALS AND INSTRUCTIONS (SH. GEN., BRIDGE ROUTINES, EH. HANDLING STOWING GEN., MANOVRAL CHARACTERISTICS		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE		17
1250	COVERS ON BULKHEAD OBCIC TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES (A FEW FIBRES OF SEC. DEV. WORN OUT)		99

Continuing page ☒ no ☐ yes

name Head of National Ship Inspection
fully authorized surveyor Alfama
Valgma

To completed in the event of a revision

31/05 '96 14:01 LBH/VAST NR09882 S.002

Fig. 6C. Den senaste versionen av initialfaxet publicerades i bilaga 223 i JAIC:s rapport. Av redaktionella skäl har innehållet vridits något.

4.5 Uttalanden av de som deltog i övningen

4.5.1 De svenska inspektörerna

De två svenska inspektörerna har gjort flera offentliga eller officiella uttalanden som har bedömts som relevanta för det här utredningsarbetet. Ett gjordes på kvällen 28 september 1994 (alltså samma dag som olyckan inträffade) och var en tv-intervju med ett tyskt tv-bolag; ett annat var i en intervju med kvällstidningen Expressen som publicerades 29 september 1994; för estniska myndigheter 30 september 1994; svenska polisen 31 oktober 1994, och ännu en intervju med undersökningsgruppen hos JAIC 2 november 1994; och ett till uttalande under den svenska åklagarens brottsutredning 9 februari 1998. Det finns också en skriftlig rapport till Sjöfartsverket om hamnstatskontrollövningen som är daterad 24 oktober 1994.

Intervjuer genomförda av SHK 2022

Båda inspektörerna intervjuades, var för sig, av SHK i december 2022. En sammanfattning av dessa intervjuer finns nedan.

Båda uppger att det kan ha varit två eller möjligen tre luckor på huvuddäck som hittades öppna och att dessa luckor öppnades och stängdes för hand. En inspektör menar att de fanns i centercasingen (trapphuset på bildäckets mitt)¹⁷, medan den andra menar att dessa fanns vid bordläggningen. Ingen av inspektörerna minns den exakta placeringen. En inspektör beskriver dem som 80x80 cm i storlek, försedda med karm och manövrerbara (annars hade de upptäckts vara öppna under en hamnstatskontroll i Stockholm eller i en annan besiktning). Han påstår också att de stängdes medan de fortfarande var kvar på plats.

Ingen av inspektörerna menar att gummitätningen på bogvisiret var ett konkret problem, istället var det så att skadan var begränsad och det var inga problem med att godta besättningens uttalande om att ett byte var planerat.

De har olika uppfattning om vem som skrev protokollet. En menar att protokollet inte skrevs ombord på ESTONIA utan på isbrytaren som användes som utgångspunkt för övningarna dagen efter, medan den andra tvekar, men inte kan utesluta något alternativ. Båda menar att inget protokoll kopierades ombord på ESTONIA. Båda har uppgett att inte något protokoll lämnades kvar ombord på ESTONIA, detta för att förhindra att övningen felaktigt skulle kunna ses som en riktig hamnstatskontroll. De kan inte förklara skillnaderna mellan de olika versionerna av protokollen förutom den skillnaden att den tredje kolumnen fylldes i direkt på det gula arket dagen efter övningen. En inspektör säger att protokollet inte borde ha skrivits under eftersom det var en övning men tyvärr gjorde den

¹⁷ Han deltog å andra sidan inte själv i den specifika delen av övningen.

estniska chefen det ändå. Båda de svenska inspektörerna hävdar att det inte lämnades några kopior ombord på ESTONIA, alltså måste det översta vita arket ha hamnat hos den estniska chefen. En har uppgett att de hämtades morgonen efter olyckan av den estniska chefen.

Sammanfattning av intervjuerna

Uttalandena skiljer sig något avseende detaljer, både mellan inspektörernas tidigare och senare uttalandena, men också mellan vad de två inspektörerna har uppgett. Vissa minnesbilder verkar inte förenliga med fakta, t.ex. minns en inspektör att den andra övningen var ombord på ett tankfartyg (det var egentligen på ett roro-fartyg, VIIRELAID). Det förekom även vissa andra minnesbilder som skilde sig mellan inspektörerna.

Den inspektör som var på plats när luckorna på huvuddäck diskuterades uppger att dessa stängdes i närvaro av övningsdeltagarna. Detta bekräftas av deras uttalanden i Expressen 29 september 1994. Luckor till bogpropellerrummet nämns i sammanhanget i intervjun av JAIC.

Båda beskriver konsekvent skadan på gummitätningen eller packningen som mindre och utan betydelse för utfallet på olyckan.

Båda säger konsekvent i alla uttalanden att det inte fanns något skäl att stoppa ESTONIA från att avresa och att det inte förekom några diskussioner kring detta.

4.5.2 Chefen för den estniska fartygsinspektionsavdelningen

En av deltagarna på övningen ombord på ESTONIA var chefen för den estniska fartygsinspektionsavdelningen. Han var också den estniska gruppleadaren och den person som skrev under protokollet. På en kopia av protokollet förekommer hans namnteckning två gånger vilket vissa har tolkat som bekräftelse på att protokollet har manipulerats. Dock förhöordes chefen för den estniska fartygsinspektionsavdelningen av polis 29 september 1994 (bilaga 4). Alla dokument i hans uttalande, sida efter sida, har signerats av honom på uppmaning av polisen för att bekräfta äktheten av vittnesmålet. Eftersom en kopia av protokollet är inkluderat i dokumenten i uttalandet har denna kopia fått ytterligare en namnteckning vilket resulterat i två namnteckningar. I ett uttalande säger han att det var han som fyllde i Formulär B.

Ett annat officiellt uttalande gjordes 31 maj 1996¹⁸. Det här var också ett skriftligt uttalande och han säger återigen i detta uttalande att det var han som fyllde i Formulär B. Det finns inget känt ytterligare uttalande av Head of the Estonian Ship Inspection Division som ska ha gjorts senare.

¹⁸ JAIC Supplement bilaga 223.

Det ska noteras att den estnische chefen i uttalandet 29 september 1994 påstår att skadan på gummitätningen eller packningen inte var betydande. Vidare påstår han att luckorna på huvuddäck rör två luckor akteröver och att dessa stängdes i närvaro av övningsdeltagarna.

4.5.3 Övriga estniska deltagare

Av de övriga åtta deltagarna, alla estniska inspektörer, finns fyra fortfarande tillgängliga för intervjuer. De har alla intervjuats 2023 av OJK. Alla bekräftar att de delades in i två grupper och en påstår att de svenska inspektörerna sade till dem att reagera i enlighet med reglerna om de fann ett allvarligt problem – även fast det enbart var en övning. Samma deltagare uppger att lastningen på bildäck hade påbörjats och att han såg att fordon surrades.

En nämner specifikt en lucka på huvuddäck och säger att det var i den främre delen som han minns det. Storleken beskrivs som 80 cm. till 1 m. och bogpropellerrummet nämns.

Tre deltagare nämner gummitätningen på bogvisiret men beskriver skadan som obetydlig.

Två deltagare minns att protokollet fylldes i dagen efter övningen när de var ombord på isbrytaren (en säger att det var under ledning av den estniska chefen). De bekräftar också att fotokopior gjordes (han fick själv en kopia) och att den estniska chefen behöll originalet. Båda två bekräftar att den estniska chefen var närvarande på morgonen 28 september.¹⁹

Två personer nämner att de svenska inspektörerna kommenterade fartygets goda skick. Ingen nämner att det förekom några diskussioner om att hindra fartyget från att avresa.

4.6 Filmning av luckor på bildäck

Under sommaren 2023 genomfördes filmning med undervattensrobot (ROV) på ESTONIAS bildäck. Ett av syftena var att undersöka status på de luckor i däck (covers on bulkhead deck) som var åtkomliga. Resultatet var att den enda för undersökning åtkomliga luckan var den i det förliga serviceutrymmet (wing house) på babords sida. Denna lucka visade sig vara öppen. Eftersom fartyget idag ligger nästan upp-och-ner, dvs. att luckan har sitt fäste med gångjärnen uppåt, mot vattenytan, och följaktligen med tyngdlagens hjälp strävar efter att vara öppen, går det inte att avgöra på vilket sätt eller när luckan öppnats.

¹⁹ Den estniska gruppledarens närvaro på morgonen 28 september 1994 bekräftas också av befälhavaren på isbrytaren.

5. Tidigare inspektioner

5.1 Inspektionen i Tallinn i januari 1993

På dåvarande Sjöfartsverkets inspektionsavdelning fanns tjänsteföreskrifter i början av 1990-talet. En av dessa, tjänsteföreskriften 1/92²⁰, var gällande när ESTONIA skulle sättas i trafik av dess nya ägare på den nya linjen mellan Tallinn och Stockholm. Tjänsteföreskriften, som var en efterföljare till tjänsteföreskriften 2/90, omfattade krav på inspektion av utländska roro-passagerarfartyg och trädde i kraft 15 april 1992. Denna typ av inspektion var således utöver de redan befintliga kraven på flaggstats- respektive hamnstatskontroller, och skulle genomföras innan fartyget sattes in i den nya linjetrafiken.

Tjänsteföreskriften omfattade därmed ESTONIA, vilket rederiet mycket väl kände till. För att uppfylla kravet hade man därför redan på hösten 1992 inlett diskussioner om när och hur inspektionen skulle genomföras. Av dokumentation från Sjöfartsverket framgår att ett möte hölls 28 november 1992, där huvuddragen för den kommande inspektionen drogs upp. Vidare framgår att klassificeringssällskapet Bureau Veritas (BV) hade fått i uppdrag att svara för besiktning och certifiering å den estniska myndighetens vägnar.²¹ Dessutom noterades det att eftersom BV i Sverige inte hade någon komplett kunskap om just passagerarfartygsbesiktningar, skulle Sjöfartsinspektionens stockholmsdel, IOS, utgöra en stödfunktion i det avseendet. Fartyget skulle dockas i Åbo och därefter gå till Tallinn för utbildning och träning av besättningen. I ett fax från BV daterat 28 december 1992 bekräftades huvuddragen.

Besiktning eller inspektion av ESTONIA hölls därefter i Tallinn 20–26 januari 1993. I dessa deltog fyra svenska inspektörer. Utöver tekniska inspektioner hölls en större operativ kontroll 26 januari 1993 där samtliga fyra svenska inspektörer deltog. Åtgärden fakturerades rederiet med en räkning, daterad 15 september 1993 (se bilaga 5).

5.2 Andra inspektioner

Den 29 mars 1993 hölls en mindre operativ kontroll på ESTONIA, omfattande övergivande av fartyget. Den 2 februari 1994 hölls en RITS-övning²², där fem svenska inspektörer deltog.

²⁰ SHK dnr. S-200/20 ab 1180b. Den svenska tjänsteföreskriften fick i och med EU-direktiven 2009:16 respektive 2017:2110 motsvarigheter i europeiska regler med, i detta sammanhanget, samma innebörd.

²¹ SHK dnr. S-200/20 ab 1178.

²² RITS: räddningsinsats till sjöss. Avser bl.a. brandövning med insats från landbaserad räddningstjänst. Begreppet är idag ersatt av MIRG, Maritime Incident Response Group.

Under tiden som fartyget gick under namnet ESTONIA har fartyget dessutom varit föremål för hamnstatskontroll av den svenska tillsynsmyndigheten Sjöfartsverkets inspektionsavdelning fem gånger²³. Dessa har utförts i Stockholm, där den svenska myndigheten har mandat att genomföra sådana kontroller. Kontrollerna och deras resultat redovisas i listan nedan.

- 1 februari 1993 - ingen brist
- 2 april 1993 - 1 brist:
 - oil leakage port stern tube - kod 15 (rectify deficiency at next port)
- 6 april 1993 - 1 brist:
 - oil leakage from port stern tube - kod 10 (deficiency rectified)
- 16 december 1993 - 3 brister:
 - ISPP certificate missing - kod 99 (other: rectify deficiency within 30 days)
 - cleanliness of engine room and separator room - kod 16 (rectify deficiency within 14 days)
 - plates in engine room should be fastened - kod 99 (other: rectify deficiency within 30 days)
- 2 mars 1994 - ingen brist.

²³ SHK dnr. S-200/20 ab 745.

6. Slutsatser

6.1 Händelseförlopp baserat på tillgänglig information

Baserat på de fakta som presenteras i den här promemorian tillsammans med kunskap om hamnstatskontroll, erfarenhet från fartyg och hur de underhålls och trafikeras, och med förståelse för hierarkiska relationer inom en besättning och relationen mellan besättningen och flaggstats- och hamnstatsmyndigheter, är det möjligt att få fram ett händelseförlopp för hur de olika protokollen har utvecklats (se figur 7). Det presenteras i det här avsnittet.

6.1.1 Övningen på ESTONIA

Gruppen går ombord på ESTONIA efter lunch och får tillstånd från överstyrman (högsta befäl eftersom befälhavaren har gått iland) att utföra övningen ombord.

Det första momentet består av att kontrollera certifikat och dokumentation. Eftersom befälhavaren har gått iland finns det begränsad tillgång till fartygets dokument då vissa fanns på befälhavarens kontor, vilket överstyrman inte är tillräckligt bekant med eller har begränsad tillgång till.

Efter att ha delats in i två mindre grupper börjar en från bryggan och jobbar sig ner medan den andra börjar i maskinrummet och jobbar sig upp. Båda grupperna får sällskap av en besättningsmedlem, överstyrman respektive den tekniska chefen.

Efter att ha genomfört en inspektionsrunda möts de två grupperna för att stämma av. De funna bristerna avrapporteras till besättningsrepresentanterna, som vid det här laget förstår att de har ett antal brister att hantera. Även om vissa av bristerna redan har åtgärdats måste de rapportera till befälhavaren och de kan inte utesluta att de svenska och estniska myndigheterna, som finns representerade under övningen, i framtiden skulle kunna kräva en uppföljning på ett eller annat sätt. Dock är en övning inte en formell kontroll och bristerna kommer vare sig att protokollföras eller rapporteras in. För att undvika osäkerhet om övningens status ska övningsgruppen inte lämna några dokument på fartyget som har med övningen att göra. Därför görs överlämningen till representanterna för besättningen muntligen så att besättningen kan göra egna noteringar.

Runt kl. 17.30 avslutas dagens övning och deltagarna lämnar ESTONIA. Man kommer överens om att fortsätta övningen morgonen efter på isbrytaren TARMO, vilket är gruppens bas denna vecka.²⁴

²⁴ Det är bekräftat att chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen anlände hem runt klockan 22.00. Var han befann sig under tiden efter övningen är inte känt.

Under följande natt förliser ESTONIA. På morgonen hämtas de svenska inspektörerna upp av den estniska chefen och deltagarna möts på morgonen 28 september ombord på isbrytaren. De är mycket påverkade av nyheten om olyckan.

På grund av sin befattning (som chef för nationella fartygsinspektionsavdelningen - Head of the National Ship Inspection Division i Estland) känner sig den estniska chefen inte bekväm med att fortsätta övningen under rådande omständigheter. Han lämnar platsen tidigt för att ta sig till den estniska sjöfartsmyndighetens huvudkontor, men innan han går sätter deltagarna ihop Formulär B med de funna bristerna.

Eftersom den estnische chefen har för avsikt att använda det översta vita arket som en del av hans officiella uttalande, så signerar han det. Han tar också bort kopplingen till de svenska myndigheterna genom att stryka över den förtryckta texten "Maritime Safety Inspectorate, Sweden" på rad 1, och när han kopierar blanketten täcker han över logotypen överst till vänster. Efter att den första fotokopian gjorts inser deltagarna att den översta och den understa bristbeskrivningen inte innehåller någon användbar information. Därför kompletterades dessa brister, och fler fotokopior görs, även denna gång med logotypen dold. Några fotokopior delas ut inom gruppen.

När han går tar den estnische chefen med sig det översta vita arket från formuläret och ett antal fotokopior. Dessa dokument, det översta vita arket och de olika kopiorna, är ursprunget till figur 4, 5 och 6A-C.

De övriga deltagarna fortsätter med ett annat planerat övningsämne, nämligen referenser till konventioner. Detta görs genom att fylla i kolumn tre på Formulär B. Eftersom den estnische chefen, som har det översta vita arket, inte närvarar när detta fylls i, så görs det direkt på det gula arket som fortfarande sitter ihop med det rosa arket. De gula och rosa arken tas om hand av de svenska inspektörerna. Resultatet är figur 1 och 2, som lämnades till JAIC den andra november 1994.

Efter lunch genomförs en annan övning ombord på roro-fartyget VIIRELAID. Övningen innefattar andra områden än vad som var föremålet för övningen dagen innan, t.ex. farligt gods. Ett konstaterande från den här övningen, enligt uttalanden från de svenska inspektörerna, var att det senare fartyget inte var i lika gott skick som ESTONIA. Totalt noterades nio brister, bland dem var åtta brister kategoriserade kod 17 och en som kod 99. Av de som fick kod 17 utgjorde en av bristerna skäl för nyttjandeförbud (nödgenerator ur funktion: kodat 17, 30 - nyttjandeförbud - 50 - flaggstaten informerad - och 70 - klassificeringssällskapet informerat). Protokollet är också markerat som enbart exempel för nyttjandeförbud men fartyget hålls inte kvar i verkligheten eftersom det bara är en övning. Detta protokoll är bifogat som bilaga 3.

6.1.2 Fortsatt händelseförlopp och hur de olika kopiorna utvecklades

Den planerade tredje ombordövningen ställs in på grund av trycket från media efter förlisningen av ESTONIA.

Den 29 september 1994 förhörs den estniska chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen av den estniska polisen. Resultatet är ett uttalande, som består av totalt fyra sidor (bilaga 4) varav en sida återges i figur 4. Alla fyra sidor är signerade av chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen på polisens begäran.

Den 31 oktober 1994 förhörs en av de svenska inspektörerna av svensk polis på telefon på åklagarens begäran. Han meddelar att han ska lämna över originalen av protokollet (gult och rosa) till JAIC den 2 november och att originalen därför inte är tillgängliga för polisen. Det antas dock att han gör en kopia av det gula originalet för den pågående polisutredningen (figur 3). Denna fotokopia görs uppenbarligen efter att kolumn tre fylls i 28 september 1994 men innan det gula och det rosa arket lämnas över till JAIC den 2 november samma år.

Under JAIC:s olycksutredning fick en av JAIC-medlemmarna (senare ordförande för JAIC) en fotokopia av det översta vita originalet. Några noteringar gjordes på det, och den kopian återges i figur 5. Vid den här tidpunkten finns det ingen anledning att dölja logotypen i det övre vänstra hörnet.

Den 31 maj 1996 överlämnar de estniska fartygsinspektörerna, inklusive chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen, en rapport till generaldirektören för den estniska sjöfartsmyndigheten, troligtvis med anledning av diskussionerna om protokollen. Rapporten innehåller en fotokopia av det översta vita arket, som nu är redigerat på grund av omorganisation av sjöfartsmyndigheten ("Ship Inspection Division" har ändrats till "Ship Inspection Department") och med fartygsnamnet ESTONIA överstruket med en markeringspenna. Kopian har använts som ett hjälpmedel i undervisning av inspektörer. Rapporten faxas från den estniska sjöfartsmyndigheten till en representant från JAIC i Estland och blir därefter figur 6A. Efter vidare kopiering och redigering (figur 6B) har faxet publicerats som bilaga 223 i JAIC:s slutrapport²⁵ (figur 6C).

²⁵ Bilagan trycks i Finland så originalet till bilaga 223 i JAIC:s rapport bör följaktligen finnas i Finland.

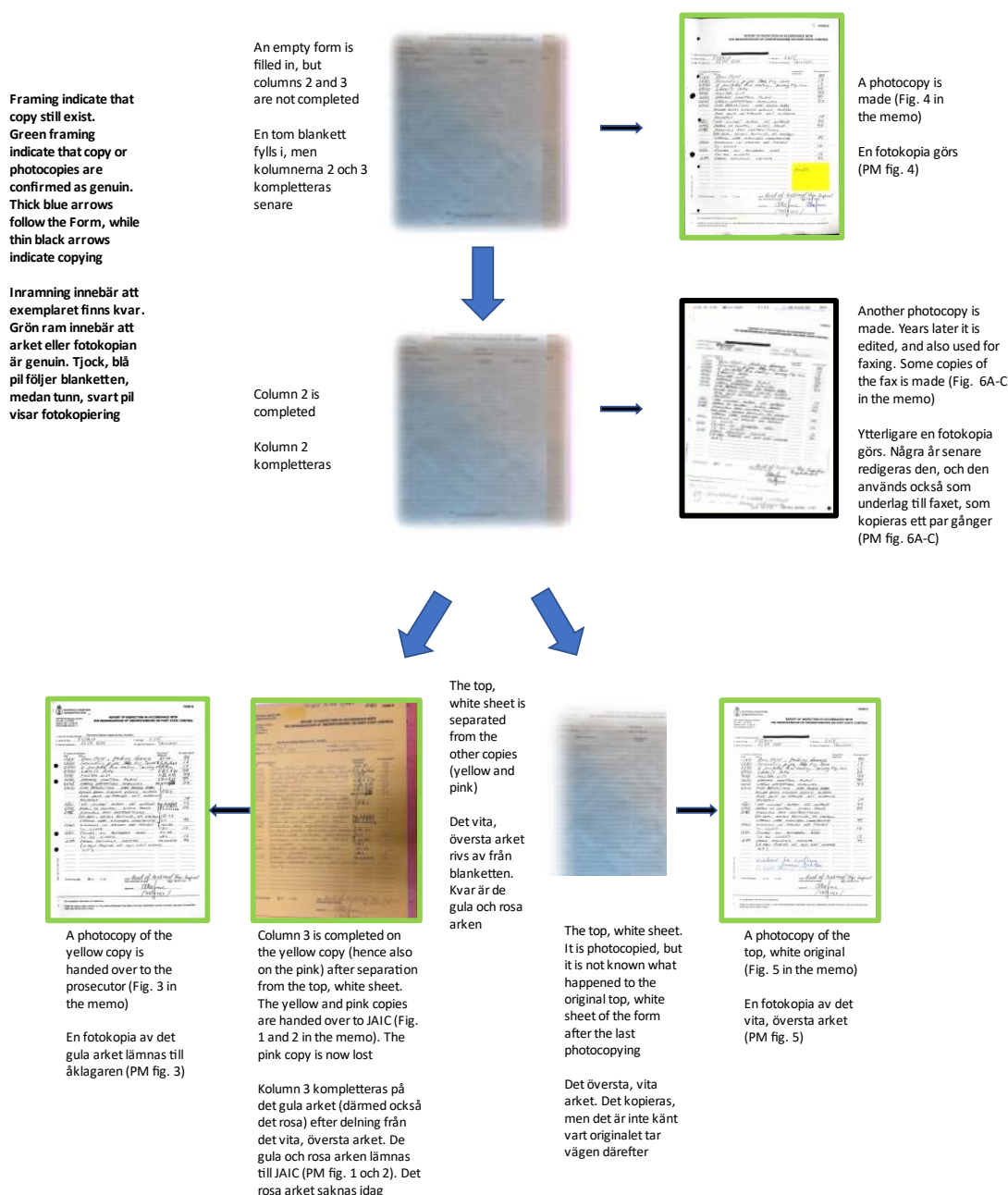


Fig. 7. Schema som visar hur de olika exemplaren av protokollet har tillkommit. Exemplet i figur 3 hade en fläck som är densamma som i figurerna 1 och 2. Överstrykningen av rad 1 är identisk i figurerna 4, 5 och 6A-C, vilket innebär att de härstammar från samma original, dvs. det översta, vita arket (eller möjligen en kopia av det).

6.2 Resultat

6.2.1 Övningens status

En stat har flaggstatsjurisdiktion över fartyg som för dess flagga överallt i världen. En stat har också hamnstatsjurisdiktion över fartyg som för andra staters flaggor men bara i hamnar inom den egna staten. Det betyder att den enda jurisdiktion som gäller för ett estniskt fartyg i Tallinn, Estlands huvudstad, är den estniska flaggstatsjurisdiktionen som utövas av den estniska sjöfartsmyndigheten.

Övningen ombord på ESTONIA baserades på frivilligt deltagande av besättningen på ESTONIA. Inspektörerna har gjort ansträngningar att förhindra att någon dokumentation, som kan misstas som officiell, lämnades ombord. Alla fartygets certifikat fanns inte tillgängliga för inspektörerna, vilket är en förutsättning för en hamnstatskontroll.

Baserat på ovanstående är det fullständigt klart att statusen på hamnstatskontrollövningen var en övning, och att det inte finns något som tyder på något annat. Alla antydningar om att det var en officiell hamnstatskontroll kan bortses ifrån. Detta stöds av omständigheten att övningen ombord på VIIRELAID följande dag resulterade i en nyttjandeförbudsgrundande brist, men att något försök att kvarhålla det fartyget inte gjordes. Det bekräftas också av uppgifter från deltagarna, som samstämmigt uppger att det enbart var en övning. Ett vittne säger till och med att han uppmanades att reagera på potentiella allvarliga brister fast det var en övning.

6.2.2 Bristerna

Av de 14 brister som noterades under övningen blev, enligt vittnen, vissa åtgärdade omedelbart. Ingen brist registrerades som skäl för att hindra fartyget från att avresa (nyttjandeförbud).

Några av bristerna med kod 99 hade, enligt vittnesmålen, med formaliteter i fartygets planer och manualer att göra, medan andra berörde driftmässiga frågor. I den senare kategorin kunde två vara av specifikt intresse för hur den här olyckan inträffade, nämligen "bow door, packing damage" och "cargo securing devices". Båda dessa brister sågs emellertid av både svenska inspektörerna och deras estniska kollegor som inte tillräckligt allvarliga för att belägga fartyget med nyttjandeförbud. Det finns ingen anledning att tvivla på dessa båda bedömningar, vilka gjordes på plats och med den faktiska gummipackningen och surrningsutrustningen framför deras ögon.²⁶

²⁶ Det ska också noteras att effekten av funktionsfel på gummitätningen på visiret inte skulle uppfattas som oroväckande för fartygets överlevnad. Detta reflekteras i klassificeringssällskapsföreskrifter, där det skydd yttre dörrar utgör vare sig definieras som vattentätt eller vädertätt.

Beträffande bristerna med kod 17 och de tre som kunde vara relevanta ur stabilitetssynvinkel, så åtgärdades två av dem direkt i övningsdeltagares närvaro. Beskaffenheten hos den sista, "sounding pipe aux eng. room", är okänd men den betraktades uppenbarligen inte som väsentlig av inspektörerna och deras kollegor. Det är väldigt svårt att argumentera mot detta eftersom den öppning som kan släppa in vatten i ett pejlrör är betydelselös jämfört med en totalt öppen förlig ramp, som var fallet i förlisningen av ESTONIA.

Den brist som i denna olycka potentiellt skulle kunna medföra särskilt intresse är luckorna på huvuddäck. Dessa luckor har inte identifierats, men med tanke på att det talas om dem i plural, och om man beaktar vittnesmålen i kombination med ritningar över fartyget verkar det rimligt att anta att de luckor som nämns är i de främre serviceutrymmena på bildäck (se figur 8). Dessa är manluckor, en på vardera sidan, vars funktion är att nå bogpropellerrummet under. Alternativt kan det handla om två liknande luckor i de aktra serviceutrymmena, där det finns nödutgångar från styrmaskinrummet. Enligt olika och oberoende vittnesmål, stängdes dessa under tiden övningen pågick. Nytt filmmaterial visar emellertid att åtminstone babords lucka till bogpropellerrummet idag är i öppet läge. Det finns flera tänkbara förklaringar till detta (t.ex. att den faktiskt inte stängdes ordentligt under övningen, att den öppnades igen efter övningen, eller att den öppnats i samband med förlisningen eller när fartyget slog i sjöbotten) och det går inte att fastställa om den varit öppen under förlisningen. Var den, och den motsvarande luckan på styrbordssidan, öppna under förlisningen har de i väsentlig grad påskyndat vatteninträngningen i den vattentäta sektion som bogpropellerrummet utgör.²⁷

²⁷ ESTONIA hade sammanlagt 15 vattentäta sektioner under bildäck.

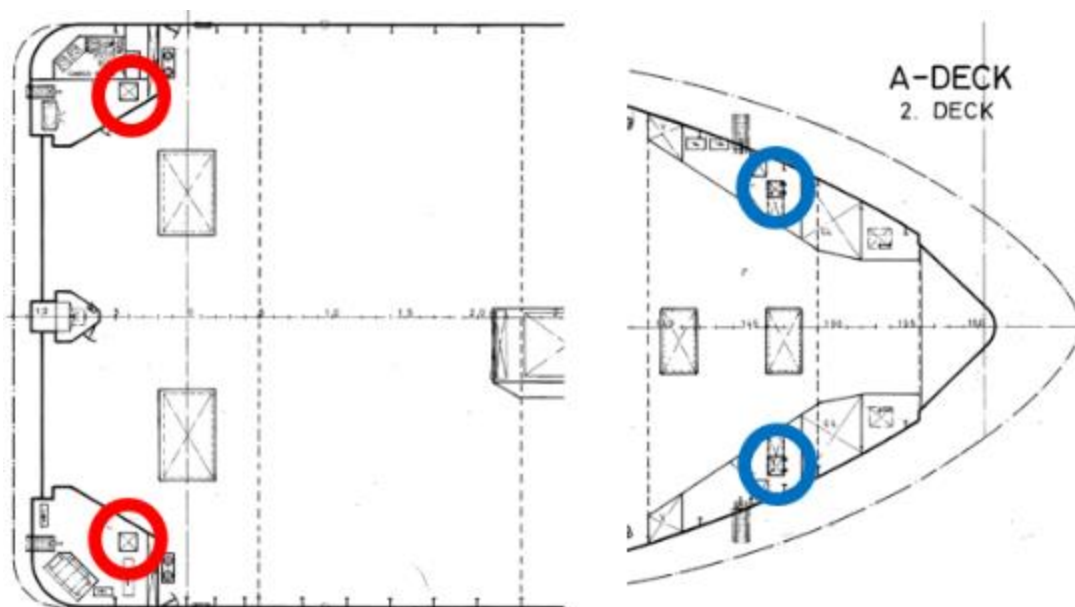


Fig. 8. Bilden visar aktern (vänster) och fören (höger) på däck 2, alltså bildäcket. I varje akterhörn (vänster) finns ett serviceutrymme som innehåller en lucka (markerat i rött) vilket är en nödutgång från styrmaskinrummet i maskinutrymmena under bildäcket. I varje serviceutrymme i båda hörn i fören (höger) finns en lucka (markerat i blått) som leder till bogpropellerrummet. Alla luckor ska hållas stängda under färd men kan ha hållits öppna ibland, t.ex. för att ventileras.

Det är inte alltid uppenbart vilken åtgärd som ska vidtas när en brist hittas, utan det är upp till inspektörens bedömning. Att diskutera och förstå detta var ett av de viktiga målen med övningen. Det finns ingen anledning att tro att någon tveksamhet i det fallet hade accepterats, varken av de svenska inspektörerna (som självfallet ville arbeta professionellt) eller de estniska mottagarna. Detta bekräftas av diskussionen om skäl för nyttjandeförbud under övningen på ett annat fartyg, VIIRELAID, på eftermiddagen 28 september (se bilaga 3).

Sammantaget finns det ingen anledning att tvivla på de nio inspektörernas bedömningar av de funna bristerna under hamnstatskontrollövningen. Det fanns inget skäl att hindra ESTONIA från att lämna Tallinn 27 september 1994. Detta bekräftas även av ett vittne som säger att han uppmanades att reagera på potentiella allvarliga brister fast det var en övning.

6.2.3 Skillnaden mellan kopiorna

Vissa noteringar och markeringar på dokumenten är en konsekvens av utredningarna och undersökningarna som följde efter olyckan. De består av:

- noteringar gjorda av en JAIC-administratör och arkivreferenser gjorda av Riksarkivet i övre delen av figur 1 och 2, samt markeringen som gjordes av SKL nere till höger på samma dokument,

- den andra namnteckningen på figur 4 som gjordes på begäran av polisen i Estland,
- noteringarna tillagda med kulspetspenna i kolumn 2 på dokumentet i figur 5, samt de blyertsanteckningar som gjordes längst ner på kopiorna i figur 6A-B. Båda gjordes då kopian lämnades över till en JAIC-utredare.

De övriga ändringarna eller tilläggen är:

- ifyllnaden av kolumn 3 och den ikryssade rutan i det nedre vänstra hörnet av dokument 1, 2 och 3.

Detta gjordes på det gula originalarket (figur 1) som ett resultat av att övningen fortsatte på morgonen efter olyckan efter att det översta, vita originalarket hade avlägsnats. Därför kopierades det automatiskt till det rosa originaldokumentet (figur 2) och är med i figur 3 eftersom detta är en fotokopia av det gula originalarket (figur 1).

- överstrykningen av utfärdande myndighet på rad 1 i figur 4, 5 och 6A-C, samt
- borttagandet av logotypen i det övre vänstra hörnet på figur 4 och 6A-C vilket förklaras med att logotypen täcktes över när den första fotokopian gjordes.

Dessa kopior (4, 5 och 6A-C) härstammar alla från det översta, vita originalarket på vilket överstrykningarna gjordes. Överstrykningen av rad 1 såväl som övertäckandet av logotypen gjordes med största sannolikhet för att framhålla att det översta, vita originalarket skapades för och av chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen som hans officiella uttalande – därav anledningen att ta bort alla kopplingar till Sverige.

Alla dessa ändringar som nämns ovan kan, som beskrivits, bevisas eller förklaras.

Dessutom förekommer följande olikheter:

- ändringar i figur 6A-C, nämligen texten och underskriften nere till höger och rutan nere till vänster som kryssats i på ett annat sätt och fartygets namn på rad 2 som delvis strukits över.

Förklaringen till ändringen av texten kan vara omorganisationen av den estniska sjöfartsmyndigheten 1996 när benämningen "division" ändrades till "departement". Dock har övriga ändringar ingen uppenbar förklaring. Emellertid har de ingen effekt på de brister som identifierades under övningen. Det ska nämnas att kopian som visas i figur 6A har använts för interna övningsändamål.

Den övergripande slutsatsen är att dokumenten fylldes i eller kopierades på olika håll vid olika tider vilket resulterat i de olika versionerna. Det är också uppenbart att de nämnda olikheterna är en konsekvens av att noteringar tillkommit och inte av att väsentlig information har tagits bort.

6.2.4 Kunde olyckan ha förhindrats med en hamnstatskontroll?

Även om hamnstatskontroller kan vara ganska noggranna så ingår det inte i processen att inspektera ritningar, svetsningar och materialhållfasthet. Slutsatsen är därmed att det inte kan förväntas av en hamnstatskontroll att identifiera sådana brister som fick ESTONIAS bogvisir att lossna eller statusen på visirets låsningar. Sådana förväntningar vore orimliga. Istället är det enda rimliga tillfället att upptäcka sådana fel under konstruktionen och byggandet av ett fartyg.

När ESTONIA byggdes var det med ett undantag från SOLAS-konventionen.²⁸ Undantaget begränsade fartyget från att trafikera farvatten längre bort än 20 distansminuter från närmaste land och det fanns ett krav att detta skulle noteras i certifikatet. Detta gjordes emellertid inte. På grund av denna brist i certifiering hade kännedomen om begränsningen kommit bort när ESTONIA sattes i trafik mellan Tallinn och Stockholm. Dock är det inte realistiskt att anta att en hamnstatskontrollinspektör, som passerar på bildäck, skulle notera att fartyget var föremål för en begränsning i fartområde. En sådan slutsats skulle kräva hög allmän kunskap bland inspektörerna om problemen med bogkonstruktionen på liknande fartyg, kombinerat med detaljerad kunskap om hur ESTONIA var konstruerad.

Det ska också nämnas att övningsgruppen var ombord för en allmän övning inom hamnstatskontroll – inte för att inspektera fartyget ESTONIA.

6.2.5 Gjordes det några försök att stoppa fartyget under övningen?

En av anledningarna till att hamnstatskontrollövningen har diskuterats genom åren efter förlisningen är uttalanden om att det gjordes försök av svenska inspektörer att hindra fartyget från att segla på grund av allvarliga brister som upptäckts under hamnstatskontrollövningen.

Ett antal vittnesmål från deltagare i övningen finns från och med kvällen 28 september 1994, alltså samma dag som olyckan inträffade och fram till idag. Inget av dessa innehåller någon information om några försök att stoppa fartyget – tvärtom.

Baserat på vittnesmålen och med stöd av bristernas karaktär och omfattning kan det därför konstateras att inga försök att stoppa ESTONIA från att avresa kvällen 27

²⁸ Se delrapport Intermediate Report of the Preliminary Assessment of MV ESTONIA, Appendix B.

september 1994 gjordes eller ens diskuterades. Det finns ingen fakta-baserad information som antyder något annat.

6.3 Sammanfattning av slutsatser

- Anledningen till att inspektörerna var ombord på ESTONIA var övning och endast övning. Det finns ingen information som pekar på något annat.
- Ingen noterad brist gav skäl för ett nyttjandeförbud eller skäl att hindra fartyget från att avresa.
- Protokollen i figur 1, 2 och 3 har en likadan fläck på samma plats.
- Överstrykningen av rad 1 i protokollen i figurerna 4, 5 och 6A-C är identisk, vilket innebär att de härstammar från ett och samma original (det översta vita originalarket).
- Olikheterna i kopiorna av protokollet kan förklaras förutom en: kopian i figur 6A-C har några mindre ändringar vilkas ursprung är okänt.
- Inga skillnader i uppgifterna i kopiorna rörde allvarlighetsgraden av de identifierade bristerna.
- Det får anses orimligt att inspektörerna under övning skulle ha funnit någon brist som föranledde olyckan och det går inte att förvänta sig att någon hamnstatskontroll skulle kunna ha förhindrat olyckan.
- Det gjordes inga försök att kvarhålla fartyget eller hindra henne från att segla.

Jörgen Zachau
Utredningsledare

För

Ohutusjuurduse Keskus/Safety Investigation Bureau, Tallinn, Estland
Statens haverikommission/Swedish Accident Investigation Authority, Stockholm, Sverige

Olycksutredningscentralen, Finland (SIAF) har varit behjälplig i arbetet med den preliminära bedömningen men har inte deltagit i skrivandet av denna PM. SIAF har läst dokumentet innan publiceringen men har inte lämnat några kommentarer.

Denna promemoria är en översättning från den engelska grundversionen. Den engelska grundversionen äger tolkningsföreträde.

Bilagor

1. List of PSC Codes for actions taken/Lista över koder för vidtagen åtgärd vid hamnstatskontroll
2. Report after the completed training week to the Swedish Maritime Administration/Rapport efter den avslutade utbildningsveckan till Sjöfartsverket
3. Formulär B: Protocol from training session on MV VIIRELAID the afternoon 28 September 1994/Protokoll upprättat under övningen på VIIRELAID eftermiddagen den 28 september 1994
4. Protocol from police interrogation of Estonian Head of National Ship Inspection Division at ENMB/Förhørsprotokoll upprättat vid förhöret av chefen för nationella fartygsinspektionsavdelningen vid den estniska tillsynsmyndigheten
5. Invoice from inspection in Tallinn 20-26 January 1993/Räkning från tillsynen i Tallinn 20-26 januari 1993

Appendix 1

List of PSC Codes for Actions Taken/Lista över koder för vidtagen åtgärd vid hamnstatskontroll

codes for actions taken	
00	no action taken
10	deficiency rectified
12	all deficiencies rectified
15	rectify deficiency at next port
16	rectify deficiency within 14 days
17	master instructed to rectify deficiency before departure
20	ship delayed to rectify deficiencies
25	ship allowed to sail after delay
30	ship detained
35	detention raised (+ specify date)
40	next port informed
50	flag state/consul informed
55	flag state consulted
60	region state informed
70	classification society informed
80	temporary substitution of equipment
85	investigation of contravention of discharge provisions (MARPOL)
99	other (specify in clear text)

Appendix 2

Report After the Completed Training Week to the Swedish Maritime Administration/Rapport efter den avslutade utbildningsveckan till Sjöfartsverket

 SJÖFARTSVERKET Malmö Sjöfartsinspektionsområde Handläggare, direkttelefon	<i>Utryckt av Åke Sjöblom</i>	<i>ESTONIA A46d</i>
	Datum 94-10-24 Ert datum	Vår beteckning Er beteckning
...	5	SjövHK International Projects Att: Willand Ringborg
...		

PSC - On the Job Training in Estonia.

Hej Wille!

Översänder "utkast" till rapport från vår sejour i Estland 26-30/9 -94.

Ändra och stryk som du finner gott - kolla gärna den engelska stavningen osv.

För fortsättningen föreslår jag att 2-4 st "Trainees" gnuggas hos oss i Sverige under en 14-dagarsperiod. Lämpligen involveras IOG i verksamheten. Tidigast kan IOM medverka v 46-47.

Följande namn är lämpliga:

Arne Valgma
Vello Muru
Jaak Arro
Uku Tiik

Nästa steg borde bli att sikta in sig på tillsyn av esternas eget tonnage inkl. lagstiftning och regelimplementering.

Med vänlig hälsning


Åke Sjöblom

9

Sjöv. A 529 94 03 2 000 Sjöv. Tryck

g:\wpdok\diversc\pscjob.rot

Adress Jörgen Kocksgatan 9 211 20 Malmö	Telefon 040 747 80	Telefax 040 23 16 91	Telex 33175 NAVSYD S
---	-----------------------	-------------------------	----------------------------

Project 83043-4

Malmö 94-10-24

Utkast

Report "On the Job Training" PSC in Estonia

Participating from NMA:
Gunnar Zahlée and Åke Sjöblom

Participating from Estonia National Maritime Board, ENMB
See Annex II.

26.09.94

Arrived in Tallinn 13.00 and was met by Mr Valgma ENMB, who took us to the headoffice. There we spent the afternoon, together with Deputy Director General (Maritime Safety Department, Head) V.Muru discussing and settling the content of the course and the time schedule as given in Annex I.

27.09.94

09.00-12.00 Introduction to PSC and theoretical lessons were given. The afternoon object for "On the Job Training" was chosen by the trainees. The inspection was roughly planned.

12.00-18.00 M/S Estonia, an Estonian passenger ship, was inspected as a port state control case and we all started in wheel house by introducing ourselves to the commanding officer on board (Chief Mate) and explaining the purpose with our visit. The Chief Mate had no objections and we started with certificate and document control. Then we split in two groups. One, accompanied by Chief Engineer, started in the engine room and worked upwards. The other, accompanied by the Chief Mate, started in wheel house and worked downwards. Around 16.30 we were all gathered in the officers mess for summoning our "findings". These "findings" were then discussed and agreed upon with Chief Mate and Chief Engineer. We then left the ship around 17.30 and closed the day.

28.09.94

09.00-12.00 Yesterday's "findings" was discussed with the early morning disaster for M/S Estonia as background. The total loss of M/S Estonia was, off course, a chock to all of us and we found it difficult to avoid the

subject and concentrate on our mission. To avoid speculations we therefore spent some hours explaining the Ro-Ro concept. We discussed the danger of great influx of water on cardeck with total loss of stability, due to free water surfaces, as result and hull openings that could cause the flooding. The attention was drawn to "Herald of free Enterprise" and the new regulations adopted to avoid similar disasters. The rapid sinking of M/S Estonia was then discussed in connection with our "findings" related to LL-matters.

During lunch we then planned the afternoon activities.

13.00-17.00 A "port state control" was carried out on board an Estonian cargo ship, M/S Viirelaid. The object chosen by the trainees, and was a Ro-Ro ship loaded with containers containing dangerous goods. Following the standard PSC procedure we made certificate and document control, made spot checks on SOLAS-, LL-, and Marpol-issues and noted the cargo in relation to the IMDG code and existing letter of compliance. Our "findings" was summoned, discussed and agreed upon with the master. The day was closed.

29.09.94

08.00-12.00 Yesterday's "findings" (deficiencies) and "actions taken" according to the MOU code was discussed. Then detention of ships was discussed in relation to different "deficiencies" and an example concerning Em-generators was put forward to the trainees for decisions. The age of the ship due to "Grand Father's clause" related to different SOLAS conventions was then to be considered. The training was at this time almost impossible to keep on an efficient level due to media pressure because of the "Estonia disaster" and about noon we gave up our time schedule and programme. Some of the trainees had, at that time, already left due to obligations related to their positions as Harbour Masters. We then spent the afternoon and night with TV companies, radio stations and newspaper correspondents.

30.09.94

We started early morning with some TV interviews and was then taken to the Ministry for a short briefing of our impression of M/S Estonia's condition and status at the time for our visit on board. After some hours ride on the Estonian countryside Mr Valgma took us to Tallinn Airport and we left for Sweden 13.45. Unfortunately no course evaluation was carried out and due to the circumstances we find this understandable and acceptable.

Project 83043-4

Estonia; Planned schedule

27.09.94

- 09.00-12.00 Introduction PSC including theoretical lessons concerning
- Documentation to be carried on board
 - Certificates related to different conventions SOLAS, LL, Marpol, STCW, ILO conv. and rel. IMO resolutions) to be carried on board.
 - Missing or expired certificates
 - Nature of deficiencies (ref to MOU code)
 - Substandardships
 - "Grand Father's Clause"
 - Ships with gross tonnage below limits for international conventions
 - Detention of ships, bodies to be informed
 - Ships from countries that have not ratified conventions
 - Surveyors "professional judgement"
 - Code of Ethics for surveyors - how to create a constructive and co-operativ atmosphere on board.
- 12.00-13.00 - Lunch
- 13.00-17.00 - On board practise. Suitable object to be chosen by ENMB

28.09.94

- 09.00-12.00 - Summoning up of yesterday afternoon's practical work.
- General impression
 - Reports, master receipt, categoryzing of "Findings"
 - Codes for "findings" (ref MOU code)
 - Descision of actions to be taken - codes (ref MOU code)
- 12.00-13.00 - Lunch
- 13.00-17.00 - On board practice. Suitable object to be chosen by ENMB

29.09.94

- 09.00-12.00 - Summoning up of yesterdays work (see above)
- 12.00-13.00 - Lunch
- 13.00-17.00 - On board practice. Suitable object to be chosen by ENMB

Appendix 3

Form B: Protocol from training session on MV VIIRELAID on the afternoon of 28 September 1994/Form B: Protokoll upprättat under övningen på MV VIIRELAID eftermiddagen den 28 september 1994



5-60178 Norrköping, Sweden.
Tel +46 11 19 10 00.
Telefax +46 11 23 99 34.
Telex 64380 Shipadm S.

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 VIIRELAID 5 call sign ESCD
9 date of inspection 28 September 1994 10 place of inspection TALLINN

15 nature of deficiency code text	Convention ¹ references	16 action taken ²
0960 ESCAPEWAY CARGO HOLD BLOCKED		17
11 TO LIFEBOAT S/S SIDE		17
0710 FIRE DOORS: NOT WORKING PROPERLY		
AND MECHANICAL HOOKS TO BE REMOVED.		17
0950 ELECTRICAL INSTALLATION IN GALLEY		
TO BE RECTIFIED.		17/16
1130 DANGEROUS GOODS IN CARGO HOLD		50, 17
0745 QUICK CLOSING VALVES		17
1280 SOUNDING PIPE ENG. ROOM		17
0725 CO ₂ INSTALLATION HARB. GEN. ROOM		99
(JUST EXAMPLE FOR DETENTION)		
0945 EM. GEN. NOT WORKING		17
		30
		50
		70

Sjöv. 1104 92 12 Sjöv. Tryck.

Continuing page ☐ no ☐ yes

name
duly authorized surveyor

signature

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).

Appendix 4

Protocol from Police Interrogation of the Estonian Head of the National Ship Inspection Division at ENMB. In this public version, some personal details are removed

Förhørsprotokoll upprättat vid förhöret av chefen för National Ship Inspection Division vid den estniska tillsynsmyndigheten. I denna offentliga version har vissa personliga uppgifter borttagits

- 16 -

POLITSEI KESKUUURIMISBÜROO

Tunnistaja ülekuulamise protokoll

<29> 27 septembril 1994 a. Eesti Transpordi uurimisbüroo vanemuurija
(ametikoht, V. Karmi)

(perekonnanimi)

juhitudes KrPK §§ 52, 132 ja 134, kuulas üle tunnistajana:

1. Perekonna-, ees- ja isanimi Valgma Aarne

2. Sünniaasta _____ 3. Sünnikoht _____

4. Töökoht ja amet Eesti Veeteede amet Laevakontrolli teenistuse juhataja

5. Haridus _____

6. Rahvus _____

7. Pass või teised dokumendid isik tuvastatud
(seeria nr., kelle poolt ja millal välja antud)

8. Alaline elukoht (aadress ja telef. number) _____
tel. _____

Ülekuulamine toimus uurimisbüroos

Olen hoiatatud vastutusest teadvalt valetunnistuse andmise ja tunnistuse andmisest keeldumise eest KrK §§ 173 ja 175 järgi, mille kohta annan oma allkirja:

Alafm

Ülekuulamine algas kell 13.20 lõppes kell 13.50

Asja kohta annan järgmise ütluse: Vastavalt oma ametile, viibisime veeteede ameti inspektorkoosseisuga 27 septembril 1994 a. reisilaeva "Estonia" pardal. Kokku oli meid kümme inimest, kelle ülesannete hulka kuulus reisilaevafreisikõlbuslikkuse kontroll vastavatele rahvusvahelistele nõuetele. Kogu selle grupi töö oli minu juhtimisel ja kontrolli all. Selle kontrollkäigu kohta, mis kehtis neli tundi ja milles osalesid ka laeva vanem tüürimees Herma Juhan ja laeva vanemmehhaanik Lembit Leiger, sai koostatud akt, millele mina, kui grupi

Allkiri: Alafm

juht allakirjutasin. Akt on koostatud vastavalt mereseadustele inglise keeles ja tema koostamisel on kasutatud koode vastavalt rahvusvahelisele kokkuleppele.

Meie aktis leidsid kajastamist järgmised momendid:

1. sissekanne 1284 Bow door 99 all tuleb mõista, vööri luugi ~~st~~ kummi tihendilolid kriiped kuni 30 cm., sügavusega 2-3 mm., mis võisid olla tekitatud mehhaanilisest kokkupuutest. Kuna see ei olnud määrav vigastus, siis sai tehtud vastavasisuline märkus ja seda tähistab nr. 99, mis tähendab, et kuulub hiljem kõrvaldamisele.
2. sissekanne 0920 SAFETY PLAN 99 all tuleb mõista et laeva häirete plaan, mis asus laeva sillal oli ainult inglise keelne, nõuetav aga ka eestikeelne. nr. 99 tähendab, et kuulub hiljem kõrvaldamisele.
3. sissekanne 2010 MUSTER LIST 99 all tuleb mõista, et laevameeskonna kohustused eriolukorras tegutsemise kohta laeva sillal oli ainult inglise keelne. nr. 99 tähendab, et kuulub hiljem kõrvaldamisele.
4. sissekanne 2030 Damage control plan 99 all tuleb mõista, et riigite kõrvaldamise juhend oli sillal ainult inglise keelne, nr. 99 tähendab, et kuulub hiljem kõrvaldamisel.
5. sissekanne 2045 Cargo operation manual 99 all tuleb mõista, et laeva laadungi kinnituse juhend ~~ei olnud täielik~~. Juhend asus sillal. nr. 99 tähendab, et kuulub hiljem kõrvaldamisele.
6. sissekanne 1260 Windows in alley not possible to close 17, tuleb mõista, et ühel 7 deki illuminaatoril puudus kinnitusmutter (liblikas) mis ka koheselt kõrvaldati vanemmehhaaniku poolt. See asus kambüüsis.
7. sissekanne 1250 Covers on bulkhead deck to be closed 17 tuleb mõista, et kaks luuki autoteki ahtriosas tuleb sulgeda, mida ka koheselt meie juuresolekul tehti.
8. sissekanne 1199 Cargo securing devices 99 all tuleb mõista, et autodekil laadungikinnitamise vahendid - (konkreetselt 2-3 tükki) kuulusid vahetamisele, s.t. kuulub kõrvaldamisele hiljem.

Allkiri:

Alafme

Võin kinnitada, et minu poolt koostatud ja allakirjutatud akt vastab tege-
likkusele ja et muid puudusi me ei avastanud. Ma ei saa väita, et midagi
võis veel olla, aga kümne inimesega nelja tunniga ei ole ka võimalust nii
suurt laeva lõplikult kontrollida, seda enam, et see oli meil plaanivä-
line kontroll.

Täpsustan, et liblikmutri vahetamine ei käinud minu juuresolekul, küll aga
lubati ta malle koheselt paigaldada.

Lisan oma ülekuulamisele minu poolt koostatud akti valguskoopia, mis on
minu poolt ka allkirjaga kinnitatud.

Protokoll õige, minu poolt läbi loetud
Abafine

Allkiri: _____

M / S E S T O N I A

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

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

Adress: Ehitajatetee 25-14, Tallinn.

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

Förhørsledare är V. Karmi.

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

Anmälan nr: 0201 K 84 051-94

BERÄTTELSE

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

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

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

I vårt dokument fanns följande moment återgivna:

- 1.) Notering 1284. "Bowdoor". Under 99 avser att på framluckans gummitätningar fanns repor på upp till 30 centimeter med ett djup av två till tre millimeter som kunde ha uppkommit av mekanisk kontakt. Då det inte var en utmärkande skada så gjordes en anmärkning motsvarande innehållet och det betecknas av nummer 99 som betyder att det senare skall åtgärdas.
- 2.) Notering 0920. "Safeti Plan" som avser fartygets alarmplan som var på fartygets brygga var endast på engelska. Krävdes också på estniska. Nummer 99 betyder att det senare skall åtgärdas.
- 3.) Notering 2010. "Master List" som avser manskapets åligganden vid speciella situationer som fanns på bryggan. Fanns endast på engelska. Nummer 99 betyder att det ska åtgärdas senare.
- 4.) Notering 2030. "Damace Control Plan 99". Avser att felåtgärdningsinstruktionen på bryggan fanns endast på engelska. Nummer 99 avser att det skall åtgärdas senare.
- 5.) Notering 2045. "Carol Operation Manual 99". Avser att befästningsanordningar för lasten inte var tillräckliga. Handboken fanns på bryggan. Nummer 9 betyder att det skall åtgärdas.
- 6.) Notering 1260. "Windows In Cakkey Not Possible To Close". Avser att ett ventilfönster på däck 7 saknade låsmutter (vingmutter) som omgående åtgärdades av den "äldre mekanikern". Den var belägen i kabyssen.
- 7.) Notering 1250. "Covers On Bulkhead Deck To Be Closed 17". Avser att två luckor på bildäcks aktere sida skulle stängas, som också gjordes i vår närvaro.

3 (3)

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

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

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

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

FÖRHÖRET TOLKAT AV MAIE VINTER.

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

Appendix 5

Invoice from Inspection in Tallinn 20–26 January 1993/Räkning från tillsynen i Tallinn 20–26 januari 1993



FAKTURA

Datum
930915
Kundnr
3145

Fakturanummer
000061398

Org.nr 202100-0654

NORDSTRÖM & THULIN AB
ULF HOBRO
BOX 1215
111 82 STOCKHOLM

Rapportnr
5511

Fartygsnamn
ESTONIA (SIGN:ES
Signal

Förfallodatum
931015
Betaltvillkor
30 DGR NETTO

Handläggare
STOCKHOLMS IO
08-666 66 00

Efter förfallodagen debiteras drojsmålsränta med diskonto + 8 %

Benämning	SEK
BESIKTNING/INSPEKTION AV ESTONIA 930120-0126: 20 TIMMAR A' 440 KRONOR RESEKOSTNAD OCH TRAKTAMENTS- ERSÄTTNING I SAMBAND MED FÖRÄTTNING I TALLIN 930120, 930125 (4 INSP.) - HAMNSTATSKONTROLL EFTER Ö.K MED REDERIET	8,800.00 20,165.00
FAKTURATOTAL	28,965.00
++ ERSÄTTER FAKTURA 60754 SOM KREDITERATS ENLIGT Ö.K., VÅR REFERENS EVA LINDSTRÖM (STOCKHOLMS IO)	
Var vänlig använd det förtryckta inbetalningskortet. I annat fall betala till postgirokonto 22 31 20 - 7	

Delfa Data AB Xarö

POSTADRESS:
601 78 NORRKÖPING

TELEFON:
011-19 10 00

TELEX: 64380 SHIPADMS
TELEFAX: 011-10 19 49

POSTGIRO:
22 31 20 - 7

000061398

3145

613980697 28965 00 2