

*Utskrift för eget bruk. Ej helt överensstämmande med ljudbandet./GG*

## Utskrift av samtal med Åke Sjöblom och Gunnar Zahlér på SHK 94-11-02.

Band A-46 f Omfört till aktbil D 6 a

OF Olof Forssberg, SHK  
ÅS Åke Sjöblom  
GZ Gunnar Zahlér  
HR Hans Rosengren SHK  
ON Olle Noord, expert  
BS Bengt Schager, expert

OF Från 12 till 1 ?

ÅS Till ungefär 1730. Vi steg av när överstyrman, som var commanding officer, skulle börja ägna sig åt lastningen. Jag ska börja från början. Vi godtog oss ett uppdrag åt vår exportenhet i Norrköping som säljer bl. a tekniskt ? även mjukvaror i form av besiktningsskaper och allt möjligt sånt här till inte bara de baltiska länderna, utan där är en ganska stor marknad och efterfrågan finns faktiskt lite överallt. Så hade tidigare Stockholmsarna ägnat sig åt detta, de var rätt så trötta på det, Gunnar hade varit med ett tillfälle innan och nyfiken som jag är sade att jag skulle åka med en vända och se vad det egentligen handlade om, vilka förutsättningar det är. Vi kom över på måndag middag ungefär sedan satt vi under eftermiddagen på deras administration och lade upp en time schedule. Detta jag berättar framgår av rapporten så att ni kan gå tillbaka in i det här. Vi lade upp en time schedule, vi definierade inga besiktningssubjekt, utan det fick vi dagen efter.

På tisdagen hade vi teoretisk genomgång ifrån 9 ungefär fram till 12. Syftet här, det ska jag naturligtvis tala om också, det var alltså att utbilda dem i konsten att utföra Port State control, alltså inte göra regelrätta besiktningar för att certifiera egna båtar eller någonting sånt. Så vi gick då igenom alla de internationella konventionerna, vi diskuterade Port State kontroll-förfarandet. Det var i princip hur man lägger upp arbetet, vem man talar med om vad, hur man avrapporterar, vem man avrapporterar till, vilka befogenheter man som en inspektör har ombord, vilka hänsyn man ska ta till allting, runtom. Så efter lunch så besökte vi då Estonia. Objektet valdes utav estländarna. Vi hade alltså inget intresse utav varken det ena eller det andra. Och som en utav våra trainees sade, de ville hemskt gärna visa det bästa de hade.

OF: Det var ingen skarp kontroll, utan det var en övningskontroll ni gjorde då?

ÅS: Vi alltså valde ur olika bitar i SOLAS-konceptet, en del grejor i Loadline-konceptet, MARPOL, STCW, alltså alla de här kringgående internationella konventionerna. Så att det är alltså inte tal om att vi har gjort en ordentlig besiktning. Det har vi alltså inte, va.

OF: Inte hamnstatskontroll heller ?

ÅS: Egentligen inte, Nej, .. Utan just för att dels visa dem förfarandet. att man hade till att början med att kontakta ansvarigt befäl ombord, vilket vi gjorde naturligtvis. Vi fick inte träffa befälhavaren utan det var överstyrman som tog hand om oss. Befälhavaren var enligt uppgift på Pilot examination så att han var alltså upptagen. Vi redogjorde då för överstyrman varför vi var där och vad vi hade tänkt vi skulle ägna oss åt under eftermiddagen och där var alltså inga besvärigheter alls, utan de var oerhört öppna, mycket sympatiska och stämningen var som den ska vara när vi gör en hamnstatskontroll, mycket, mycket avspänd, trevlig. Vi började gemensamt uppe i, jag vet inte om det var officersmässen (HR:typ av dagrum) ja, där vi då gjorde en dokumentkontroll, det är det man alltid börjar med. Där vi gick igenom alla deras certifikat, vi bad dem visa ett antal handlingar, stabilitetsboken - där hakade det upp sig lite grann redan ifrån början. Vi fick inte

se den typ utav stabilitetsbok som vi ville se och vi säger ju inte någonstans att den saknas ombord, men överstyrman som har det sista ansvaret, han hade alltså inte tillgång till det här materialet och uppenbarligen visste han inte riktigt var han skulle hämta det någonstans. Det vi saknade var alltså en godkänd stabilitetsbok med en ? (OF hostar). De kunde inte visa en "damage" control plan, lastsäkringsmanual. Brygginstruktionerna hittade vi inte på bryggan där uppe sen. Fartygets karakteristik över skador med returnings circles hittade vi inte heller. Jag skulle vilja säga att efter den här dokumentationskontrollen så delade vi oss så att Gunnar tillsammans med fyra utav de nio fick chiefen med sig ? på ett alldeles utmärkt sätt, för de hade också ett intresse av att estländarna skulle få en ordentlig inblick i det. Så Gunnar var chief och fyra man tror jag väl var med startade allra längst ner och arbetade sig uppåt, medan jag tillsammans med överstyrman och de fem, övriga, vi började högst upp och gick alltså neråt. Så det stökade lite med dokumentkontrollen vi gick igenom certifikaten, vi var inte riktigt nöjda med de heller utfärdade utav Bureau Veritas, men det var mer i detaljer. Vi efterlyste dispenscertifikat för deras life rafts, det var SOLAS pack B- livflottar och har man det så brukar det alltid åtföljas utav ett dispenscert av den myndighet som har cerifierat båten. Vi säger ju inte att inte alla de här dokumenten fanns ombord, men överstyrman, acting commanding officer, kunde alltså inte visa oss dem, utav olika anledningar.

OF: Ni misstänker alltså att kaptenen hade låst in dem någonstans.

ÅS: Det är inte alls omöjligt. Vi ser det nu precis som jag upplever det. Jag började ju däruppe och vandrade neråt, och det körde ihop sig lite grand på bryggan. Nu kan jag inte de "findings" riktigt utantill. Men vi hade ett resonemang. Jo, detta med stabiliteten. Vi frågade överstyrman vem som utförde stabilitetsberäkningarna ombord innan avgång och då sade han: - "andre styrman". Vi träffade aldrig andrestyrman, jag väntade men han var väl upptagen någonstans. Vi träffade inte honom efteråt heller. Men vi var som sagt lite fundersamma, men det var alltså inte meningen att vi skulle sitta och kraka upp oss där utan vi skulle gå vidare. På bryggan däruppe hade vi resonemang om MIME-panelen, för --lag, det finns noterat, om jag inte minns alldeles galet. Det var inte så att den inte fungerade. Nu testade vi alltså ingen stängning av .. Man gör inte det när man kanske är 500-600 människor ombord, det är alldeles omöjligt. Gunnar däremot gjorde några lokala tester där nere

Så felet med MIME-panelen det var egentligen att överstyrman inte riktigt visste vad som var öppet och stängt. Det lyste grönt nämligen och överstyrman trodde att det betydde att det var stängt. Och det ska det egentligen göra enligt de nya SOLAS-reglerna. Men på denna båten betydde det att de stod öppna.

Vi resonerade lite om deras auto-route, de hade alltså inget protokollsalarm som de skulle ha enligt IMO -resolutionen A 342. Det fanns alltså ingen referens från en oberoende kompass, en magnetkompass exempelvis. Detta är då alltså bara sådant som vi diskuterade med överstyrman, diskuterade med våra trainees, för att de ska få en blick för vad det handlar om. Vi tittade på den monitor, man hade för bogporten. Den var placerad inne i karthyttan, som den är på alla båtar, den är ju, jag vet inte om de hade någon repeat (GZ?: I maskinutrymmet fanns också, ja) Jaså, där hade de . Det är ju aldrig någon som tittar i den. Man står ju inte och stirrar i en monitor innan avgång. Det är därför man vill hemskt gärna ha ytterligare en där nere i maskinkontrollrummet för där sitter de alltid. Men allt sånt här fungerade det var alltså i drift. Vi checkade internkommunikation. Sedan på vägen ner vi körde ett par brandalarm. Vi checkade branddörrar. Där det hakade upp sig, det var väl i köket egentligen, för där hade man totalsaboterat inbyggda brandskyddet, utan att riktigt förstå vad man hade gjort. Runt pannrummet stämde ingenting. Allt sånt antecknade vi och skrev in sen. Vi fortsatte ner, vi möttes väl nere på däck någonstans

(GZ?: -jo, på bildäck) ja, där jag gick och bökade med överstyrman och vi rotade med friboardsgrejor, det var alltså luckor öppna som absolut aldrig hade varit stängda. Man stängde ju efter sig, eller, allt eftersom det gick och liksom undrade varför stod den öppen och si och så, och vet ni vad det innebär om det kommer in vatten och bubbelibubb och allt det här. Så Gunnar sedan kom nerifrån. Du kan väl berätta Gunnar vad du såg, vad ni gjorde.

Vi testade all möjlig utrustning och det ska jag absolut säga att det allmänna intrycket från min sida var att hon var oerhört välskött faktiskt. De system vi testade fungerade alla oklanderligt. Det gjorde det faktiskt så där har jag ingenting att anmärka på.

HR Du sade ni började uppifrån och gick ner. Var ni aldrig uppe på toppbryggan någon gång?

ÅS: Allra högst upp.?

Hans: Jag tänker på epirbarna.

ÅS :Nej, jag förstår precis vad du menar. Det var nämligen så att vi började någonstans med deras utbildning. Hade det då varit en normal hamnstatskontroll så är det inte alls säkert att vi över huvud taget hade gjort mer än gått vägen upp, där man då ser en mycket väl underhållen båt, välskött allting, verkar OK, certifikaten finns där, då är slutpunktsläget att då gör du inte mer.

?: - Då är det inga som man säger "Monic Clear Groundes?"

ÅS: Nej utan här så var nu ett rent övningsobjekt där vi då litet noggrannare än normalt tittade in i de olika SOLAS-bitarna, Loadline-bitarna och allt sån't där.. Jag tror Gunnar ska få komma in lite.

ON?: Tittade du på spygatten?

GZ: Jag tittade inte på några spygatter alls, du menar om de var stängda eller inte

ON : Hur de såg ut, om de var fulla med grus eller?

GZ: Nej, nej, det var inte aktuellt.

ON: Nej, då så.

GZ Men bildäcket var väldigt rent över huvudtaget. och om man tittade in mellan spaltfack och så, var det rent och snyggt.

*Mycket oklart avsnitt:*

... gick ner i maskin och körde lite grann övningar där nere med quick closing ? på bränslesidan och gick runt och tittade på renlighet och de här pelare från botten tankar och så där, att de hade fungerande självstängningsventil, lite genomföringar så att de inte hade gått igenom vattentäta skott, och körde vattentäta dörrarna helt manuellt nerifrån och det låg hela tiden med input uppifrån bryggan att hållas öppna. När vi körde de fram så släcktes ? så for de till öppet läge med detsamma, så det bidrog..?, som vi sade innan, vi körde inte uppifrån och stängde alla dörrar, just med tanke på att det fanns folk ombord.

Ja, så gick vi sedan in i passageraravdelningen, ( ÅS: -"du hade någon notering om nåt?) pelare?...han kallade med det samma på en kille som kom med en skiftnyckel och justerade upp det. Och sedan gick vi vidare upp i passageraravdelningen under bildäck och körde några stängningar av vattentäta dörrar där också. Det fungerade alldeles utmärkt, vi gick igenom helt riktigt och där var signaler och tutor och grejor. Så gick vi en runda på bildäck och tittade på huvudbrandlina, sektionventiler och brandposter och sån't där. Så gick vi ut och tittade på rampen. Då såg vi att den här skadan på packningen, stora, den där som de har hängt upp sig väldigt kraftigt på, det var ungefär en halv meter på varje sida, om man säger, i mungiporna. Därför de kunde inte se längre framför, där låg ju rampen nere. Och det var en ren mekanisk nötning på den alltså. Ska man förklarar det så här, tänk att man står och slår med en yxa så att det var fläkt, men det var inte borta. Men det kan omöjligt hålla tätt som den såg ut. På båda sidor likadant. Och då sade jag till

chiefen : -Det där får ni ta och göra någonting åt. - "Ja," sade han, "vi har beställt det till vi ska in på varvet." Så det var tydligen med i planeringen.

Och sedan sprang vi på det andra gänget uppifrån och så fortsatte vi gemensamt på bildäck och då såg vi de här luckorna. För vi var nere i bogpropellerrummet så de var en lucka på var sida, de var stängda efter att vi hade varit där.

HR? De stängde dem efteråt?

GZ: Ja när vi gick. Jag vet inte om de var, för jag sade, vi går ner och tittade på annat med chiefen så om den stod öppen tidigare, det vet jag inte. Ja, sedan började de köra in trailers när vi stod där nere och då såg jag några av de här spännbanden, de där vanlig standard. Och då såg jag någon som stod och drog, haka över från? Då tog de och hängde upp de igen på de här rälsen? de har, i stället för att slänga dem åt sidan. Och det där? defekta spännband och lashinganordningar kommer till.

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

GZ: Men vi tittade inte på alla, utan det var bara vad vi såg...?

ÅS: ...och då frågade jag honom, ni använder väl inte dem sade jag, de ska ju i land. Och då sa han det att "if necessary" det kan ju i princip betyda vad som helst, att man kanske hade dem som spare. Vi vet ju att man på alla båtar som går på öststaterna, där man blir bestulna, ständigt på denna utrustning, man blir av med det, lastbilsförarna tar det med sig. Men vi vet ju också att denna typ av utrustning den ska de inte använda, den ska slängas, om den inte är helt intakt. Så att vi forskade inte mer i det egentligen, utan vi bara noterade, och sedan hade vi det här allmänna resonemanget med våra trainees om vikten av att man ombord städar undan defekt utrustning, så att man inte av misstag använder den. Det kan ju vara en matros som inte riktigt förstår det här. Det ska alltså inte vara upphängt, där man hängde upp det, utan det ska väck.

Efter detta sedan, eftersom man var på väg att, klockan var väl fyra då ungefär tror jag (GZ: "nästan halv fem"). Vi gick sedan upp i mässen igen och vi satt då ensamma en tjugo minuter, mera som åhörare, trainees som då hade gått och gjort egna anteckningar och hade varit duktiga, då skrev vi den listan där. Den formulerade vi ihop med våra elever och sedan hade vi en stor genomgång med överstyrman, chief. Sedan var där en tre, fyra andra officerare. Jag vet inte vad det var för några.

GZ: Jag tror att Andreson sa....han hade bara ett smalt streck på sig

ÅS: Ja, jag vet inte riktigt vad det var någon. Vi lämnade alltså av allt det här muntligen och då hade vi samlat de anteckningar som min grupp hade och de Gunnar hade samlade vi på en lista. Vi diskuterade detta med bogvisiret med övertyrman, vi ser ju allt sån't, alla skador på den typen av utrustningar? alltid lite. Gunnar beskrev ju skadan för mig och någon form av rent mekanisk åverkan hade kanske inte passat riktigt. Och vi visste att Bureau Veritas hade varit ombord ungefär en månad innan så vi frågade överstyrman om Bureau Veritas hade några recommendations på denna utrustning. Och han hade absolut ingen aning. Vi släppte ämnet sedan. Vi såg då ingen anledning att jobba vidare med det. Vi ställde spörsmål och talade om för våra trainees att är det någonting så finns det skrivna recommendations och då finns det ombord och överstyrman hade alltså ingen aning, det var alltså commanding officer. Då utgick vi ifrån att det inte fanns någonting.

? Var det ramphuspackning?

ÅS: Visiret, ja. Så när vi sedan hade diskuterat. Vi var faktiskt missnöjda med deras, som vi sade till överstyrman, vi tyckte det var en brist på respekt för Loadline matters. There was a lack of respect for loadline matters. Vi hade ett resonemng med honom och han var mycket öppen och han tog emot sig all det här. Man kan naturligtvis med facit i hand, jag menar då är det väldigt lätt att styra in sina tankebanor efteråt. Men ni ska vara oerhört medvetna om, att fartyget var ytterst välskött. Det allmänna intrycket när vi var ombord

var oerhört gott. I och med att allt detta har hänt, omedvetet gör naturligtvis Gunnar och jag också på det sättet att vi kopplar samman det här. Men ett faktum är att vi formulerade oss exakt på det sättet : "we have seen a lack of respect for loadline matters", som vi faktiskt var väldigt missnöjda med. Vi lämnade fartyget sedan, stämningen var faktiskt mycket mycket öppenhet, det var över huvud taget en mycket angenäm eftermiddag

GZ Du frågade om det var rampen och visiret. Jag tittade på rampens ? rent visuellt och där kunde jag inte se några skador. Det går automatiskt , ögonen går mer runt så här.

ÅS: Men det fanns absolut ingenting, för vi har ju naturligtvis diskuterat detta Gunnar och jag, oerhört mycket, inte minst för vi kände ett behov av att prata av oss rent internt.  
(Avbrott kaffe sätts in)

Vi har undrat, fanns det någonting som skulle ha ringt lite bättre, om det verkligen var irriterande, någonting som var galet någonstans, men vi kan inte med bästa vilja i världen säga att det var på det sättet.

Där var alltså ingenting som indikerade att en jättekatastrof skulle inträffa. De skadorna på bogvisirets packning i sig betyder absolut ingenting, mer än kanske ett mindre droppläckage, det är ju i princip bara vädertätthet man eftersträvar och där står alltid vatten inne i ?, alla båtar, det är ingenting onormalt på det sättet. Men självklart har ju vi fundrat lite efteråt. Det var alltså en brist på respekt när det gäller loadline grejor, inte bara det utan dessutom en brist på förståelse. Vi diskuterade väldigt mycket med överstyrman när han var med oss. Men det kan ju vara rent individuellt för överstyrman. Vi träffade ju inte de andra. Vi kan inte påstå att det var en svaghet i kompetens jämfört med övrigt befäl vi stöter på runt om. Så det var absolut ingenting med ...det tror jag nog vi är helt eniga om.

GZ Oh, ja.

BS Hur yttrade sig den här bristen på förståelse?

ÅS: Det började ju egentligen med MIME-panelen, du menar hur överstyrman på en båt, direkt ansvarar för..

Detta är ju utrustning som ingår i Damage control plan, det ska stängas direkt. Och det stängs uppifrån i emergency. Det är ju normalt åtminstone att de vet om det är stängt eller öppet, det måste jag nog säga. Sedan är det ytterst olyckligt med alla såna MIME-paneler, för ända fram till SOLAs 90 nu, så har det inte varit förbjudet att ha grönt ljus när de stod öppna. Men det är efter SOLAS 90 för man har internationellt noterat att det skapar förvirring. Grönt är ju alltid OK, stängd dörr är OK, så att det har tagit lite tid innan man har fått till det här regelverket. Och jag skulle vilja säga att 90 % av allt det som är installerat är installerat på exakt samma sätt som på Estonia. Men då vet man ju om det. Är man osäker då gör man som på en del båtar, man sätter små lappar. När vi säger det här brist på respekt, det var de här luckorna som stod öppna på friborddäck, åtminstone en utav dem där fick man använda våld när man skulle stänga, de stängde ju efterdet att vi hade stått där och resonerat och jag tror åtminstone den luckan inte varit stängd sista åren. Shall always be closed at sea, som det heter. Gunnar hade då pejlör där nere, bottenkador, tankar, så får du vatten rätt upp... Vi formulerade i alla fall, så det var åtminstone utav den digniteten att vi uppmärksammade och lämnade av det till commanding officer. Vi tyckte att ombord behövde man anstränga sig lite på denna biten.

BS Det handlar om säkerhetstänkande eller hur?

ÅS: Oh ja. Nu finns det ju också, efter Scandinavian Star, för ni ska vara oerhört medvetna om att de besiktningar vi har gjort nu efter denna olyckan, det vi har sett, har inte varit särskilt muntert. Så att det är väl inte någon båt utan att vi har haft massor av anmärkningar, varav ett antal nyttjandeförbud. För oss är detta en indikation på att ansvarigt befäl ombord de har kanske mer ägnat sig åt brandövningar, brandskydd efter Scandinavian Star och tappat bort Loadline bitarna litet grann. Trots allt det här med Herald of Free Enterprise så ligger

- Scandinavian Star emellan. Och där vi har sett vi har gjort nere hos oss 26 fribordsbesiktningar och vi har faktiskt blivit näst intill helt förskräckta. Det har varit ganska rörigt. Sprickor, skadade låsningsanordningar, säkringar som varit borta, och detta efter Estonia. Inte ens då har besättningarna varit så pass aktiva att de har tittat efter. Detta är ju ett befälhavarsvar varje dag, året runt måste de alltså hålla undan på all denna utrustning.
- BS: Talar du nu generellt, inte särskilda nationaliteter, inte svenska...
- ÅS Likadant där.
- Detta har ju Bengt-Erik naturligtvis noterat också, det är därför vi nu funderar på ett nytt koncept att erkänna att vi kanske inte kan hålla vattnet utanför bildäck och då tvingar fram ett nytt koncept att båten skulle överleva i alla fall. Denna rundtur vi nu har haft på befintligt tonnage den har varit dyster måste jag säga.
- ÅS: Tyvärr är det så.
- OF Och det är ro-ro-båtar du pratar om hela tiden ?
- ÅS Ja, några andra har vi inte tittat på.
- Sten Den där rundan du gjorde på bildäck gick du runt hela bildäcket då?
- ÅS Vi bara tog första...
- Sten Det kan ha blivit luckor stående även sedan
- ÅS Ja, vi vet inte, om det stämmer som ni säger att hon har gått ner så oerhört fort då måste hon ha varit vattenfylld, för normalt lägger hon sig, du har alltså luft...? ??  
det är ståängt..?(Flera röster, oklart) Ja, men det kan inte komma så oerhört snabbt., inte i hela båten.
- ON? Hur kommer man in i visiret i den här båten. Är det dörrar in från däck eller luckor uppifrån ?
- ÅS Jag har ingen aning
- ON Det finns ju de som har dörrar vid sidan om rampen..
- SA Diana II hade en öppning på varje sida.
- HR Inte ens trösklar..helt öppet.  
(Stökig diskussion)
- ÅS Det kan inte vara så, bara som en idé, att visiret när det har trillat av att det har slagit av en stabiliseringsfena
- OF Det finns den teorin
- ÅS Eftersom det kommer så enormt mycket vatten in på så oerhört kort tid
- OF Nu är vi på den sidan som vi inte kommer åt, tyvärr  
(*Stökig diskussion, går ej att skriva bitvis*)
- ÅS Vi talade om det du och jag, de satt in i...
- GZ Jag tror det var hjälpmotorrummet de satt i.
- OF besökte, vid besök på Veronia som lanserade teorin att...
- HR? Befälhavaren på Veronia när vi frågade honom, vad tror du vad som hände här. Det första han sade det var om visiret har trillat av så tror jag det fastnat på stabilisatorerna och slitit hål i fartygssidan.
- GZ Ja, hur skulle det annars ha gått så oerhört snabbt, för det måste ha kommit in massor med vatten under friborddäck,...
- ON Visiret är ju tungt och ganska kompakt...
- ON ...under 14 kn som det var det senaste på plottet på Mariella, det är 7 m/s . Hur många meter är det mellan fenorna och bogen, det är 6 m.
- ÅS då har du alltså henne uppåtriktad
- ON Rörelsen från början ja såvida hon inte slagit sig på andra hållet
- BS Det här ? som fanns i mungiporna? Vad är den troligaste orsaken att de har blivit?
- ÅS Jag tror att man har tätat (svårt att höra). Så man gör.. på många.?

- OF Förlåt, jag tror vi går över till det mer allmänna, har ni något ?
- ÅS Arbetspappret ni ser där, noteringar, ett antal siffror, den genomgång vi hade dagen efter, där vi skulle hänvisa till de olika SOLAS-reglerna, MARPOL, loadline, de olika siffrorna det är en kodifiering utav avvikelser, och så är det action
- OF Jag fick nog inte riktigt klart för mig, var det här en riktig hamnstatskontroll?
- ÅS Nej, nej icke
- OF Det var inte det. Så esterna gjorde inte hamnstatskontroll?
- ÅS Nej, nej, ... göra Port State kontroll på sitt eget fartyg i sin egen hamn. Vi får inte göra det i estnisk hamn. Detta var ren utbildning.
- OF Det fick formen av en ganska bra eller en bra kontroll så att säga?
- ÅS Ja på de bitar där vi tittade. Och där tittade vi oerhört noggrant. Genomgripande just när det gällde brandskyddet i köksregionerna.
- OF Vet ni förresten avgångstid för Estonia den här dagen?
- ÅS 19 sade de till oss, estnisk tid.
- OF Ja, men gick hon 19 också?
- ÅS Ingen aning
- OF Har ni varit där båda två flera gånger i Estland ?
- ÅS Gunnar har varit där en gång innan..
- OF Har ni någon kommentar till besättningen, befälet emellan, hur fungerade, vet ni något om det? Den fråga som ju alltid kommer upp, rysk kultur med mycket auktoritärt system befälhavaren mer eller mindre Gud Fader osv. Vet ni något om det ? Kan ni kommentera det?
- ÅS Egentligen inte, inte jag i alla fall.
- GZ Nej, inte jag heller. När vi var där åkte vi faktiskt med Estonia både dit och tillbaks igen (jag och Johan Bååth, första gången) och då var vi uppe, vi hade precis kommit till Stockholm och Johan Bååth hade tydligen varit involverad när hon började och höll på att snacka med någon styrman då men aldrig någonting som...
- OF De dokument ni saknade, ni fick aldrig någon förklaring varför de inte..
- ÅS Ja, vi släppte det. Vi ville bara visa våra trainees vad det är de ska begära fram. Det finns ju viktiga dokument, det finns mindre viktiga dokument och det finns ganska ointressanta dokument ombord.
- GZ Vi spenderade mellan 2-3 timmar bara på dokumentationskontroll och det gör vi inte normalt.
- ÅS Normalt sitter du inte på det sättet utan det var ju mera i deras utbildningsändamål.
- OF Men det innebär också, att om det hade varit en riktig hamnstatskontroll då hade ni stressat mer och inte gett er förrän de här viktiga dokumenten hade kommit fram, är det så ?
- ÅS Nej, det tror jag , som hon såg ut så hade man förmodligen nöjt sig med certifikaten enbart. Det tror jag faktiskt.
- BS Överstyrman, vad var hans attityd, till att han inte kunde presentera de där dokument ?
- ÅS Ja, han kände sig stressad. Vi begärde kanske fram för mycket. Det var ju inte bara de här bitarna. Vi begärde ju fram deras rigbok, oljelogbok, safetyplanerna, det var massor. Han sprang som en...Det var inte så enkelt. Det som störde honom allra mest tror jag det var att vi hade detaljmarkeringar på Bureau Veritas certifikat, det tyckte han var mycket förargligt. Han tyckte det var oerhört pinsamt att de inte hade något dispenscertifikat för livflottarna. Men sen det här med damage.. (slut band)