

SUPPLEMENT No. 209

**Correspondence between Von Tell AB and the Finnish Maritime
Administration about approval of the visor design in general.**

Mölnådal • Sweden

18/12 1979

AK 51105/11-11-51



von Tell AB

Vårt datum / Our date
1979-12-14
Ert datum / Your date

Vår referens / Our reference
CB/IA
Er referens / Your reference

Sjöfartsstyrelsen
Bergmansgatan 1
HELSINGFORS
Finland

M.

Att.: Fartygssektionen

Betr.: Godkännande av ritningar
vår ref. nr 4911.1

Rederi AB Sally, Mariehamn bygger vid Jos. L Meyer, Papenburg en passagerar- och bilfärja för trafik mellan Sverige och Finland. Denna färja skall byggas till Bureau Veritas och Ert godkännande.

Vi har av varvet i Tyskland erhållit i uppdrag att leverera höj- och sänkbara bildäck, ramper i för och akter, visir och sidoportar. Samma utrustning levererade vi till systerfartyget DIANA II, som byggts 1979 hos Meyer med godkännande av B.V. och Svenska Sjöfartsverket.

Vi önskar veta på vilka detaljer vi skall översända ritningar för Ert godkännande.

Vi avvaktar med intresse Er snabba behandling och svar.

Med vänliga hälsningar

von TELL AB

Conny Bryfors
Conny Bryfors

1. Edholm
2. Wikberg
(3. Koutainen)
1979-12-20
CB.

*Kesästäbiin kai on LH-
högskoleprojektin lähtökohta
pöytäkirja.
Minä annan kuin pyydyttiin sel-
vittää LH- projektin asia koskien B
Eura merimies tutkimuslaitos ja
pöytäkirja, niin kysyjä MKH*

Postal address:	Office address:	Phone:	Telex:	Telegram:	Bank:	Bank Giro N
P. O. Box 472 S-401 27 Göteborg 1 Sweden	Göteborgsvägen 97 S-431 37 Mölnådal Sweden	031-87 05 00	20617 vontells	telltrade	Skandinaviska Enskilda Banken, Göteborg	501-1838 Post Giro N 24 05 45 - 4

SJÖFARTSSTYRELSEN

Helsingfors 27.12.1979

Nr KD 3965/79/301
L-1296

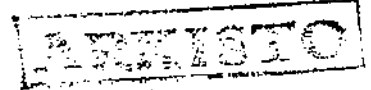
Hänvisning CB/IA

von Tell AB

PB 472

S-40127 Göteborg 1

Sverige



Arende Nybygge fos Jos.L.Meyer

Beträffande för-och akterramperna, sidoportarna och visiret förutsätter vi att ritningarna i första hand granskas av Bureau Veritas. Endast i det fall att klassen är osäker om hur någon punkt i lastlinje- eller SOLAS-konventionen tolkas av den finska administrationen, skall ritningar sändas till sjöfartsstyrelsen.

För snabb behandling bör i så fall problemet vara klart beskrivet. Sjöfartsstyrelsen saknar kapacitet för rutinmässig genomgång av allt det ritningsmaterial ett modernt fartyg förutsätter.

Även beträffande de höj- och sänkbara bildäcken nöjer vi oss med att de godkänns av klassen om icke speciella problem uppstår. Om det dock är meningen att bildäcken skall kunna lyftas och sänkas i lastat tillstånd d.v.s. med bilar på, betraktas de som lastningsanordningar och skall godkännas av arbetarskyddsstyrelsen.

Med vänlig hälsning

Byråingenjör Gunnar Edelman

GE/MS

Lom. 1.A4

ADRESS: Borgmansgatan 1
HELSINGFORS 14

POSTADRESS: PB 158
00141 Helsingfors 14
Finland

TELEFON: 90-650 411
TELEX: 121471 mkh sf
POSTGIROKONTO: 3801-4

SUPPLEMENT No. 210

Von Tell telex to Bureau Veritas 18.3.1980 about visor attachment
design loads and stresses.

☎
21542617934 ☎
20617 vontell s

80-03-18/868

good afternoon this is von tell ab gothenburg/sweden

att.: mr desoussa

re.: ferry in papenburg
bow visor
our ref 4911.1

we refer to phone conversation with mr desoussa.

in lack of by rules we have used the lr rules and got

total horizontal force abt 230 tonne
total vertical force abt 470 tonne

we have calculated with the two side cleatings and the atlantic
securing device and will then have a load of abt 80 tonne for
each device.

calculated shear stress will be 800 kp/cm² and bending stress
2400 kp/cm².

we think we are slightly above the stress permitted by lr and
we could change the present steel with min breaking strength of
50 kp/mm² to a material with a breaking strength of 90 kp/mm².
75 kp/mm²

please advise++

regards
von tell / a eriksson

☎
21542617934 ☎
20617 vontell s

SUPPLEMENT No. 211

**Extracts from notes made by the Bureau Veritas surveyor on the visor
assembly drawing 590/1103 rex 6.**

10-02-1997

14:04

DE BUREAU VERITAS

A

P.02

C-Deck

BUREAU VERITAS COUPE:

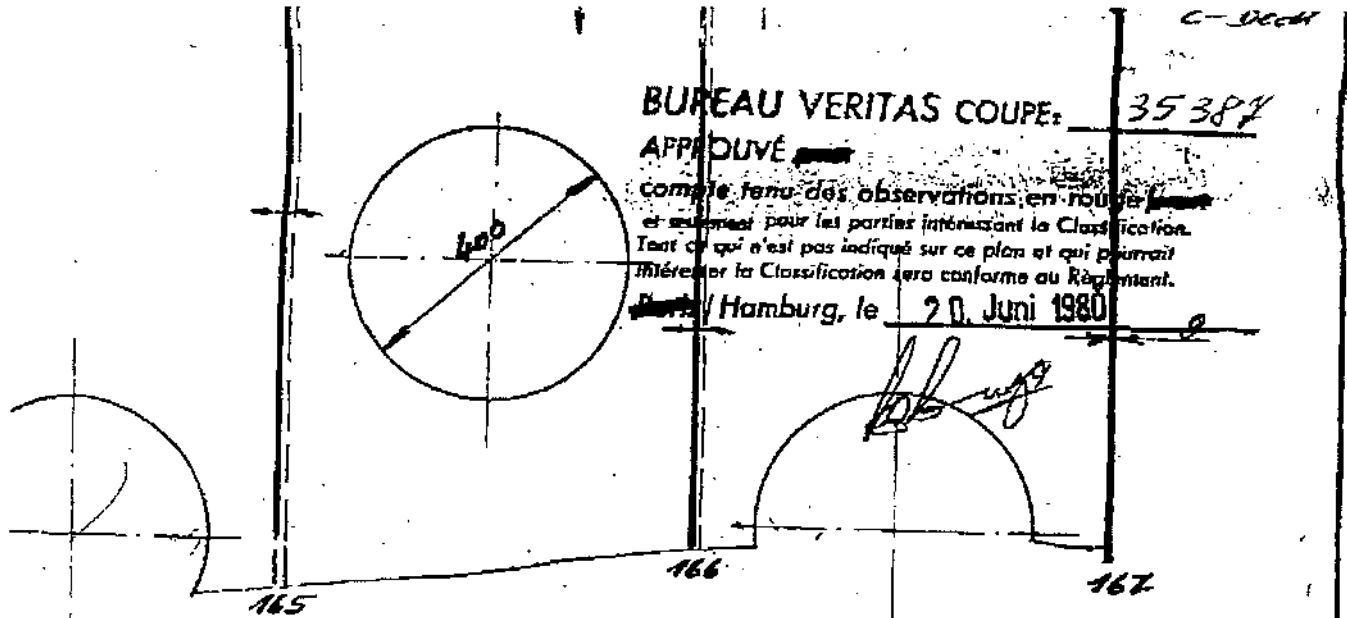
35384

APPROUVÉ

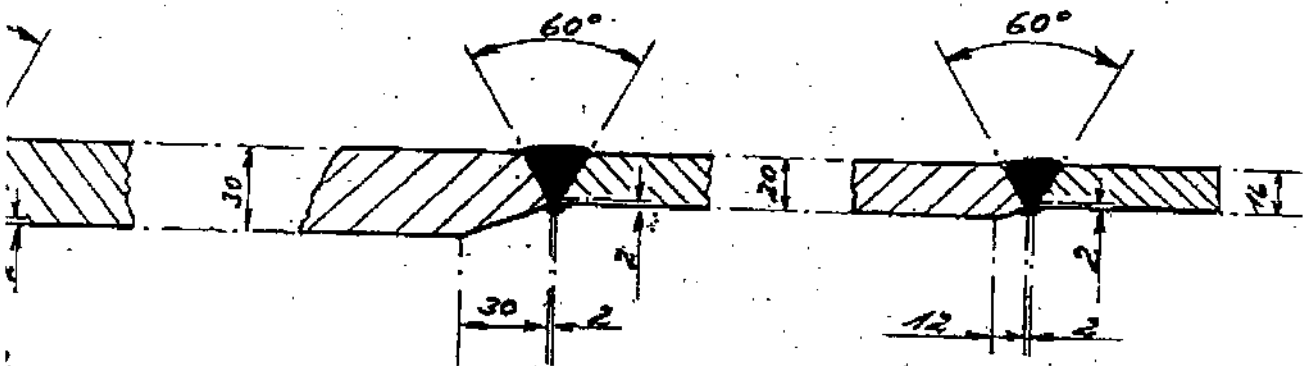
Compte tenu des observations en route et des remarques pour les parties intéressant la Classification. Tout ce qui n'est pas indiqué sur ce plan et qui pourrait influencer la Classification sera conforme au Règlement.

Hamburg, le 20. Juni 1980

[Handwritten signature]

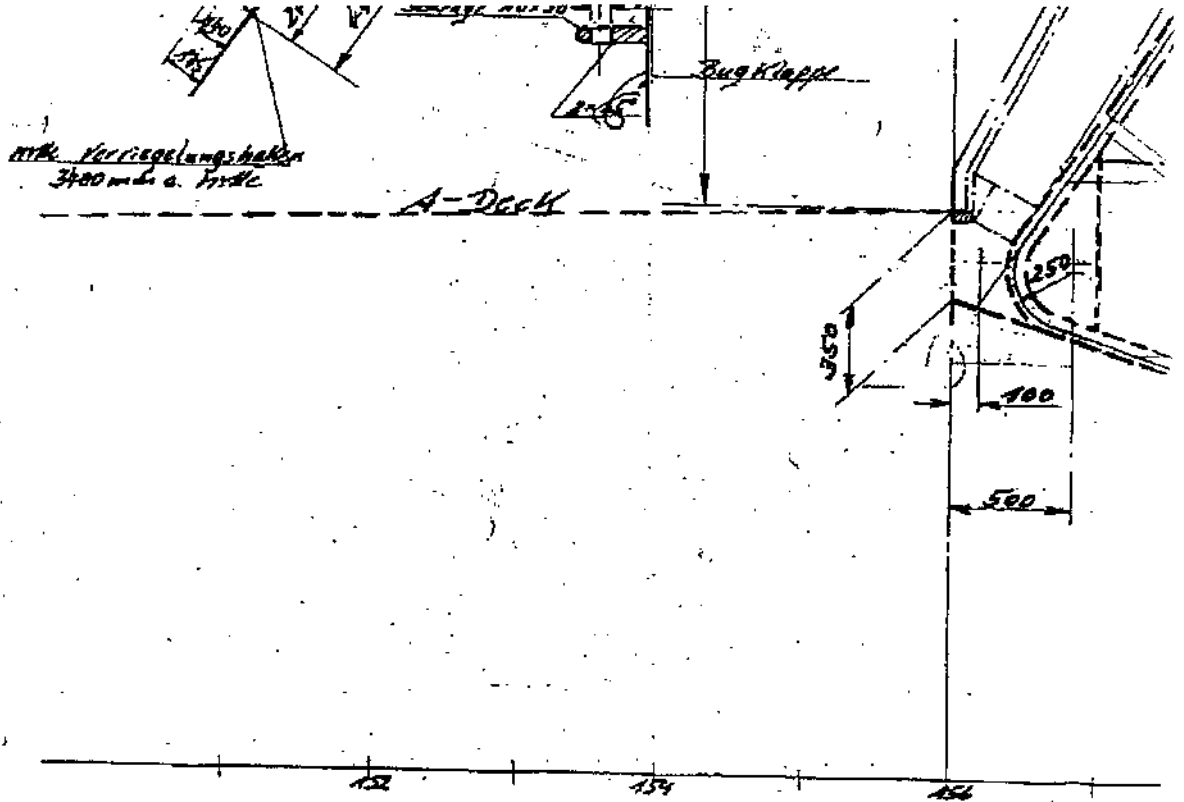


Bow visor



- 3. 6. 1980

6	die Änderungen		
5	Schnitt A-A Schanzknie / Schanzwecker Kasten	2.6.80	h
4	Sämtliche Füllungen der Bugklappe	26.4.80	Fe
3	geriffelt: von Teil	2.4.80	Se
2	Pos.-Nr. angebracht	22.11.79	Se
1	Zylinderungen auf dem Schanzwecker Grundriss	16.11.79	Se
Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
	Maßstab:		
	1:25, 1:5		
	1:10, 1:25		
	Datum:		
	30.10.79		
	Gezeichnet:		
	Se		



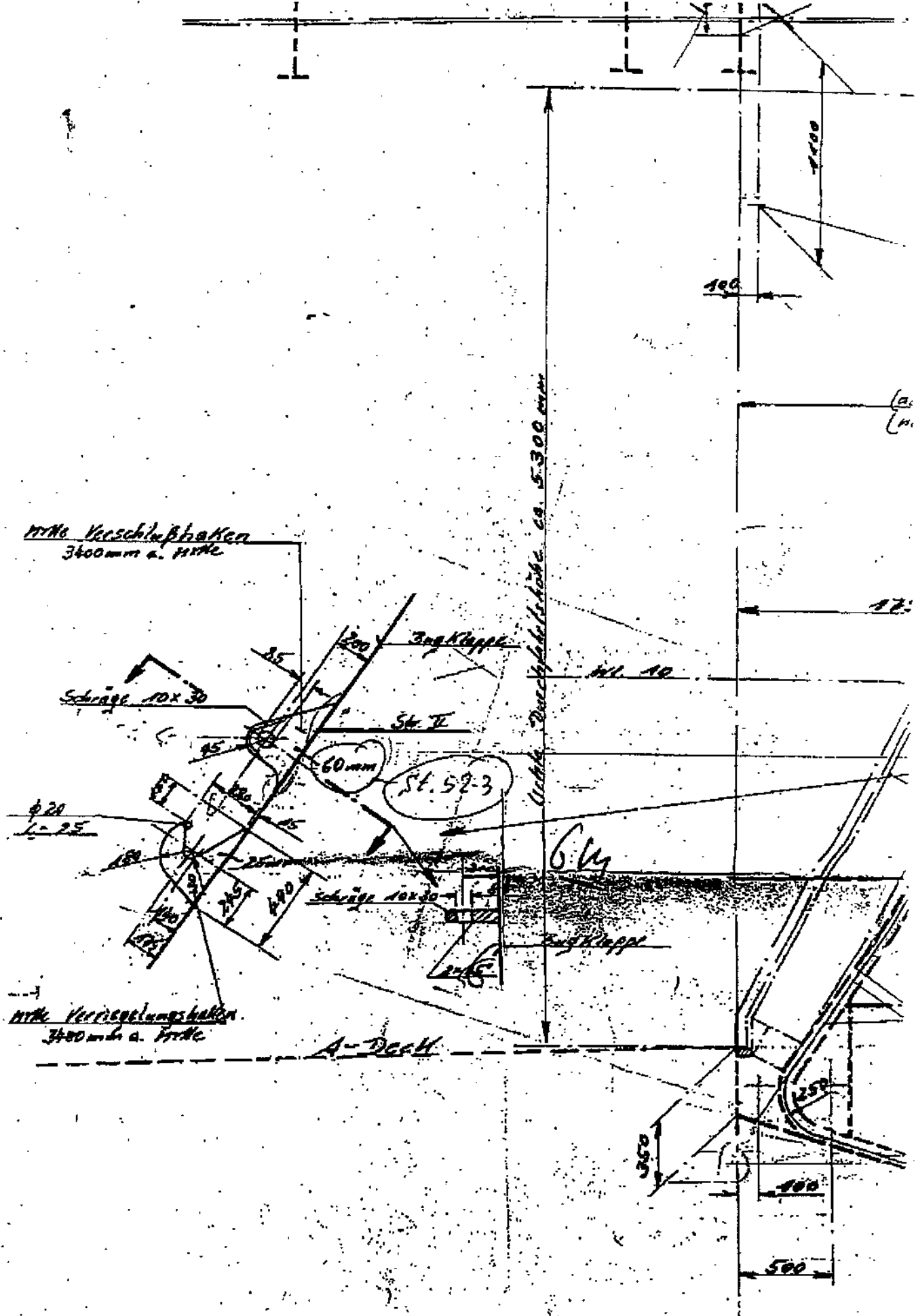
General remarks

- 1) Arrangement of locking devices subject to the approval of the national Authorities.
- 2) Watertightness of the ramp and local reinforcements of the ship's structure in way of locking devices, cylinders and hinges to Surveyor's satisfaction.

10-02-1997 14:05 DE BUREAU VERITAS

A

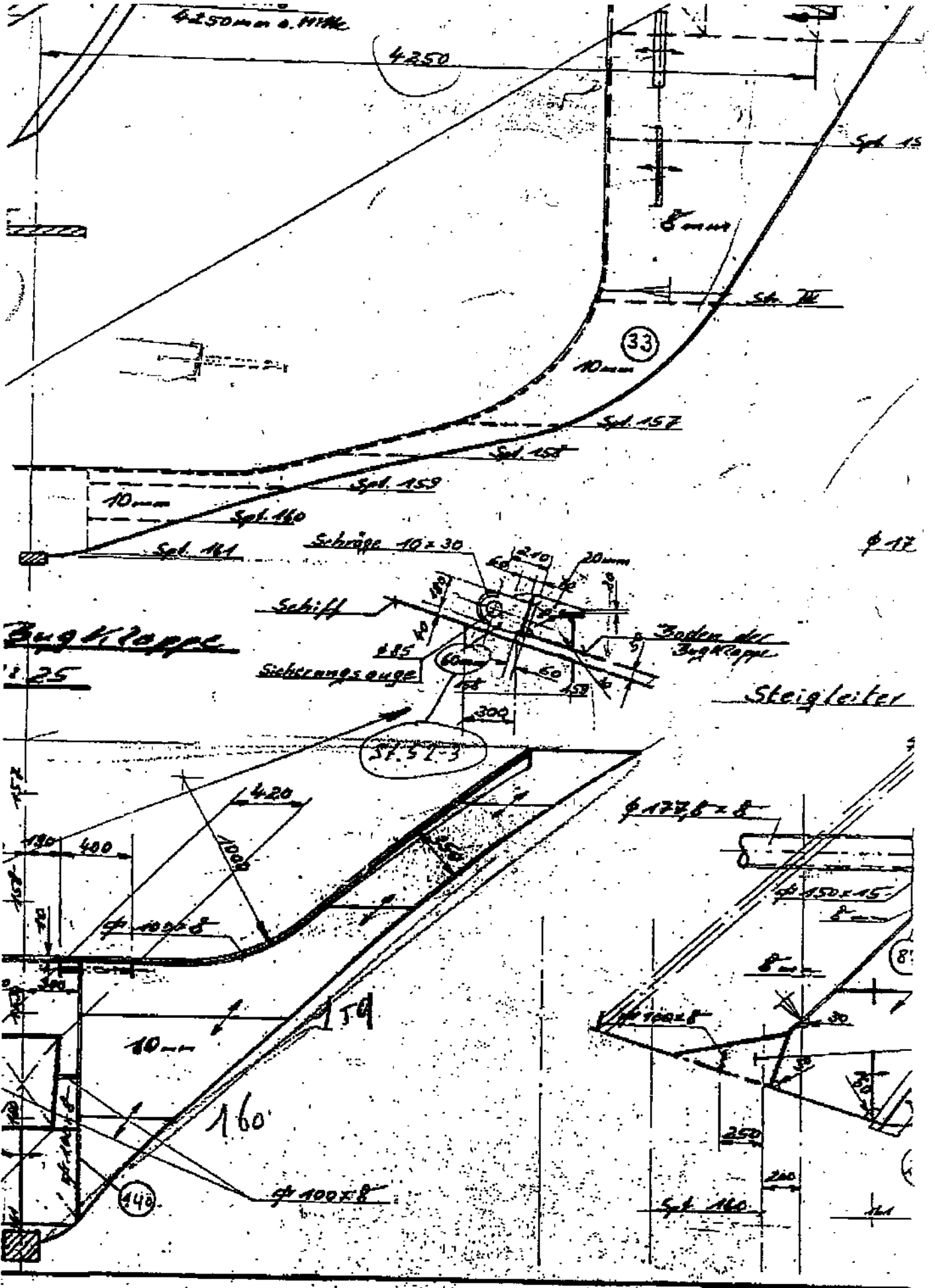
P.04

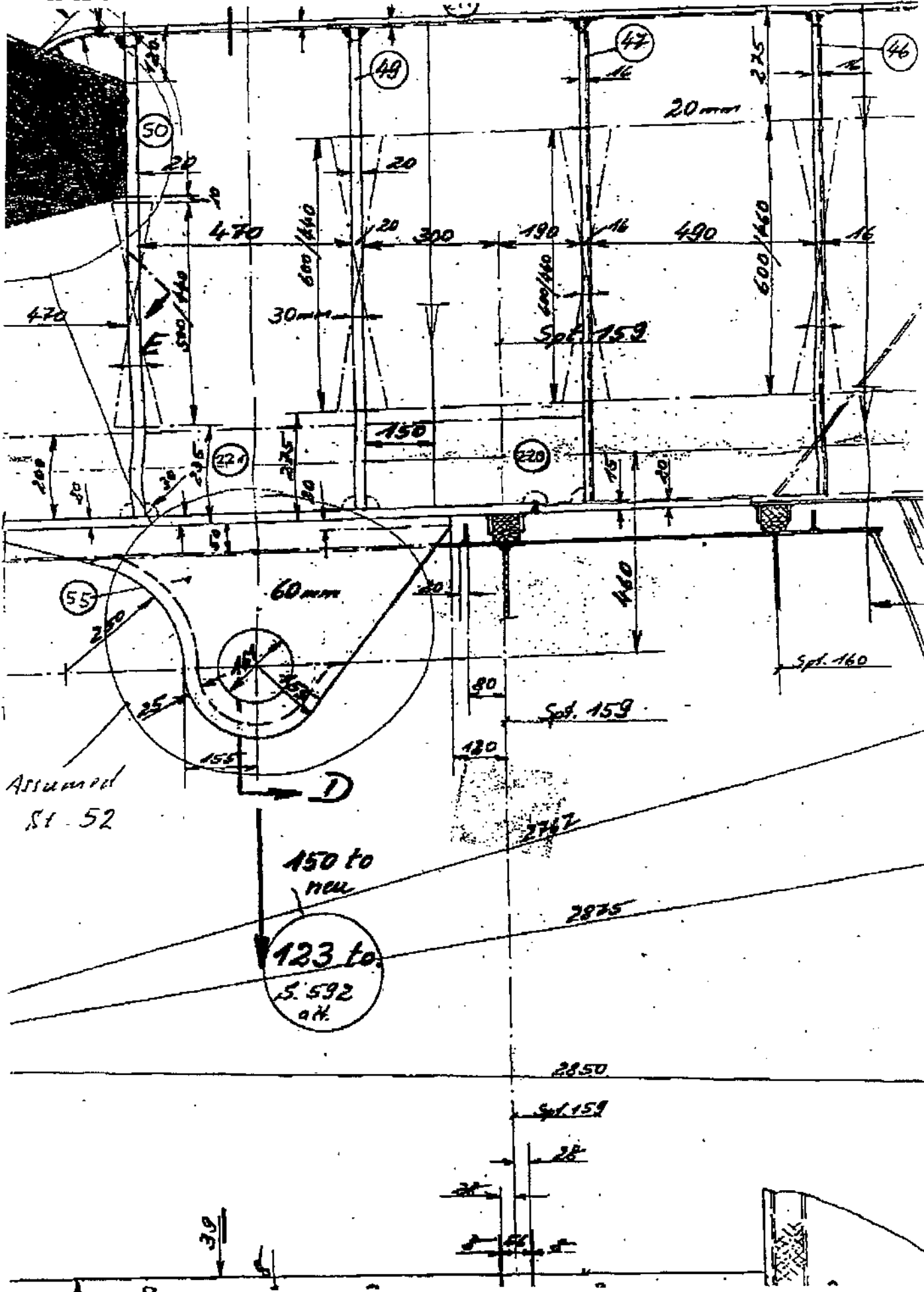


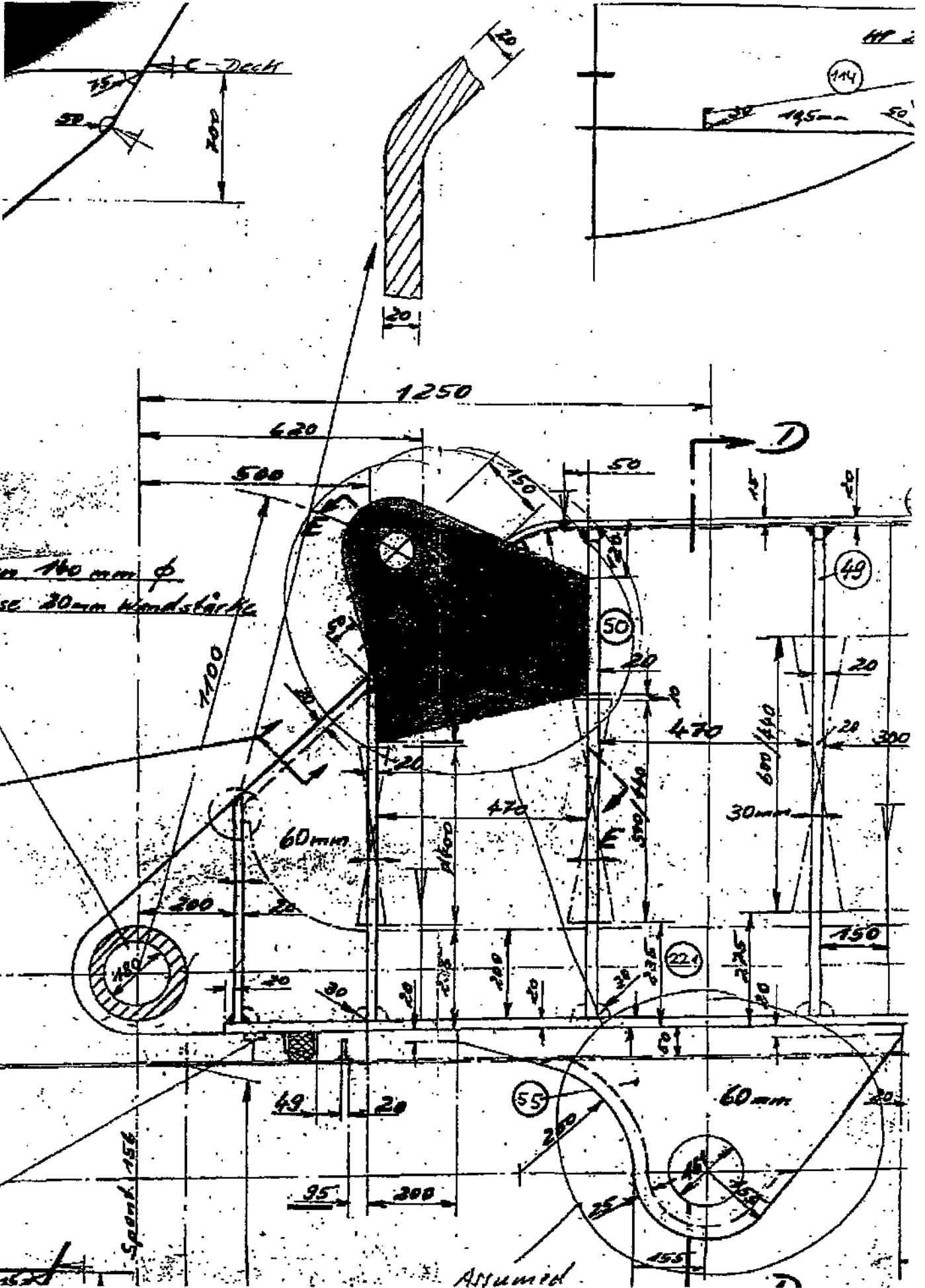
10-02-1997 14:05 DE BUREAU VERITAS

A

P.05







SUPPLEMENT No. 212

M/S ESTONIA & M/S MARE BALTICUM
Utredning beträffande placering av kollisionsskott/förlig ramp.

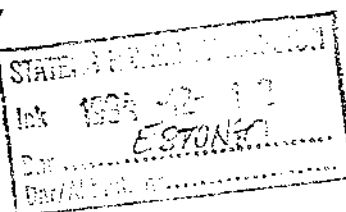
Nordström & Thulin.

Stockholm 1994.

M/S ESTONIA & M/S MARE BALTICUM
Investigation on placing of collision bulkhead/bow ramp

Nordström & Thulin.

Stockholm 1994.



ESTONIA
B 36

Till: STATENS HAVERIKOMMISSION / Börje Stenström
Kopia: BUREAU VERITAS, Göteborg / Hans Olsson
N&T RedAvd / Ulf Hobro
Från: N&T RedAvd / Sten-Crister Forsberg
Datum: 08 december 1994¹

Ang.: M/S ESTONIA & M/S MARE BALTICUM - UTREDNING BETRÄFFANDE PLACERING AV KOLLISIONSSKOTT/FÖRLIG RAMP.

INNEHÅLL:

A. Bakgrund.....	sid. 1
B. Gällande SOLAS regler för fartygs konstruktion.....	sid 2
C. Föreskriven/faktisk placering av kollisionsskott/ramp.....	sid 2
D. Möjligheter till undantag från SOLAS konstruktionsregler.....	sid 3
E. Utfärdande och varaktighet av SOLAS certifikat för passagerarfartyg.....	sid 3
F. Inspektion före utfärdande av certifikat; Kontroll av utfärdade certifikat.	sid 4
G. Gällande certifikat Wasa King och Diana II före flaggskifte.....	sid 5
H. Kommentarer och slutsatser.....	sid 6

Bilaga 1: Tidningsartiklar

Bilaga 2: SOLAS 60/74: Beträffande antagande, ratifiering, accepterande och ikraftträdande med avseende på regler för:

- Placering av förliga kollisionsskottet;
- Undantag från regler;
- Inspektion, certifiering och kontroll;

Bilaga 3: SOLAS 60/74: Beträffande regler för förliga kollisionsskottets placering.

Bilaga 4: M/S Mare Balticum/M/S Estonia: Beräkning av förliga kollisionsskottets placering enligt SOLAS 60/74.

Bilaga 5: SOLAS 60/74: Beträffande regler för undantag från regler angående fartygets konstruktion.

Bilaga 6: SOLAS 60/74: Beträffande certifikat för passagerarfartyg.

Bilaga 7: SOLAS 60/74: Beträffande inspektion före/kontroll av certifikat.

Bilaga 8: M/S Wasa Kings sista finska PSC.

Bilaga 9: M/S Diana II: sista svenska PSC & Exemption Certificate.

Bilaga 10: SOLAS 74: Mallar för PSC och Exemption Certificate.

Bilaga 11: SOLAS 60/74: Beträffande definition av Short International Voyage.

¹ Bilaga 2 reviderad 09 dec 1994

A. BAKGRUND

M/S Diana II byggdes av Jos. Meyer, Papenburg, V-Tyskland och levererades på försommaren 1979 till Rederi AB Slite, Sverige. Fartyget trafikerade i huvudsak Stockholm - Åbo för Viking Line fram till årsskiftet 1992/93 då hon hyrdes ut på bareboat-basis till TT-Line GmbH, Hamburg för trafik Trelleborg - Rostock. I samband med Rederi AB Slites konkurs 7 april 1993 övertog Nordbanken Finans AB ägandet av fartyget inklusive bareboat-certepartiet med TT-Line. Den 5 oktober 1994 övertogs fartyget av Estonian Shipping Co Ltd (ESCO), Estland som disponerande ägare för insättande i EstLines trafik Stockholm - Tallinn under namnet M/S Mare Balticum.

Fartyget byggdes till och seglade under svensk flagg fram till den 5 oktober 1994 och har under denna tid från och med byggnationen stått under svenska Sjöfartsverkets myndighetstillsyn som genom Sjöfartsinspektionen svarat för inspektion för och utfärdande av erforderliga certifikat enligt SOLAS. Från och med den 5 oktober 1994 seglar fartyget under estnisk flagg och står därmed under tillsyn av den estniska sjöfartsmyndigheten som auktoriserat Bureau Veritas (BV) att svara för dess inspektion för och utfärdande av erforderliga certifikat enligt SOLAS.

M/S Viking Sally byggdes också av Jos. Meyer, Papenburg, V-Tyskland, i princip på samma linjeritningar som Diana II men med tillägg av en förlängning på 18,4 m midskepps. De båda fartygsskrovens förskepp och akterskepp var i det närmaste identiska. Viking Sally levererades 29 juni 1980 till Rederi AB Sally, Åland och insattes i Viking Lines trafik Stockholm - Mariehamn - Åbo. Efter Effjohn Oy, Finland förvärv av Rederi AB Sally insattes fartyget i april 1990 under namnet Silja Star i Silja Lines trafik Stockholm - Åbo och i januari 1991 under namnet Wasa King i Wasa Lines trafik Wasa - Umeå. Den 15 januari 1993 övertogs fartyget av E-Line Ltd, Estland som disponerande ägare för insättande i EstLines trafik Stockholm - Tallinn under namnet M/S Estonia.

Fartyget byggdes till och seglade under finsk flagg fram till den 15 januari 1993 och har under denna tid från och med byggnationen stått under finska Sjöfartsstyrelsens myndighetstillsyn som svarat för inspektion för och utfärdande av erforderliga certifikat enligt SOLAS. Från och med den 15 januari 1993 fram till förlisningen den 28 september 1994 seglade fartyget under estnisk flagg och stod därmed under tillsyn av den estniska sjöfartsmyndigheten som hade auktoriserat BV att svara för dess inspektion för och utfärdande av erforderliga certifikat enligt SOLAS.

Båda fartygen byggdes till Bureau Veritas klassregler och har sedan dess upprätthållit BV klass med beteckningen + I 3/3 E, Deep Sea, Ice 1A, Car/Passenger Ferry + (AUT).

Nordström & Thulin AB:s Rederiavdelning (N&T) har varit Technical Managers för M/S Estonia på uppdrag av Estonian Shipping Co Ltd (ESCO) ända sedan fartygets övertagande från Effjohn den 14 januari 1993 och fram till dess förlisning den 28 september 1994. N&T har samma uppgift beträffande M/S Mare Balticum sedan dess övertagande från Nordbanken Finans AB/TT-Line GmbH den 5 oktober 1994. N&T gjorde också den tekniska besiktningen och certifikatkontrollen för köparnas räkning före förvärvet av respektive fartyg samt har också svarat för fartygens iordningställande före insättandet i EstLines trafik.

Genom finska och svenska massmedia har under veckorna 47 och 48 1994 framkommit uppgifter (se exempel i Bilaga 1) om att de vattentäta skotten/den förliga rampen bakom bogvisiret på M/S Estonia ej varit i enlighet med för fartyget gällande SOLAS regler och att dispens för detta medgivits av den finska Sjöfartsstyrelsen eftersom fartyget byggts enkom för trafik mellan Stockholm och Åbo, vilket man bedömt vara skyddade farvatten och att man därmed också ålagt fartyget restriktionen att ej färdas mer än 20 n.m. från närmaste land. Bl.a. citeras sjösäkerhetschefen i den finska Sjöfartsstyrelsen, sjöfartsrådet Heikki Valkonen, i en artikel i Hufvudstadsbladet den 1 december 1994 (se Bilaga 1) där Valkonen sägs bekräfta uppgifterna om rampens placering, seglationsrestriktionen men att särskilt certifikat för avvikelser från SOLAS ej utfärdats av den finska myndigheten för M/S Viking Sally r.n. Silja Star r.n. Wasa King. Valkonen påstås vidare mena att rampens avvikande

placering i förhållande till SOLAS var tillåten enligt SOLAS och att man därför ej behövt utfärda särskilt certifikat för detta. I samma artikel sägs också att den finska myndigheten har ej informerat den estniska myndigheten om avvikelserna därför att det är köparens och den mottagande flaggstatens sak att kontrollera säkerhet och eventuella begränsningar i trafikområde för ett fartyg.

De i föregående stycke anförda avvikelserna från SOLAS beträffande den förliga rampens placering samt de därav påstått ålagda seglationsrestriktionerna har undgått såväl N&T som BV vid övertagande/omflaggning/omcertifiering av M/S Estonia i januari 1993. Eftersom förskeppet på M/S Estonia byggdes i princip identiskt med M/S Diana II, torde samma förhållande beträffande rampplacering och seglationsrestriktion gälla även för M/S Mare Balticum som gällde för M/S Estonia. Även detta har i så fall undgått såväl N&T som BV vid övertagande /omflaggning/omcertifiering av M/S Mare Balticum i oktober 1994.

Med anledning av de påstådda seglationsrestriktionerna för M/S Estonia ex. Viking Sally under finsk flagg enligt ovan, har N&T skyndsamt utrett förhållandena för såväl M/S Estonia som för M/S Mare Balticum så långt N&T har kunnat vidimera fakta och vilket redovisas nedan:

B. GÄLLANDE SOLAS REGLER FÖR FARTYGS KONSTRUKTION (se Bilaga 2 och 3)

Relevanta regeltexter finns återgivna i Bilaga 3.

Som framgår av Bilaga 2 gällde SOLAS 60 för båda fartygen vid såväl kölsträckning som leverans. Det skulle möjligen kunnat ha ansetts framsynt och acceptabelt att i stället tillämpa den kommande SOLAS 74, vars text hade antagits av IMCO c:a 5 år före fartygens kölsträckning, men som inte sattes kraft i vare sig Sverige eller Finland förrän efter båda fartygens leverans. Detta hade emellertid inte haft någon betydelse för placering av förligt kollisionskott eller ramp, eftersom reglerna i detta avseende var likalydande i SOLAS 60 och SOLAS 74. Dessa regler föreskriver min/max mått för kollisionskottet placering i långskeppsled relativt förliga perpendikeln, utan hänsyn till om fartyget är försett med bulb eller ej, och dessutom att ett vädertätt skott skall anbringas som förlängning av kollisionskottet mellan skottdäcket (bildäck) och närmast ovanförliggande däck. Detta senare skott behöver ej kontra direkt mot kollisionskottet men får till ingen del vara beläget för om förligaste tillåtna gräns för kollisionskottet. Ordet ramp finns ej omnämnt i regeln, men det finns heller inget i reglerna som förhindrar att det vädertäta skottet är öppningsbart så länge det är vädertätt stuvat under gång.

Först i 1981 års ändringar av SOLAS 74 införes möjlighet att ta hänsyn till ev. bulbstäv vid beräkning av kollisionskottets min/max avstånd till förliga perpendikeln samt omnämnes ordet ramp och medges möjlighet till att den i sin egenskap av kollisionskottsförlängning och till den del som är mer än 2,3 m över skottdäcket må utsträckas för om förligast tillåtna gräns för kollisionskottet. Denna skrivning av reglerna har sedan hittills (december 1994) kvarstått oförändrad. Dessa regler torde ej ha kunnat tillämpas vid konstruktionen av Diana II eller Viking Sally eftersom de antogs av IMCO i november 1980, dvs efter båda fartygens leverans, och trädde ikraft först i september 1984.

C. FÖRESKRIVEN/FAKTISK PLACERING AV KOLLISIONSSKOTT/RAMP (se Bilaga 4)

Beräkningar för Diana II och Sally Viking av tillåten placering av kollisionskott/ramp enligt SOLAS 60, SOLAS 74 samt 1981 års ändringar av SOLAS 74 jämfört med faktisk placering återfinns i Bilaga 4. Därav framgår att kollisionskottet på Diana II är korrekt placerat från början, medan rampen till alla delar står avsevärt för långt förut för att kunna uppfylla kraven för förlängning av kollisionskottet såväl i SOLAS 60 som i alla hittillsvarande (december 1994) versioner av SOLAS 74.

Förskeppslinjer och -arrangemang på Sally Viking är i allt väsentligt identiska med Diana II med undantag för att bulbens utsträckning förut ökats med 0,80 m. Enligt SOLAS 60 och SOLAS 74 står hennes kollisionskott, om än blott så dock, 7 cm för långt förut beroende på att pendikellängden på Sally Viking ökats med 18,4 m midskepps jämfört med Diana II. Först från och med 1981 års ändringar av SOLAS 74 uppfylls kraven i detta avseende tack vare den förlängda bulben. Hade bulben varit identisk med den på Diana II hade kollisionskottet stått 7 cm för långt förut också enligt reglerna i 1981 års ändringar av SOLAS 74. Sally Vikings ramp står till alla delar ännu längre för långt förut än på Diana II för att kunna uppfylla kraven för förlängning av kollisionskottet såväl i SOLAS 60 som i alla hittillsvarande (december 1994) versioner av SOLAS 74.

D. MÖJLIGHETER TILL UNDANTAG FRÅN SOLAS KONSTRUKTIONSREGLER (Bilaga 5)

Som framgår av Bilaga 5 föreskrev SOLAS 60 en (1) möjlighet för flaggstatsmyndigheten att medge undantag för konstruktionsreglerna i kapitel II, där föreskrifterna för kollisionskott återfinns. Samma lydelse i princip, endast redaktionellt ändrad, finns också i SOLAS 74 fortsatt gällande till dags dato (december 1994). Enligt denna paragraf (SOLAS 60; Ch II; Reg 1(c)) får myndigheten medge sådant undantag under förutsättning att myndigheten bedömer fartygets rutt som relativt skyddad. Om sådant undantag medgivits får fartyget ej avlägsna sig längre än 20 n.m. från land.

Från och med SOLAS 74 finns ytterligare en paragraf (Ch I; Reg 4(b)) som föreskriver möjlighet till att medge undantag från kapitlen II-1, II-2, III och IV om fartyget i fråga besitter någon form av nytänkande, vars vidare utveckling för tillämpning på framtida fartyg i internationell trafik allvarligt hämmas om gällande regler tillämpas. Myndigheten får därvid medge sådant undantag under förutsättning att myndigheten bedömer fartyget ha i alla avseenden tillräcklig säkerhet för dess avsedda trafik och att detta accepteras av myndigheterna i de land som fartyget kommer att anlöpa i sådan trafik. Om sådant undantag medges skall myndigheten meddela IMO specifikation på och bevekelsegrunder för sådant undantag samt skall IMO informera detsamma till konventionsstaterna.

Om undantag medgivits, oavsett vilken paragraf som åberopats, skall, enligt kapitel II, regel 12(a)(vi) i såväl SOLAS 60 som i till dags dato (december 1994) gällande versioner av SOLAS 74, ett särskilt undantagscertifikat härför utfärdas på föreskriven form i tillägg till övriga obligatoriska certifikat. Från denna regel har ej funnits och finns ej möjligheter till undantag. Se vidare nedan beträffande utfärdande, kontroll och varaktighet av certifikat enligt SOLAS.

E. UTFÄRDANDE OCH VARAKTIGHET AV SOLAS CERTIFIKAT FÖR PASSAGERARFARTYG (Bilaga 6)

Kapitel I i såväl SOLAS 60 som SOLAS 74 föreskriver bl. a. vilka certifikat som skall utfärdas, enligt vilken konvention de skall utfärdas samt utfärdande myndighets ansvar för utfärdade certifikat (Reg 12), utfärdade certifikats varaktighet (Reg 14), certifikatens utseende (Reg 15), hur utfärdade certifikat skall anslås (Reg. 16) samt hur de skall tydas av andra konventionsstater (Reg. 17). Med undantag för rent redaktionella ändringar, är dessa paragrafers lydelse oförändrad från SOLAS 60 till hittintills (december 1994) gällande versioner av SOLAS 74.

Till skillnad mot lastfartyg, utfärdas för passagerarfartyg ett samlande certifikat (Passenger Ship Safety Certificate (PSC)), vilket omfattar alla relevanta krav för fartyget i vid envar tid gällande SOLAS konvention (Reg 12(a)(i)). Därrest ett undantag från för fartyget gällande SOLAS regler medgivits och sådant medgivande gjorts i enlighet med konventionens föreskrifter, skall ett särskilt certifikat, benämnt "Exemption Certificate", utfärdas för sådant undantag (Reg 12(a)(vi)). Av Reg 12 (a)(vii) framgår att flaggstatsmyndigheten har fullt ansvar för utfärdade certifikat oavsett om de utfärdats av myndigheten själv eller annan som därtill på föreskrivet sätt auktoriserats av myndigheten. Till dessa regler finns inga föreskrivna möjligheter till undantag, vilka skulle kunnat

vara tillämpbara på Diana II/Viking Sally.

Reg 14 (a) föreskriver att PSC och ev. därtill hörande Exemption Certificates ej skall utfärdas för mer än 12 månader åt gången, d.v.s. att dessa certifikat efter föreskriven inspektion (se vidare avsnitt F nedan) skall förnyas var 12:e månad. Ej heller till denna regel finns några föreskrivna möjligheter till undantag annat än mycket korta tidsdispenser för praktisk anpassning av inspektionstillfälle med anledning av aktuellt fartygs trafik.

Reg 15 staterar att utfärdade certifikat skall vara på det utfärdande landets officiella språk och att certifikatens disposition och förtryckta innehåll exakt reproducerar disposition och förtryckt innehåll på motsvarande angiven förlaga i vid var tid gällande SOLAS version . Det finns emellertid inget som hindrar att certifikattexten återgives på flera språk (t.ex. engelska) samtidigt.

Enligt Reg 16 skall samtliga för fartyget utfärdade och gällande SOLAS certifikat, eller vidimerade kopior därav anslås på en iögonenfallande och lätt tillgänglig plats i fartyget.

SOLAS certifikat som utfärdats för ett fartyg i dess flaggstatsmyndighets namn skall enligt Reg 17 till alla delar accepteras av övriga konventionsstater i samma omfattning som motsvarande certifikat utfärdade av sådan annan konventionsstat.

F. INSPEKTION FÖRE UTFÄRDANDE AV CERTIFIKAT ; KONTROLL AV UTFÄRDADA CERTIFIKAT (Bilaga 7)

I SOLAS 60, vilken gällde vid utfärdandet av de första PSC för såväl Diana II som Viking Sally, föreskrives i Kapitel I, Reg 6 vem/vilka som skall utföra föreskrivna inspektioner för att tillse att konventionens regler uppfylles samt att i vilket fall som helst garanterar flaggstatens regering de föreskrivna inspektionernas fullständighet och effektivitet. Regeln har i princip fortsatt samma mening i SOLAS 74, med undantag för redaktionella ändringar samt att flaggstatens regering ("Government") utbyts mot flaggstatens sjöfartsmyndighet ("Administration") från och med 1978 års protokoll till SOLAS 74, vilket trädde i kraft den 1 maj 1981 i såväl Finland som Sverige. Från och med då har Reg 6 också utökats med ett avsnitt som föreskriver skyldighet och möjlighet för av flaggstaten auktoriserad besiktningsman/-organisation (t.ex. klassen) som ådagalägger avvikelser mellan tillståndet på fartyget och dess utrustning och innebörden i utfärdade certifikat och vilka avvikelser bedömes äventyra säkerheten till sjöss för fartyget eller de ombordvarande, att tillse att avvikelserna omedelbart rättas till. Om så ej göres skall flaggstatens sjöfartsmyndighet omedelbart underrättas samt ifrågavarande certifikat omedelbart återkallas. Om fartyget befinner sig i ett annat konventionslands hamn, skall även detta lands sjöfartsmyndighet underrättas och skall denna lämna erforderlig assistans till flaggstatsmyndigheten eller den auktoriserade besiktningsmannen/-organisationen så att skyldigheterna enligt ovan kan fullgöras. Om så erfordras, skall den ifrågavarande hamnstatsmyndigheten förhindra att fartyget avseglar innan erforderliga åtgärder har vidtagits.

Kapitel I, Reg 7 i SOLAS 60 föreskriver när och hur besiktningar skall göras beträffande passagerarfartyg. Paragrafens mening är i princip fortsatt densamma i SOLAS 74 fram till dags dato (december 1994) med undantag för redaktionella ändringar och att den däri ingående specifikationen av fartygens utrustningar som skall vara föremål för besiktning har utökats/ändrats i takt med den under tiden utökade omfattningen av innehållet i SOLAS kapitel II-1, II-2, III och IV. Avsnitt (a) i Reg 7 specificerar att inspektion skall vidtagas innan fartyget tages i drift, en gång var tolfte månad därefter samt i övrigt närhelst behov anses föreligga.

Innan fartyget tages i drift (Reg 7(b)(i) skall en komplett inspektion göras av fartygets skrov, dess strukturella delar, fartygets maskineri, pannor och utrustning. Inspektionen skall göras på ett sådant sätt att den tillförsäkras att arrangemang, material, mått och prestanda av/i/på fartygets skrov, dess

strukturella delar, fartygets maskineri, pannor och utrustning till alla delar och till fullo uppfyller tillämpbara delar av gällande SOLAS regler. Inspektionen skall också tillförsäkra att tillverkningsstandarden/arbetsutförandet ("workmanship") på alla delar av fartyget och dess utrustning är i alla avseenden tillfredställande.

Var 12:e månad efter fartygets idrifttagande (Reg 7(b)(ii)) skall inspektion vidtagas på ett sådant sätt att den tillförsäkras att fartygets skrov, dess strukturella delar, fartygets maskineri, pannor och utrustning är i tillfredställande tillstånd och lämpat för avsett bruk samt uppfyller tillämpbara krav i gällande SOLAS regler.

Distinktionen i Reg 7(a) mellan avsnitten (i) - inspektion av arrangemang, material, mått och prestanda - och (ii) - inspektion av tillstånd = kondition - skall ses mot lydelsen av Reg 11 i samma kapitel som föreskriver att inga ändringar i sådana strukturella arrangemang, maskineri, utrustningar etc som omfattas av inspektionskrav enligt Reg 7 får vidtagas mellan inspektionstillfällena utan föregående tillstånd från flaggstatsmyndigheten. Samma regel uttrycker från och med 1978 års protokoll till SOLAS 74 explicit att tillståndet på fartyget och dess utrustning skall underhållas på ett sådant sätt att det är i överensstämmelse med föreskrifterna i gällande SOLAS reglemente för att tillförsäkra att fartyget i alla avseenden fortsatt är lämpat att gå till sjöss utan fara för fartyget eller ombordvarande.

I Kapitel I, Reg 19 i såväl SOLAS 60 som i SOLAS 74 fram till dags dato (december) föreskrives att varje fartyg är föremål för hamnstatsmyndighets kontroll av att fartyget innehar gällande SOLAS certifikat. Om fartyget företer sådana certifikat, skall hamnstatsmyndigheten låta sig nöja därmed, såvida man ej har grundad anledning att befara att tillståndet på fartyget eller dess utrustning i väsentlig grad avviker från de aktuella certifikatens innehåll eller på annat sätt strider mot gällande SOLAS krav. Om hamnstatsmyndigheten hyser sådan grundad anledning och medelst inspektion konstaterar avvikelse i väsentlig grad eller om fartyget ej kan förete erforderliga gällande certifikat, skall hamnstatsmyndigheten vidtaga erforderliga åtgärder för att förhindra att fartyget avseglar innan man bedömer att det kan gå till sjöss eller till lämpligt reparationsvarv utan fara för fartyget eller de ombordvarande.

Från och med 1978 års Protokoll till SOLAS 74 har i Kapitel I, Reg 14 lagts till ett avsnitt (g)(ii) som explicit behandlar certifikat i samband med flaggskifte. Här stateras att tidigare utfärdat certifikat upphör att gälla då fartyget ifråga skiftar flagg. Fartygets nya flaggstatsmyndighet skall utfärda nytt certifikat först efter det man övertygat sig om att fartyget uppfyller kraven i Kapitel I, Reg 11 (a) och (b), dvs

- att tillståndet på fartyget och dess utrustning har underhållits på ett sådant sätt att det är i överensstämmelse med gällande SOLAS regler för att tillförsäkra att fartyget i alla avseenden fortsatt är lämpat att gå till sjöss utan fara för fartyget eller ombordvarande.
- att inga ändringar i sådana strukturella arrangemang, maskineri, utrustningar etc som omfattas av inspektionskrav enligt Reg 7 har vidtagits sedan närmast föregående inspektionstillfälle utan inhämtat tillstånd från aktuell flaggstatsmyndighet.

G. GÄLLANDE CERTIFIKAT WASA KING OCH DIANA II FÖRE FLAGGSKIFTE

Kopior av i detta sammanhang relevanta certifikat (PSC) som senast utfärdats av relevant myndighet före flaggskifte och såsom förevisats för köpare och BV av respektive säljare, återfinns i Bilaga 8 (Wasa King tbrn Estonia) och Bilaga 9 (Diana II tbrn Mare Balticum).

Enligt Solas 74 vid respektive utfärdande gällande form för PSC återfinns i Bilaga 10.

Enligt Solas 74 vid respektive utfärdande gällande form för Exemption Certificate återfinns i Bilaga

10.

I Bilaga 11 återfinns SOLAS definition av kort internationell resa. Därav framgår att ruten mellan Stockholm och Tallinn uppfyller villkoren för kort internationell resa.

a) Wasa King

Fartyget skiftade från finsk till estnisk flagg den 15 januari 1993 vid Åbo reparationsvarv.

Fartygets sista finska PSC enligt kopia i Bilaga 8 är utfärdat av Sjöfartsstyrelsen/Sjöfartsinspektör Jan Jansson den 8 oktober 1992 och skulle gälla till den 22 maj 1993.

Därav framgår att certifikatet avser kort internationell resa. De enda dispenser/restriktioner som därpå finns antecknade avser fartygets radioutrustning.

Något undantagscertifikat i enlighet med SOLAS 74 Ch I; Reg 12(a)(vi),(vii) och Reg 14(a) för undantag från regler i SOLAS 60 Ch II/SOLAS 74 Ch II-1:

- har ej förevisats av säljare i samband med leverans till köparen (Krav i köpekontrakt)
- fanns ej anslaget på fartyget (SOLAS 74 Ch I; Reg 16) vid köparens inspektion före avtal om köp, ej heller vid leverans från säljare till köpare.

Att döma av tidningsartikel i Bilaga 1 finns anledning att förmoda att sådant undantagscertifikat aldrig har utfärdats.

Det förtjänar dessutom att påpeka att ovannämnda PSC ej utfärdats på föreskriven form i enlighet med SOLAS 74 Ch I; Reg 15(b) samt Appendix 1 (se Bilaga 11), vilken gällde (fr.o.m. 1 februari 1992) vid datum för certifikatet utställande den 8 oktober 1992. Om föreskriven form hade använts borde seglationsrestriktion med anledning av konstruktionsavvikelser funnits antecknad under rubriken "particulars of ship").

(b) Diana II

Fartyget skiftade från svensk till estnisk flagg den 7 oktober 1994 i Rostock.

Fartygets sista svenska PSC enligt kopia i Bilaga 9 är utfärdat av Sjöfartsverket/Överinspektör Åke Sjöblom den 10 juni 1994 och skulle gälla till den 1 feb 1995.

Därav framgår att certifikatet avser kort internationell resa. Exemption Certificate i enlighet med SOLAS 74 Ch I; Reg 12(a)(vi),(vii) och Reg 14(a) avseende undantag från Ch IV; Reg 3 i enlighet med Ch IV; Reg 5a finns utfärdat samma datum och avser fartygets radioutrustning.

Något undantagscertifikat i enlighet med SOLAS 74 Ch I; Reg 12(a)(vi),(vii) och Reg 14(a) samt för undantag från regler i SOLAS 60 Ch II/SOLAS 74 Ch II-1:

- har ej förevisats av säljare i samband med leverans till köparen (Krav i köpekontrakt)
- fanns ej anslaget på fartyget (SOLAS 74 Ch I; Reg 16) vid köparens inspektion före avtal om köp, ej heller vid leverans från säljare till köpare.

H. KOMMENTARER OCH SLUTSATSER

För såväl M/S Estonia som M/S Mare Balticum är det otvetydigt att förliga rampens placering ej uppfyller vare sig kraven i SOLAS 60 Ch II; Reg 9(a) eller SOLAS 74 Ch II-1; Reg 10,1-4.

Det förefaller också uppenbart att Exemption Certificate enligt SOLAS 74 Ch I; Reg 12(a)(iv),(vii)

för undantag från Ch II-1; Reg 10 i enlighet med Ch I; Reg 4(b) eller Ch II-1; Reg 1(c) ej har utfärdats tillsammans med senaste PSC i enlighet med Ch I; Reg 14(a) före omflaggning från finsk resp. svensk flagg till estnisk flagg.

Det förefaller sannolikt att Exemption Certificate enligt SOLAS 60 Ch I; Reg 12(a)(vi),(vii) för undantag från Ch II; Reg 9 i enlighet med Ch II; Reg 1(c) ej utfärdades före fartygens idrifttagande som nybyggen. Några andra regelföreskrivna möjligheter till undantag från Ch II; Reg 9(a) har ej återfunnits i SOLAS 60.

Om sådant Exemption Certificate trots allt har utfärdats vid idrifttagandet som nybyggen har fartygens finska respektive svenska myndighet uppenbarligen också gjort upprepade avsteg från SOLAS 60/74 Ch I; Reg 14, från vilken regler för undantag ej har återfunnits i någondera av konventionerna.

Vi kan därför inte finna annat än att den finska respektive svenska administrationen före fartygens idrifttagande som nybyggen antingen medgivit undantag från gällande konstruktionsregler i SOLAS enligt ovan och brustit i konventionens certifikatskrav enligt ovan eller allvarligt brustit i uppfyllandet av SOLAS 60 Ch I; Reg 6 och Reg 7(b)(i).

Från idrifttagandet som nybygge har

- Viking Sally/Silja Star/Wasa King från juli 1980 fram till januari 1993
- Diana II från försommaren 1979 fram till årsskiftet 1992/93

seglat under finsk respektive svensk flagg mellan Sverige och Finland, dvs den finska respektive svenska sjöfartsmyndigheten har varit hamnstatsmyndighet för varandras respektive fartyg under 13 år och det må därför finnas grundad anledning att förmoda att respektive myndighet känt till och accepterat den andra myndighetens medgivande av undantag från SOLAS reglerna beträffande den förliga rampens placering på det egna fartyget eller brustit i uppfyllandet av SOLAS 60/74 Ch I, Reg 19.

Om respektive myndighet från början medgivit undantag enligt SOLAS 60 Ch II; Reg 1 eller SOLAS 74 Ch II-1; Reg 1, dvs ålagt seglationsrestriktionen skyddade farvatten och 20 n.m. från närmaste land, finns anledning att ifrågasätta hur detta uppfyllts under Wasa Kings seglation Wasa - Umeå under tiden januari 1991 - januari 1993 och Diana II:s seglation Trelleborg - Rostock från årsskiftet 1992/93 till oktober 1994.

Efter skifte från svensk flagg till estnisk flagg seglade M/S Estonia från februari 1993 fram till sin förlisning 28 september 1994 enkom på rutten Stockholm - Tallinn. Om den svenska myndigheten känt till avsteget från SOLAS konstruktionsregler beträffande förrampens placering samt därmed påstådd ålagd seglationsrestriktion om skyddade farvatten högst 20 n.m. från närmaste land på M/S Viking Sally/Silja Star/Wasa King har man i så fall grovt brustit i uppfyllande av sina kontrollskyldigheter enligt SOLAS 74 Ch I; Reg 19 vad avser Estonia. Till yttermera visso inspekterades bl. a. just visir/port arrangemanget samt certifikaten på Estonia av Överinspektör Åke Sjöblom från Malmö inspektionsområde på eftermiddag/kväll den 27 september 1994 i Tallinn, d.v.s. omedelbart före fartygets påbörjande av den ödesdigra sista resan. M/S Diana II var då sedan årsskiftet 1992/93 under Malmö inspektionsdistrikts domvärjo och det är inte osannolikt att man där var bekant med de båda fartygens nära släktskap i konstruktionen.

Om Diana II varit belagd med motsvarande seglationsrestriktioner, dvs skyddade farvatten högst 20 n.m. från land på grund av förrampens placering, av sin svenska myndighet har man i så fall också brustit i sitt uppfyllande av sin kontrollskyldighet enligt SOLAS 74 Ch I; Reg 19 vad avser M/S Mare

Balticum¹.

Trots inspektion av fartygens certifikat före avtal om köp och i samband med övertagande samt omfattande och noggranna inspektioner av fartygen såväl före köp som i samband med övertagande och under c:a en månad på varv för vardera fartyget därefter för iordningställande före idrifttagande i den nya trafiken, har N&T Rederiavdelning undgått att bemärka förrampernas felaktiga placering i förhållande till SOLAS. Ev. seglationsrestriktioner har ej återfunnits i någon form av tillgänglig dokumentation, ej heller i säljares och mäklares beskrivning av fartygen före, under eller i samband med avtal om köp. Ej heller har någon representant för säljare, tidigare befäl/besättning, eller inblandade myndigheter avgivit minsta indikation på att så skulle kunna vara fallet. N&T Rederiavdelning har i båda fallen förlitat sig på att av respektive föregående flaggstatsmyndighet, som varit tillsynsmyndighet för respektive fartyg alltsedan dess byggnation, utfärdade certifikat varit korrekta åtminstone i vad avser respektive fartygs skrovkonstruktion.

Samma sak torde gälla för BV i egenskap av auktoriserat ombud för den estniska myndigheten såväl för Estonia som för Mare Balticum. Enligt N&T Rederiavdelnings förmenande har BV gått utomordentligt grannlaga tillväga i sina ansträngningar att uppfylla sina skyldigheter enligt SOLAS 74 Ch I; Reg 14(g)(ii), vilket avspeglats såväl i deras deras infordrande av ritningar och beräkningar med ty åtföljande kommentarer och krav på åtgärder samt deras engagemang och noggrannhet vid de omfattande inspektioner som gjorts före och i samband med respektive fartygs omflaggning och under c:a en månad på varv för vardera fartyget därefter för iordningställande före idrifttagande i den nya trafiken. Även dessa inspektioner har resulterat i en mängd krav på åtgärder (vilka samtliga vidtogs) på respektive fartyg. Dock ej vad beträffar de förliga rampernas placering där även BV i detta avseende förleddes att förlita sig på de av finsk respektive svensk myndighet utfärdade passagerarfartygscertifikaten.

Om trots allt våra ovan dragna slutsatser om allvarliga brister i finsk respektive svensk myndighets tillämpningar av vid var tidpunkt gällande SOLAS regler för respektive fartyg skulle visa sig vara helt felaktiga, torde en omprövning av ändamålsenligheten av SOLAS regler för certifiering och undantag från gällande reglementen vara lika angeläget som pågående omprövning av regler för bogporars styrka och ro-ro fartygs överlevnadsförmåga vid vatteninträngning på skottdäcket.

Därest BV och N&T Rederiavdelning hade varit medvetna om att respektive fartygs förliga rampers placering ej uppfyllde SOLAS föreskrivna krav och att fartygen därför var belagda med seglationsrestriktioner under tidigare administrationer, påstår vi att det ej kan hållas för osannolikt att sådana åtgärder påkallats och åtgärdats att det ej kan uteslutas att det tragiska skeendet efter det att Estonia förlorat sitt bogvisir fått ett annolrunda förlopp.

Beträffande Mare Balticum hade det förmodligen bara betytt att man kunnat behålla det tidigare öppningsarrangemanget i bogen efter förstärkningar och modifikationer samt tillägg av lämpligt arrangemang för fullgott tillfredställande av SOLAS bestämmelser om kollisionsskottets vädertäta förlängning från skottdäcket till ovanförliggande däck och detta till ungefär samma kostnad som nyligen genomförd ombyggnad av bogpartiet med permanent förslutning av såväl visir som ramp.

¹Omedelbart efter att N&T Rederiavdelning genom uppgifterna i massmedia v. 47/48 blivit varse och kontrollerat f.d. förrampens placering på M/S Mare Balticum i förhållande till SOLAS, anmäldes detta såväl muntligen och skriftligen till BV som varande auktoriserat ombud för fartygets estniska tillsynsmyndighet med begäran om omedelbara instruktioner om ev. ålägganden med anledning därav. BV huvudkontor i Paris meddelade kort därefter att vårt besked mottagits och att man med anledning av nyligen genomförd och godkänt ombyggnad av fartygets stävparti bedömde fartygets sjövärdighet och säkerhet som fullgod för fortsatt trafik Stockholm - Tallinn utan krav på omedelbara åtgärder eller restriktioner och att fartygets PSC fortsatt betraktades som gällande t.v. Man reserverade sig emellertid för att återkomma i frågan om ev. konstruktionsåtgärder efter vidare konsultationer med sina huvudmän i den estniska myndigheten.

SOLAS 60 till SOLAS 74 med ändringar till december 1994**Beträffande antagande, ratifiering, accepterande och ikraftträdande med avseende på regler för:**

- Placering av förliga kollisionsskottet
- Untantag från regler för fartygs konstruktion m.a.p. förliga kollisionsskottets placering
- Inspektion, certifiering och kontroll av regler för passagerarfartygs konstruktion

SOLAS 60

IMCO	adopted	17jun 1960
	entered into force	25maj 1965
FINLAND	ratified without reservations	11maj 1965
	entered into force	26maj 1965
SWEDEN	ratified without reservations	23dec 1965
	entered into force	23mar 1966

SOLAS 74

IMCO	adopted	01nov 1974
	entered into force	25maj 1980
FINLAND	acceded without reservations	21nov 1980
	entered into force	21feb 1981
SWEDEN	ratified without reservations	07jul 1978
	entered into force	25maj 1980
ESTONIA	acceded without reservations	16dec 1991
	entered into force	16mar 1992

SOLAS PROTOCOL 1978

IMCO	adopted	17feb 1978
	entered into force	01maj 1981
FINLAND	acceded without reservations	30apr 1981
	entered into force	01maj 1981
SWEDEN	ratified without reservations	21dec 1979
	entered into force	01maj 1981
ESTONIA	acceded without reservations	16dec 1991
	entered into force	16mar 1992

1981 AMENDMENTS TO SOLAS 74/SOLAS PROTOCOL 1978

IMCO	adopted	20nov 1981
IMO	entered into force	01sep 1984

FARTYGSSDATA:

	<u>Diana II</u>	<u>Viking Sally</u>
Kölsträckt	16okt 1978	18okt 1979
Levererat/taget i drift	08jun 1979	29jun 1980
Administration, nybygge	SWEDEN	FINLAND
Gällande SOLAS, nybygge	SOLAS 60	SOLAS 60
Registrerad i ESTLAND	07okt 1994	15jan 1993

M/S MARE BALTICUM ex DIANA II as built - Placering av förligt kollisionsskott/ramp

A. Fartygets parametrar

Längd mellan perpendiklar	lpp = 119,00 m
Spantdistans #149-#160	spd = 0,60 m
Förliga perpendikels position	FPP = 0,20 m för om #160
Position förkant bulb	BFK = 3,85 m för om #160
Distans från FPP till BFK	b = 3,65 m
Kollisionsskottets position	KSK = #149
Distans från KSK till FPP	k = 6,80 m
Position ramp, bas	R1 = #156
Position ramp, 2,3m ö.dk.	R2 = 1,10 m för om #156
Distans från R1 till FPP	r1 = 2,60 m
Distans från R2 till FPP	r2 = 1,50 m

B. SOLAS 60, Ch.II, Reg. 9(a)

- (i) Krav 1 $k > 5\% \times lpp = 5,95 \text{ m}$
 Krav 2 $k < 3,05\text{m} + 5\% \times lpp = 9,00 \text{ m}$

Kollisionsskottet står: rätt placerat

- (ii) Krav 1 $r1 > 5\% \times lpp = 5,95 \text{ m}$

Rampen står: 3,35 m för långt förut

C. SOLAS 74, Ch. II-1, Reg. 9(a)

Samma krav som SOLAS 60, d.v.s.

- (i) Kollisionsskottet står: rätt placerat
 (ii) Rampen står: 3,35 m för långt förut

D. SOLAS 74, 1981 AMENDMENTS, Ch. II-1, Reg. 10

2 .1	$0,5 \times b = 1,83 \text{ m}$
.2	$1,5\% \times lpp = 1,79 \text{ m}$
.3	$= 3,00 \text{ m}$
<hr/>	
tillägg (t) = minimum (.1;.2;.3) = 1,79 m	

- 1 Krav 1 $k > 5\% \times lpp - t = 4,17 \text{ m}$
 Krav 2 $k < 3,05\text{m} + 5\% \times lpp - t = 7,22 \text{ m}$

Kollisionsskottet står: rätt placerat

- 3 Krav 1 $r1 > 5\% \times lpp - t = 4,17 \text{ m}$
 $r2 > 5\% \times lpp - t = 4,17 \text{ m}$

Rampens bas står: 1,57 m för långt förut
Rampen 2,3m ö. dk. står: 2,67 m för långt förut

M/S ESTONIA ex VIKING SALLY as built - Placering av förligt kollisionsskott/ramp

A. Fartygets parametrar

Längd mellan perpendiklar	lpp = 137,40 m
Spantdistans #149-#160	spd = 0,60 m
Förliga perpendikels position	FPP = 0,20 m för om #160
Position förkant bulb	BFK = 4,65 m för om #160
Distans från FPP till BFK	b = 4,45 m
Kollisionsskottets position	KSK = #149
Distans från KSK till FPP	k = 6,80 m
Position ramp, bas	R1 = #156
Position ramp, 2,3m ö.dk.	R2 = 1,10 m för om #156
Distans från R1 till FPP	r1 = 2,60 m
Distans från R2 till FPP	r2 = 1,50 m

B. SOLAS 60, Ch.II, Reg. 9(a)

- (i) Krav 1 $k > 5\% \times lpp = 6,87 \text{ m}$
 Krav 2 $k < 3,05\text{m} + 5\% \times lpp = 9,92 \text{ m}$

Kollisionsskottet står: 0,07 m för långt förut

- (ii) Krav 1 $r1 > 5\% \times lpp = 6,87 \text{ m}$

Rampen står: 4,27 m för långt förut

C. SOLAS 74, Ch. II-1, Reg. 9(a)

Samma krav som SOLAS 60, d.v.s.

- (i) **Kollisionsskottet står: 0,07 m för långt förut**
 (ii) **Rampen står: 4,27 m för långt förut**

D. SOLAS 74, 1981 AMENDMENTS, Ch. II-1, Reg. 10

2 .1	$0,5 \times b = 2,23 \text{ m}$
.2	$1,5\% \times lpp = 2,06 \text{ m}$
.3	$= 3,00 \text{ m}$
<hr/>	
tillägg (t) = minimum (.1;.2;.3) = 2,06 m	

- 1 Krav 1 $k > 5\% \times lpp - t = 4,81 \text{ m}$
 Krav 2 $k < 3,05\text{m} + 5\% \times lpp - t = 7,86 \text{ m}$

Kollisionsskottet står: rätt placerat

- 3 Krav 1 $r1 > 5\% \times lpp - t = 4,81 \text{ m}$
 $r2 > 5\% \times lpp - t = 4,81 \text{ m}$

Rampens bas står: 2,21 m för långt förut
Rampen 2,3m ö. dk. står: 3,31 m för långt förut