

The Independent Fact Group

Urkundsförfalskning för att dölja bristande sjövärdighet

(En sammanfattning av den fullständiga rapporten)

Stabilitetsbok - felaktig
Säkerhetsplan - felaktig
Muster Plan (alarmlista) - felaktig
Skadekontrollplan - saknades
Branddörr fungerar ej
Lastsäkringsmanual - saknades
Nödgeneratormanual - saknad eller felaktig

Haverikommissionen:
**“Vid avgång från Tallinn den 27 september 1994
var ESTONIA sjövärdig...”**

Manual för bryggrutiner - saknades
Vattentäta dörrar går ej att stänga
Manual för nödrutiner - saknad eller felaktig
Packning till visir skadad
Manual för styrutrustning - saknad eller felaktig
Luckor på bildäck ej stängda
Manual för manöverkaraktäristik och skadekaraktäristik - saknades
Två portabla brandsläckare saknas i maskinrum.....

STATEMENT REPORT

Subject: Forgery to hide lack of seaworthiness
Type: statement
By: Björn Stenberg and Johan Ridderstolpe
Status: Proved
Date: 99-06-14
Version: Report - Swedish
(Urkundsförfalskning för att dölja bristande sjövärdighet)

Fakta gruppens syfte och målsättning:

Fakta gruppen bildades i början av 1999 för att på ett strukturerat och metodiskt sätt bringa klarhet i de många frågor och spekulationer som uppstått kring Estoniakatastrofen, runt den internationella haverikommissionens arbete samt den politiska, juridiska och mediala handläggningen av den tragiska olyckan och dess konsekvenser.

Syftet är att ge inblandade beslutsfattare möjlighet att, baserat på fakta, ta beslut om ett återupptagande och vidare åtgärder i detta ärende. Vårt arbete ska också kunna ligga till grund för medias och allmänhetens möjligheter att ta ställning till de fakta som finns rörande olyckan och dess konsekvenser från ett både tekniskt och samhälleligt perspektiv.

Det övergripande målet är att få till stånd en ny haveriundersökning som i detalj kan beskriva olycksförloppet och dess orsaker med påföljande utmätning av moraliskt och juridiskt ansvar där sådana är möjliga.

Våra drivkrafter är det tillskott till sjösäkerheten som en riktigt utförd undersökning kan ge samt vår omsorg om Sveriges rykte som sjösäkerhetsnation och rättsstat.

Metodbeskrivning:

I vårt arbete har vi utgått från att ett problems lösning aldrig blir bättre än validiteten i de gjorda grundantagandena. Vi har därför stipulerat några metodregler för vårt arbete varav de nedan beskrivna utgör vår metodiks fundament:

1. Alla scenarier måste anses vara sanna till dess att motsatsen är bevisad.
2. Alla observationer, antaganden eller påståenden, som ett scenario grundar sig på, måste anses vara falska till dess att motsatsen är bevisad.

Vi har definierat ett antal kriterier för när en observation, ett antagande eller påstående kan anses vara sann eller falsk samt processer och rutiner för en observations, ett antagandes eller påståendes väg från oklarhet till klarhet. Dessa kriterier rör teknisk, empirisk, statistisk och/eller semantisk bevisning som om de är relevanta, alla måste vara uppfyllda för att en observation, ett antagande eller påstående skall kunna klassas som fakta.

Det material vi arbetat med är huvudsakligen de dokument, ljudfiler och filmer som finns i Statens Haverikommissionens Estoniaarkiv med kompletterande information från andra öppna källor och därtill material från Meyervarvet och dess oberoende kommission.

Innehållsförteckning*	Sida
Sammanfattning	3
Definitioner och klarlägganden till denna rapport	4
Internationella konventioner	5
Nationell sjöfartsadministration och Klassningssällskap	6
Samarbete maritima projekt, Sverige - Estland	7
Internationella haverikommissionen	9
Urkundsförfalskning av protokoll från hamnstatskontroll	10
Sista hamnstatskontrollen i Tallinn	17
Anmärkning 1: Bow door, packing damage	18
Anmärkning 2: Sounding pipe, Aux Eng room	20
Anmärkning 3: 2 portable fire exting missing eng room	22
Anmärkning 4: Safety Plan	24
Anmärkning 5: Muster List	28
Anmärkning 6: Damage Control Plan	31
Anmärkning 7: Cargo operational manual	33
Anmärkning 8: Fire prevention	35
Anmärkning 9: "off-course" alarm not installed	38
Anmärkning 10: Means of control, MIMIC panel	41
Anmärkning 11: Manuals and instructions	44
Anmärkning 12: Windows in Galley not possible to close	48
Anmärkning 13: Covers on bulkhead deck to be closed	50
Anmärkning 14: Cargo securing devices	53
Provisoriska certifikat efter flaggbytet - Bureau Veritas	56
Några avslutande frågor	58
Analys av SOLAS 74	60
(i relation till kontrollen av MS Estonia den 27/9 1994)	
Analys av Paris MOU	64
(i relation till kontrollen av MS Estonia den 27/9 1994)	
Översikt MS Estonia 1992 - 1994	66
(Kronologisk översiktsbild av certifieringar, kontroller och övningar)	
Källhänvisning	67
Dedikation	68

*Gråmarkerade avsnitt ingår endast i den fullständiga rapporten.
 Finansiell uppbackning mottages tacksamt.

Sammanfattning

Faktagruppen bevisar i denna rapport att kopian av det hamnstatskontrollprotokoll som är tryckt i haverikommissionens slutrapport är förfalskad. Hamnstatskontrollen utfördes den 27 september 1994 i Tallinn, d v s på eftermiddagen innan MS Estonia för sista gången lämnade hamn. Trots att många kontroller tidigare utförts på Estonia i Stockolm utan större anmärkningar hittade man vid detta tillfälle ett stort antal fel varav 14 stycken noterades i protokollet.

En estnisk Sjöfartsdirektör ledde arbetet och signerade också det protokoll som upprättades. Från estnisk sida deltog 8 stycken sjöfartsinspektörer och från svensk sida 2 stycken inspektörer. De svenska inspektörerna var anlitade som "experter" för att genom seminarier och konkreta inspektioner på fartyg i internationell trafik träna sina estniska kollegor i hur kontroller utförs enligt "hamnstatskontrollsförfarandet". De svenska inspektörerna var enligt avtal mellan estniska Transportministeriet och svenska Sjöfartsverket auktoriserade att utföra sin kontrolluppgift på mandat direkt från ministeriet.

Svenska Sjöfartsverket, de medverkande inspektörerna och haverikommissionen hävdar att denna kontroll endast var en övning och att den därför inte kunde ligga till grund för de åtgärder som sjölagarna kräver.

Faktagruppen visar både att det var en riktig kontroll och att sjölagarna inte tar ledigt oavsett under vilka omständigheter brister i ett fartygs funktion eller säkerhet hittas. I en djupare analys av de konventioner och avtal som Sveriges och Estlands regeringar undertecknat beskrivs vilka åtaganden och skyldigheter dessa förbundit sig att utföra och följa.

Rapporten beskriver hur de 14 protokollförda felen står i relation till de sjölagar som gällde vid tiden och hur de i förekommande fall medverkat till olycksförloppet och det mycket höga antalet passagerare och besättningsmän som förolyckades. Ett dödstal som inte blivit så högt om Estonia varit sjövärdig.

Den enda slutsats vi kan dra från det sätt förfalskningen är gjord är att den har utförts för att marginalisera de fel som fanns på Estonia. Detta i syfte att skydda de svenska och estniska sjöfartsmyndigheterna från anklagelser om, i bästa fall, grov underlåtelsehet i sin respektive myndighetsutövning. Vi överlåter dock åt andra att definiera lämplig brottsrubricering samt vilka myndigheter och personer som har ett juridiskt ansvar i sammanhanget.

Efter noggrann analys av förfalskningen, dess urkunder och uttalanden i polisförhör framkommer att förfalskaren måste haft tillgång till den svenska haverikommissionens Estoniaarkiv. Faktagruppen utger sig inte för att kunna konkurrera med ett kriminaltekniskt laboratorium men för att få bekräftat att det är fråga om en urkundsförfalskning räcker det med att betraktaren har normalgod syn.

Sammanfattar vi denna rapport i en mening bli den: Då haverikommissionen gått så långt att man tagit till brottsliga handlingar för att dölja att Estonia inte var sjövärdig måste den befintliga utredningen ogiltigförklaras och därtill behöver de inblandade nationerna bevisa att de är rättsstater genom att utkräva det juridiska ansvar som påkallas av de brott som här redovisas.

Faktagruppen vill tacka alla de som bidragit med observationer och hjälp att söka i de arkiv som vi fler än en gång hemsökt. Främst vill vi dock tacka våra respektive familjer som stått ut med att vi de senaste månaderna varit mer än lovligt frånvarande.

Urkundsförfalskning av protokoll från hamnstatskontroll

Före avfärden den 27 september 1994 gjorde tjänstemän från Sjöfartsverket en Hamnstatskontroll av fartyget. Kontrollen skedde under eftermiddagen i Tallinns hamn och protokollfördes i enlighet med gällande bestämmelser. Ansvariga från Sjöfartsverket var Överinspektör Åke Sjöblom och inspektör Gunnar Zahlér. Estnisk chef vid kontrollen var Aarne Valgma, chef för Fartygskontrollfunktionen vilket motsvarar den svenska titeln Sjösäkerhetsdirektör.

Av inlämnad dokumentation framgår att hamnstatsprotokollet omfattar en sida, "Form A" och en sida "Form B" där de fel man hittat har angivits. Denna Form B är ett blankettset med en originalsida och två genomslagskopior.

Hamnstatsprotokollets två genomslagskopior i original, Form B, har Åke Sjöblom lämnat till haverikommissionen i Stockholm. I Estoniaarkivet diariefört 94.11.03 som aktbilaga A 46 b och c. Sjöblom har enligt polisförhör motsatt sig att lämna handlingerna till polisen och angivit att de endast skulle lämnas till haverikommissionen. Förhör har även hållits med Åke Sjöblom och Gunnar Zahlér 1994.11.02 hos haverikommissionen, aktbilaga D 6 a. Därtill har Åke Sjöblom intervjuats i Tallinn den 28 september 1994 där bandutskriften har aktnummer D 28, och förhörts av svensk polis i telefonförhör vilket i sammandrag återfinns i SHK:s (Statens Haverikommission) Estoniaarkiv med aktnummer D 8 (F242-1).

På omvägar via estnisk och svensk polis har ett förhör med Aarne Valgma som hållits av estnisk polis inkluderande en hamnstatsprotokollsrapport (en vidimerad kopia av första sidan i blankettsetet) inlämnats till haverikommissionen, 95.01.04 aktnummer D 9. Kommissionen har diariefört dessa handlingar såsom varande från en av de överlevande eftersom det inlämnades tillsammans med ett stort antal förhör med överlevande. Intressant är att A Valgma ej ens hörts av haverikommissionen trots att han enligt polisförhöret både ledde och övervakade hamnstatskontrollen ifråga.

Haverikommissionens redogörelse för fartygets allmänna tillstånd vid avgång:

5.2 Fartygets allmänna tillstånd vid avgång	
<p>Vid avgång från Tallinn den 27 september 1994 var ESTONIA sjövärdig och behörigen bemannad. Det fanns inga anmärkningar från vare sig myndigheten eller klassningssällskapens besiktningar. Fartyget var, enligt olika vittnen, väl underhållet.</p> <p>Under den sista dagen i Tallinn användes fartyget för utbildning av <u>estniska fartygsinspektörer</u> i hamnstatskontroll enligt Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU, se 9.1). <u>Dessa fartygsinspektörer genomförde en grundlig inspektion av ESTONIA enligt föreskrifterna för ovannämnda kontroll under ledning av två erfarna inspektörer från Sjöfartsverket i Sverige.</u> Övningen dokumenterades i ett standardprotokoll som var upprättat i den i Paris MOU föreskrivna formen. <u>En kopia av det protokollet ingår i supplementet.</u></p>	<p>De svenska fartygsinspektörer som ledde övningen har förhörts av kommissionen och har uppgivit att fartyget var i gott skick och mycket välunderhållet. <u>De fann inga brister som skulle ha föranlett att fartyget kvarhållits eller ha medfört någon annan allvarlig anmärkning, om inspektionen hade varit en reguljär hamnstatskontroll.</u> Några anmärkningar noterades dock. Så t.ex. var bogvisirets gummitätningar slitna, hade slitmärken på några ställen och var i behov av utbyte. Vidare var vattentäta luckor på bildäck öppna och i ett skick som tydde på att åtminstone en av dem normalt inte var stängd. Under förhöret uppgavs också att de svenska inspektörerna hade upplevt "brist på respekt för fribordsfrågor" (lack of respect for issues related to load line matters) i sina kontakter med de befäls personer som de mött under övningen.</p>

Bild 1.Haverikommissionens rapport 5.2

I texten ovan anges att Estonia skall ha varit väl underhållet, att en kopia av det under "hamnstatskontrollövningen" upprättade protokollet ingår i rapportens supplement samt att "De fann inga brister som skulle ha föranlett att fartyget kvarhållits eller ha medfört någon annan allvarlig anmärkning, om inspektionen hade varit en reguljär hamnstatskontroll."

Bevis för urkundsförfalskning:

I supplementet 223 finns den kopia som haverikommissionen anger är en kopia av Sjöbloms "Form B". Den tryckta kopian (förfalskningen) återger inte samma innehåll som de båda dokument som inlämnats till haverikommissionen i Stockholm, ej heller är namnteckningen den ursprungliga.

Vi har efter ingående undersökning av dessa dokument, i förfalskningen funnit fler än 20 tydliga skillnader visavi de inlämnade originalen. Vi nöjer oss i denna rapport att redovisa 6 av dessa skillnader.

De olika dokumenten presenteras i 70 procent av ursprunglig storlek i följande ordning: 1. Haverikommissionens förfalskning, 2. Åke Sjöbloms inlämnade genomslagsoriginal, 3. A Valgmas inlämnade vidimerade kopia av rapportens förstasida och 4. Haverikommissionens förfalskning med inringningar som facit. Därefter kommer en sida med de olika namnunderskrifterna i 150 procents förstoring för mer detaljerad jämförelse.

Fel 1: På förfalskningen saknas alla referenser till Svenska Sjöfartsverket. På Valgmas kopia saknas också all hänvisning till Sjöfartsverket förutom Sjöfartsverkets blankettnummer. Sjöbloms genomslagsoriginal visar hur dessa dokument borde sett ut.

Fel 2: På förfalskningen och Valgmas kopia saknas texten i den tredje spalten "convention references". Sjöblom har korrekt fyllt i dessa referenser enligt regelverket varav framgår att han haft för avsikt att stoppa fartyget.

Fel 3: Förfalskningen har som Sjöbloms original tillägg i den handskrivna texten i spalt 2; ", packing damage" och "(A few pieces of sec. Dev worned out)". Valgmas kopia saknar dessa tillägg. Intressant är att förfalskningens tillägg inte har samma position relativt övrig text som på Sjöbloms original. Förfalskaren måste haft tillgång till det svenska arkivet.

Fel 4: På Valgmas kopia och Sjöbloms original är Valgmas titel: "Head of National Ship Inspect. Division." Förfalskaren har av någon anledning fyllt i fel titel: "Head of National Ship Inspection Department".

Fel 5: Den tryckta texten på förfalskningen är mycket dålig och i vissa fall bortredigerad samtidigt som den handskrivna texten är skarpare än på Valgmas kopia. Genom att den tryckta texten redigerats försvinner all information om vad en hamnstatskontroll kan leda till för åtgärder.

Fel 6: Namnteckningar och namnförtydliganden är förfalskade. På Valgmas kopia och Sjöbloms genomslagsoriginal är de identiska (även i hög förstoring). Valgmas vidimering, gjord två dagar senare i samband med det polisför som hölls med honom, är näst intill identisk med hans signatur vid hamnstatskontrollen. Därtill kan nämnas att originalens textmassor är 11 procent "högre" och 1 procent "smalare" än i förfalskningen.

I skenet av de fel som hittats kan vi inte dra någon annan slutsats än att denna förfalskning är utförd för att marginalisera de brister Estonia hade och också skydda de svenska och estniska sjöfartsmyndigheterna från anklagelser om brister i respektive myndighetsutövning.

31/05 '96 13:56 372 6 312303 ENMB --- CMM TALLINN EST. 002

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 ESJE
 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	Soundings pipe tank Eng. room		17
0720	2 portable fire extingu. 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 DECK, BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING FIRE DOOR IN STALLEY NOT WORKING PROPERLY		17
1520	'OFF-COURSE' MARK NOT INSTALLED		99
0745	MEANS OF CONTROL: MIMIC PANEL		99
2055	MANUALS AND INSTRUCTIONS (ENG. GEN., BRIDGE ROUTINES, EEL HANDLING, STEERING GEAR, MANOEUVRE CHARACTERISTICS)		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE		17
1250	COVERS ON BULKHEAD DECK TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF SET DEV WORNED OUT)		99

Continuing page no yes

name Head of National Ship Inspection
 duty authorized surveyor Alafma Valgma
Department

completed in the event of a deficiency

31/05 '96 14:01 LBH/VAST NRO9882 S.002

Bild 2. Haverikommissionens förfalskning (70 %).

Observera namnteckningen, bristen på referenser till svenska Sjöfartsverket, det dåliga trycket av tryckt text vid fotnoterna samt "faxsignaturen". Genom faxsignaturen ges sken av att dokumentet faxats snett. Faxtextens vinkel anger att papperet i så fall skulle blivit ca 3 cm bredare än om det gått igenom faxen rakt. Vi har inte funnit någon fax som klarar detta. Telefonnummer saknar idag abonnemang.



NATIONAL MARITIME
ADMINISTRATION

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

original in 1971 2000

A46C 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 ESTE
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	LL-66	99
1280	Sounding pipe HXK Eng. Yoom	CII-2 R.15.12	17
0720	2 portable fire extinguishers missing	CII-2 R.20	17
0920	SAFETY PLAN	CII-2 R.20	99
2010	MUSTER LIST	CII R.53	99
2030	DAMAGE CONTROL PLAN	CII-1 R.23	99
2045	CARGO OPERATION MANUAL	IMO A.714(13)	99
0710	FIRE PREVENTION NAV. BRIDGE DOOR, BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING, FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING PROPERLY	CII-2	17
1520	"OFF-COURSE" ALARM NOT INSTALLED	IMO A.342(X)	99
0745	MEANS OF CONTROL: MIMIC PANEL	CII-1 R.15.12	99
2055	MANUALS AND INSTRUCTIONS (EM. GEN., BRIDGE ROUTINES, EM. HANDLING, STEERING GEAR, MANOUVRE CHARACTERISTICS)	CII R.8	99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE	LL-66	17
1255	COVERS ON BULKHEAD DECK TO BE CLOSED	CII-1	17
1199	CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF SEC. DEVL. WORNED OUT).	IMO A.714(13)	99

SjöV. 1104 92 12 SjöV. Tryck.

Continuing page no yes

name Head of National Ship Inspectorate
duly authorized surveyor

signature Alafine
Valques

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).

Bild 3. Sjöbloms genomslagsoriginal. (70 %).

Observera den oskarpa handskrivna genomslagstexten i spalterna 1, 2 och 4 samt den starkare texten i spalt 3 som är skriven med bläck i efterhand. Sjöfartsverkets engelska logotyp, maskinskrivna namn och blankettnummer syns alla tydligt.

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 ESJE
 9 date of inspection 27.09.1004 10 place of inspection TALLINN.

15 nature of deficiency code	text	Convention ¹ references	16 action taken ²
1284	Bow door		99
1280	Soundings pipe Aftx 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
1820	'OFF-COURSE' ALARM NOT INSTALLED		99
0745	MEANS OF CONTROL: HILIC POWER		99
2055	MANUALS AND INSTRUCTIONS (CH. GEN., BRIDGE ROUTINES, ET. HANDLING SLEEPING CETA, MANOVR. CHARACTERISTICS)		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE		17
1250	COVERS ON BULKHEAD DECK TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES		99

Sjöv. 1 104 92 12 Sjöv. Tryck.

Continuing page no yes

name Head of National Ship Inspect.
 duty authorized surveyor S. S. S. S.
 signature Alafine Alafine
/Valguse/

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).

Bild 4. Valgmas förstasideskopia (70 %)

Observera att Valgma låtit ta bort Sjöfartsverkets logotyp men att Sjöfartsverkets blankettnummer finns kvar. Sjöfartsverkets tryckta namn är här överstruken med tuschpenna. Den handskrivna texten är skarpare än på Sjöbloms genomslagskopia och stämmer helt överens handstilmässigt. Valgmas kopia saknar dock några noteringar och kryss som finns i olika varianter på Sjöbloms genomslagskopia och på Haverikommissionens förfalskning.

ENMB 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: ESJE

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 through deck		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 ROOM		
	BOILER ROOM CLOSING DEVICE MISSING		
	FIRE DOOR IN GALLEY NOT WORKING PROPERLY		17
1320	'OFF-COURSE' MARK NOT INSTALLED		99
0745	MEANS OF CONTROL MISC PAGES		99
2055	MANUALS AND INSTRUCTIONS (EN, GEN, BRIDGE ROUTINES, EEL HANDLING)		
	SLEEPING GEAR, MANOEUVER CHARACTERISTICS		99
1260	WINDOWS IN GALLEY NOT POSSIBLE TO CLOSE		17
1255	COVERS ON BULKHEAD DECK TO BE CLOSED		17
1199	CARGO SECURING DEVICES (A FEW PIECES OF SEC DEV WANTED OUT)		99

Continuing page: no yes

name: Head of National Ship Inspection Department
duly authorized surveyor: Alfmas Valgma

to be completed in the event of a deficiency

31/05 '96 14:01 LBH/VAST NRO9882 S.002

Bild 5. Facit (70%).

Inringade områden korresponderar till tydliga skillnader jämfört med Sjöbloms och Valgmas inlämnade protokoll. Observera speciellt namnteckningen och den ifyllda texten på den avdelning som Valgma är chef över. Genom att fotnotstexterna är förstörda kan inte en oinitierad läsare se vilka åtgärder en hamnstatskontroll kan leda till.

name Head of National Ship. Inspect.
 duly authorized surveyor Division

signature Alafme Alafme
/Valgme/

flag State informed, classification society informed, next port informed (for

Bild 6. Underskrift: Valgmas vidimerade förstasideskopia (150 %).

name Head of National Ship. Inspect.
 duly authorized surveyor Division

signature Alafme
/Valgme/

flag State informed, classification society informed, next port informed (for

Bild 7. Underskrift: Sjöbloms inlämnade genomslagsoriginal (150 %).

name Head of National Ship Inspection
 duly authorized surveyor Department

Alafme
Valgma

flag State informed, classification society informed, next port informed (for

Bild 8. Underskrift: Haverikommissionens förfalskning (150 %).