



# SJÖFARTSVERKET

Sjöfartsinspektionen

Handläggare direkttelefon  
Johan Franson, 011-19 11 51

Datum  
1999-03-31

Vår beteckning  
0801-9934816

Ert datum  
1999-03-24

Er beteckning  
N1999/371/TP

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

Näringsdepartementet har berett Sjöfartsverket tillfälle att yttra sig över fyra skrivelser, ingivna av Anders Björkman, i vilka begärs att en ny utredning av det estniska fartyget Estonias haveri skall göras. Inom Sjöfartsverket har uppdragits åt sjösäkerhetsdirektören att besvara remissen.

Björkman har skrivit de fyra remitterade skrivelserna till statsministern, justitieministern, dåvarande kommunikationsministern och en tjänsteman i det tidigare Kommunikationsdepartementet. Det är känt för Sjöfartsverket att Björkman även har skrivit brev till företrädare för utländska sjöfartsinspektioner och IMO. Björkman har också skrivit artiklar och insändare, som publicerats i olika tidningar. Björkman har slutligen också skrivit till Sjöfartsverket. Det Björkman skrivit är i princip detsamma, som han skrivit i de nu remitterade skrivelserna.

Sjöfartsverket har besvarat Björkmans brev, möjligen inte alla för de har varit många. Björkman har inte gillat svaren; detta har framgått av hans reaktioner till verket på dem.

Nedan görs en genomgång av de punkter, som tagits upp i Björkmans skrivelse till Anna Bohman. I denna berörs samtliga sådana frågor, som Sjöfartsverket har anledning att yttra sig över och som finns i samtliga tre skrivelser. Den momentering, som finns i skrivelsen, följs.

1. Estonias tyngdpunkt var förskjuten på grund av att casingen inte låg i centerlinjen. Det fanns tre lastbilfiler om styrbord och fyra om babord. Detta är inte ovanligt i denna typ av fartyg. Vid lastning bedömer lastande styrman var varje långtradare skall stå för att undvika slagsida. Om man ändå får slagsida används krängningstankarna för att motfylla. Slagsida skall inte finnas när lasningen är avslutad. Haverirapporten säger att Estonia lastades fel inför sin sista resa men det finns inget som tyder på att detta skulle varit vanligt vid tidigare resor.

Datum  
1999-03-31

Vår beteckning  
0801-9934816

Antydning att krängningstanken inte fylldes förrän lastningen var avslutad är fel.

2. Det som sägs under denna punkt är rena spekulationer. Vid förhör med befäl på två andra färjor på väg mot Stockholm olycksnatten sades inget annat än att Estonia gick där hon brukade gå. Tidpunkten för giren är okänd av det skälet att samtliga på bryggan omkom.
3. Det finns inte och fanns – såvitt är Sjöfartsverket bekant - inga misstankar om brottslig verksamhet ombord.
4. Innan slutrapporten publicerades har publicerats pressmeddelanden och en delrapport. Tidpunkten för Estonias förlisning har i slutrapporten fastställts till omkring 1.50. Detta har skett efter simuleringar och efter vägning av vittnesmål. Något skäl att före nödanropet följa Estonia med hjälp av landradar eller annan fartygsradar fanns inte eftersom någon risk för närsituation inte förelåg. – Då Estonias maskiner stoppade drevs hon av vind och ström ostvart; hon var således inte på väg till Estland.
5. Estonia skulle inte ens fått slagsida, om Björkmans teori om att det fanns ett läckage under bildäck, var sann.
6. Den person, som ritade skissen, gjorde sin observation när visiret redan bräckt upp rampen och denna vilade, delvis öppen, i visiret. Visiret, som vägde 55 ton, hoppade inte över rampen. Denna stack i själva verket upp i en recess i visiret. Styrkan på lås och bultar i bogkonstruktionen har beräknats i efterhand och redovisas i haverirapporten. Det förhållandet att rampen är delvis stängd när fartyget är sjunket beror på att hon har mer än 90 graders slagsida. Under sjunkningsförloppet senare del har gravitationen stängt rampen.
7. Ingen har påstått att Estonias överbyggnad var vattentät. I den fanns emellertid initialt mycket flytkraft, som emellertid avtog när fartygets ena sida kom ner under vatten på grund av slagsidan. Förlusten av flytkraften i överbyggnaden var emellertid inte momentan – många hytter och andra utrymmen måste fyllas med vatten innan fartyget sjunker – varför fartyget inte lade sig med kölen i vädret innan hon sjönk.
8. Vatten tog sig ner i fartyget genom ventilationskanaler och trappschakt. Casingen låg, som ovan sagts, styrbord om fartygets centerlinje.
9. Ett 25-tal passagerare, som överlevde, fanns på däck 1 när den första slagsidan kom. De, som man kunnat tala med, har talat om rännilar med vatten.
10. Se bilagda brevkopia.

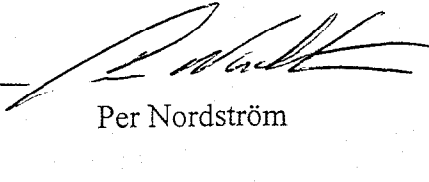
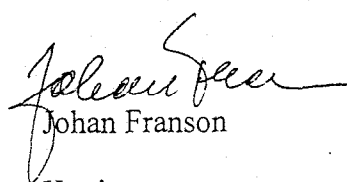
Datum  
1999-03-31

Vår beteckning  
0801-9934816

11. Fartyget hade varit föremål för en operativ kontroll.
12. Slutrapporten säger att maskinbesättningen vittnat om att de vattentäta dörrarna stängdes medan besättningen fortfarande var kvar i kontrollrummet.

Enligt Sjöfartsverkets uppfattning finns inget skäl att på grund av det Björkman anfört föranstalta om en ny haveriutredning.

I handläggningen av detta ärende, som beslutats av sjösäkerhetsdirektören Johan Franson, har deltagit ställföreträdande sjösäkerhetsdirektören Per Nordström.



Johan Franson

Per Nordström

Kopia

SHK, GD, Clu



Datum  
1999-01-26

Vår beteckning  
0701-9835901

Er datum  
11 och 14 januari 1999

Er beteckning

Anders Björkman  
6 rue Victor Hugo  
F 06 240 Beausoleil  
FRANKRIKE

## M/V Estonia- sjösäkerhet

Du har i ett brev, adresserat till flera personer inom och utanför Sjöfartsverket, framfört synpunkter på olika omständigheter kring Estonias förlisning. Det brev Du nu erhållit är ett gemensamt svar på de frågor Du ställt till en rad personer inom Sjöfartsverket i brev daterade den 11 och 14 januari 1999.

1. Haverirapportens beskrivning av händelseförloppet är både rimlig och trolig. En överbyggnad liknande den på Estonia vattenfylls naturligtvis inte momentant.
2. Du skriver att Estonia inte uppfyllde SOLAS krav på livräddningsutrustning och evakueringsvägar.

Som Du känner till har Estonia aldrig gått under svensk flagg och har därför aldrig besiktigats av den svenska sjöfartsinspektionen. Följaktligen hade hon inga svenska certifikat och den svenska sjöfartsinspektionen ansvarade inte heller för att livräddningsutrustningen ombord uppfyllde gällande krav.

Vi ska dock nedan redogöra för vilka krav som gällde för Estonia och om hon uppfyllde dem.

Estonia kölsträcktes 1980 (se fartygets certifikat).

Livräddningsutrustning på fartyg som kölsträckts före den 1 juli 1986 ska uppfylla föreskrifterna i kap.III i SOLAS 1974. Du tycks blanda ihop dessa föreskrifter med de föreskrifter som gäller för passagerarfartyg som är kölsträckta den 1 juli 1986 eller senare, d.v.s. 1983 års ändringar av kap.III SOLAS 1974.

I de förstnämnda föreskrifterna i stycket ovan finns det inget krav att samtliga livflottar ska vara arrangerade för torrskodd embarkering.

Datum  
1999-01-2

Vår beteckning  
0701-9835901

Regel 29 (n)(ii) i nämnda kapitel föreskriver att sjösättningsanordningar för livflottar ska finnas i den omfattning som beslutats av Administrationen.

Som framgår av passagerarfartygssäkerhetscertifikatet fanns ombord på Estonia 4 livflottekranar och 12 firningsbara livflottar, varav fördelats 3 till varje livflottekran. Jämför man livräddningsutrustningens totala kapacitet ombord (2337 personer) med det högsta antal personer som passagerarfartygssäkerhetscertifikatet angav (2188 personer) finner man att Estonias livbåtar och livflottar hade en överkapacitet av 149 personer.

Föreskrifterna för Estonia som gällde livräddningsutrustning och evakuering var således uppfyllda och Dina påstående härvidlag oriktiga.

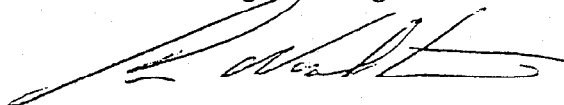
3. Du skriver att Estoniarapporten inte nämner de vattentäta dörrarna med ett ord. Har Du läst rapporten? På sid. 66 och 67 vittnar både systemteknikern och motormannen att de vattentäta dörrarna stängdes.

4. Du skriver att Estoniarapporten tiger om att fenstabilisatorer installerades. På sid. 31 står; "Fenstabilisatorer installerades i januari 1994. En sådan installation hade förberetts redan i nybyggnadsskedet."

5. Du skriver att det inte finns något som tyder på att rampen öppnats när visiret föll av. Det är ju tvärtom så att de skador som redovisas i rapporten i Kap. 8 mycket tydligt visar att rampen öppnats med kraftigt våld. Att den sedan stängts är ju inte så konstigt då fartyget ligger med en slagsida på 120 grader.

Vi hoppas att Du finner dessa svar klarläggande och att missförstånden härmed är undanröjda. Om Du har ytterligare frågor rörande regler om sjösäkerhet får Du gärna återkomma.

Med vänlig hälsning



Per Nordström  
Stf Sjösäkerhetsdirektör