

Hr Taavi Rõivas

Peaminister

Eesti Vabariik

Kuupäev

Taotlus algatada uus uurimine parvlaev „Estonia“ huku põhjuse väljaselgitamiseks

1. Taotluse kokkuvõte

28. septembril 1994 uppus Läänemerel parvlaev „Estonia“ ja 852 inimest hukkus. Hoolimata asjaolust, et tegemist on rahuaja ohvriterohkeima laevahukuga Läänemerel, on selle katastroofi täpne põhjus ja kulg siiani välja selgitamata. Laevahuku uurimiseks moodustati küll Eesti, Rootsi ja Soome peaministrite otsusega Õnnetuse Uurimise Ühiskomisjon (*Joint Accident Investigation Commission*, edaspidi: JAIC), kuid selle töö jäi erinevatel, sh komisjoni liikmetest sõltumatutel põhjustel puudulikuks ja lõpparuanne väheveenvaks. Samuti on õnnetustest möödunud 21 aasta jooksul ilmnunud mitmeid uusi asjaolusid, mis lubavad tõsiselt kahelda nii JAIC-i lõpparuande järelduste teaduslikus paikapidavuses kui kogu uurimise usaldusväärsuses.

IMO, s.o Rahvusvaheline Mereorganisatsioon sätestab oma mereõnnetuste uurimise koodeksi artiklis 26.1, et mereõnnetuse uurimise läbiviinud riik peab uuesti hindama oma järeldusi ja kaaluma uurimise taasavamist, kui esitatakse uued tõendid, mis võivad sisuliselt mõjutada läbiviidud analüüsi ja selle lõppjäreldusi.¹

Sarnane nõue tuleneb Eesti Vabariigi haldusmenetluse seadustiku §-st 44, mis sätestab, et haldusmenetlus uuendatakse, kui ilmnevad uued, põhimenetluse ajal mitteteadaolnud asjaolud.

Eelnevast tulenevalt palume Eesti Vabariigi kui parvlaev „Estonia“ lipuriigi valitsusel alustada protsessi algatamiseks uus ametlik uurimine, mille eesmärgiks on laevahuku põhjuse ja täpse sündmuste käigu väljaselgitamine. Uurimine tuleks läbi viia erapooletute välisriikide ekspertide osalusel ning peaks sisaldama ka merepõhjas oleva laevavraki põhjalikku vaatlust ja dokumenteerimist kogu võimalikus ulatuses. Põhjaliku, erapooletu ja professionaalse uurimise läbiviimine ei ole vajalik mitte ainult hukkunute lähedaste õiguste kaitseks, vaid ka selleks, et saada olulisi uusi mereohutuslaseid teadmisi.

2. Eelmärkused

Enne taotluse põhjenduste juurde asumist peame vajalikuks juhtida tähelepanu kahele asjale.

Arvamus, nagu huvituksid parvlaev „Estonia“ hukust ainult ajakirjanikud, asjaarmastajatest kahtlejad ja vandeteoreetikud, tuleb ümber lükata.

¹ Originaalis: Code of the international standards and recommended practices for a safety investigation into a marine casualty or marine incident (Casualty Investigation Code, Resolution MSC.255(84)) Article 26.1: “Marine safety investigating State(s) which have completed a marine safety investigation, should reconsider their findings and consider re-opening the investigation when new evidence is presented which may materially alter the analysis and conclusions reached.”

Pärast JAIC-i uurimist on läbi viidud ka teisi ametlikke uurimisi, mille asjatundlikkuses ja usaldusväärsuses ei ole põhjust kahelda.

- Paralleelselt JAIC-i uurimisega toimetati nii Eestis kui Rootsis kriminaalmenetlust.

- 2003. aastal avaldati Rootsi valitsuse poolt algatatud eelsuuring, mis püüdis selgitada laeva uppumise kulgu.

- 2005. aastal tellis Rootsi valitsus järjekordse teadusuuringu parvlaev „Estonia“ hukkumise kohta. Uuringu peamise tulemusena loodeti selgitada uppumise asjaolude kõige tõenäolisem stsenaarium. Uuring telliti kahelt konsortsiumilt, milles mõlemas osalesid rahvusvahelisel tiptasemel teadlased.

- Aastatel 2005-2009 tegeles JAIC-i töö analüüsi ja hindamisega Eesti valitsuse moodustatud asjatundjate komisjon (edaspidi nimetatud asjatundjate komisjon).

- 2005. aastal moodustas Eesti parlament Riigikogu uurimiskomisjoni Eesti Vabariigi territooriumilt parvlaevaga „Estonia“ sõjatehnika väljaveo asjaolude väljaselgitamiseks.

- Ettepanekuid uue uurimise ja uute asjaolude kohta Rootsi parlamendile tehtud pidevalt ja neid tehakse jätkuvalt. Mitu aastat tagasi algatasid parlamendiliikmed mitteametliku töörühma, Estoniagruppen i Sveriges Riksdag, mis on siiani aktiivne.

Nende uurimiste käigus on ilmnunud mitmeid uusi fakte ja saadud uut teoreetilist teadmist. Samas, kuna laevavrakile sukeldumine on olnud keelatud, on kõik hilisemad uuringud olnud paratamatult seotud JAIC-i poolt visandatud hukuversiooniga. Lihtsalt öeldes, uuritud ei ole mitte seda, miks parvlaev „Estonia“ uppus, vaid seda, kas JAIC-i teooria on üldse võimalik.

Teine, veelgi olulisem fakt, mida alljärgneva argumentatsiooni lugemisel tuleb silmas pidada, puudutab veealuseid uuringuid.

Merepõhjas lebava lavavraki kere ei ole kunagi süstemaatiliselt uuritud, dokumenteeritud ega filmitud.

Või, kui seda on tehtud, siis ei ole uuringu tulemusi avalikustatud.

JAIC-i uurimise käigus läbiviidud tuukritööde ja vaatluste raames uuriti ja filmiti ainult laeva vööriosa, või täpsemalt piirkonda, kus oli asunud vöörivisiir. JAIC-i järeldus, et laevakeres ei ole auku, on järelikult teoreetiline oletus, mida ei ole laevakere faktilise vaatluse abil kunagi tõestatud.

Siinkohal on oluline teada, et laevavrakk asub 80 meetri sügavusel merepõhjas, mis keskmisi meresügavusi arvestades on võrdlemisi madal. 1994. aastal oli sellisel sügavusel professionaalsete tuukritööde tegemine lihtne ülesanne ning vastav Rootsi Kuningriigil olid olemas ka selleks vajalikud vahendid ja kompetents. Tänapäeval on selline sügavus jõukohane isegi harrastustuukritele. Tehniliste vahenditega saab merepõhja uurida ja filmida isegi 4000 meetri sügavusel.

See viib paratamatu tõdemuseni, et JAIC jättis uurimata kõige olulisema asitõendi, mis reaalsuses oli lihtsalt ligipääsetav. Ainuüksi selle asjaolu põhjal on asjakohane väita, et JAIC-i uurimine ei vastanud mingil juhul elementaarsetele õnnetuse uurimisele esitatud standarditele.

3. Õiguslik lähtekoht

Nagu ülal mainitud, mereõnnetust uurinud riigi(d) peab uuesti hindama oma leide ja kaaluma uurimise taasavamist, kui esitatakse uued tõendid, mis võivad sisuliselt mõjutada läbiviidud analüüsi ja selle lõppjärelt.

Uute tõenditena nimetatud sätte tähenduses tuleb käsitleda:

- 1) õnnetuse kohta teavet sisaldavaid tõendeid, nagu tunnistajate ütlused, nähtavad asitõendid jne;
- 2) meteoroloogilisi, insener-tehnilisi jm teadusliku iseloomuga väiteid, mis võimaldavad mõista õnnetuse põhjust ja taastada selle kulgu;
- 3) tõendeid, mis annavad põhjust kahelda algselt läbiviidud uurimise usaldusväärsuses.

Alljärgnevalt analüüsitakse kõigepealt teise kategooriasse kuuluvaid tõendeid. Taotluse järgnevas osas tuuakse aga välja mitmed faktid, mis annavad tõsist alust kahelda JAIC-i poolt läbiviidud uurimise usaldusväärsuses.

4. Uued teadmised

4.1. JAIC-i versioon ja selle kriitika

Parvlaev „Estonia“ oli ro-ro tüüpi reisilaev, mis tähendab, et laevale sai ühest otsast peale ja teisest maha sõita (ing.k. *roll on roll off*). Selleks tõsteti vööriisiir üles ja lasti alla vööriramp (autosild). 2. tekk (autotekk) asus 2,3 meetrit veepiirist ülevalpool.

Autoteki peal (3. tekk oli autoteki tühi osa) 4.-8. tekini oli tekiehitis, kus asusid ruumid reisijatele ja meeskonnale. 9. tekil oli kaptenisild (ehk komandosild). Autoteki all olid tekkid 1 ja 0, kus asusid kajutid, sauna- ja basseinala ning laeva mootor jm tehnilised ruumid. Allpool autotekki oli laev jagatud veekindlateks sektsioonideks, et õnnetuse korral ei saaks vesi liikuda laeva ühest osast teise.

JAIC-i lõpparuande kohaselt uppus laev seetõttu, et vööriisiiri kinnitusmehhanismid purunesid, visiir kukkus merre ja vööriramp avanen täielikult. See juhtus umbes kell 01:15. Avatud vööriramp tulas autotekile suur kogus vett, mis tekitas tugeva kreeni paremale. Kui kreennurk jõudis 40 kraadini, jäid vee alla 4. teki aknad, mis lainete ja veesurve tõttu purunesid ja päästsid vee tekiehitisse. Kreeni suurenemine jätkus ja kui laev oli vajunud külili, hakkas ahtriosa uppuma. Umbes kell 01:50 kadus laev täielikult veepinnalt. Seega, kokku kulus vöörirambi avanemisest kuni laeva uppumiseni ainult 35 minutit.²

Sellele teooriale on esitatud mitmeid nii teaduslik-teoreetilisi kui ka tõenduslike vastuväiteid.

Teaduslikku kriitikat õnnetuse kirjelduse kohta on esitatud erialakirjanduses. Selle võib kokku võtta järgmiselt. Püstivuse kaotanud laeva kreen ei saa ühtlaselt kasvada 0 kraadist 180-ni. Niipea kui vesi pääseb tekiehitisse, läheb laev mõne minutiga ümber, pöörab põhja üles ja jääb veepinnale ülpima tundideks või isegi päevadeks. Vee juurdevoolu takistab õhk, mis ei pääse veetiheda põhja kaudu välja. JAIC-i väite kohaselt juhtus aga Estoniaga täpselt vastupidine – ta läks aeglaselt, 20 minuti

² JAIC-i lõpparuanne:

inglise keeles ISBN 951-53-1611-1

eesti keeles ISBN 9985-60-531-4

rootsi keeles ISBN 91-38-31458-4

jooksul ümber ja uppus vahetult pärast seda, või isegi samal ajal. JAIC-i lõpparuanne ei anna laeva sellisele käitumisele mingit seletust.

Ro-ro tüüpi laevadega on autotekilt alguse saanud õnnetusi juhtunud ka enne ja pärast Estoniat, kuid mitte ükski laev pole käitunud nii, nagu Estonia. Teised laevad on läinud kiirelt ümber ja jäänud põhi ülespidi ulpima, ning alles siis aeglaselt uppunud. Uppumise aeg on olnud alati kordades pikem kui ümbermineku aeg. Ümberläänud laev saab kiirelt uppuda ainult siis, kui selle põhjas on auk, sest august pääseb algul vesi sisse ja pärast õhk välja.

Niisiis, laevaehitajatele jäi JAIC võlgu vastused kahele küsimusele:

- 1) mis takistas laeval kiirelt ümber minemast;
- 2) miks vajus laev pärast ümberminekut kiiresti põhja?

JAIC-i teooriale on esitatud vastuväiteid ka tunnistajate ütluste põhjal. JAIC poolt visandatud sündmuste käik on vastuolus kolme meeskonnaliikme ütlustega, millest nähtub, et ramp oli suletud asendis veel siis, kui laeva kreen oli juba umbes 30 kraadi. Need kolm tunnistajat on öelnud, et nägid masinate kontrollruumis olles rambile suunatud kaamerast, et ramp oli omal kohal, kuid selle äärtel pressis sisse vesi. Nad lahkusid masinaruumist umbes 01:25 ega näinud kordagi, et ramp oleks olnud avatud.

Laeva kreen oli ruumist lahkumisel juba umbes 30 kraadi. Seega, kui lähtuda tunnistajate ütlustest, siis tekkis laeval 30 kraadine kreen ilma, et ramp oleks avanenud. Siinkohal tuleb rõhutada, et need kolm tunnistajat on ainsad ellujäänud meeskonnaliikmed, kes rampi õnnetuse algusjärgus nägid.³

Kuna kõik asja uurinud teadlased nõustuvad, et 30-kraadine kreen ei saanud tekkida üksnes lekkinud rambist autotekile pääsenud vee tõttu, siis tuleb tõdeda, et JAIC-i versioon ei ole nende tunnistajate ütlustega mitte kuidagi kooskõlastatav. Teisiti öeldes, JAIC jättis kõrvale ehk tunnistas valeks ainsad rampi puudutavad tunnistused.

4.2 JAIC-i versiooni modifikatsioon

Rootsi valitsus tegi Rootsi Riiklikule Innovatsiooniagentuurile VINNOVA ülesandeks korraldada uuring, mis selgitaks parvlaev „Estonia“ uppumist ja annaks uusi teadmisi meresõidu edendamiseks. 2005. aastal tegi VINNOVA hanke teadusuuringu tegemiseks teemal parvlaev „Estonia“ uppumise kulg. Töö anti kahele konsortsiumile, mille esimene oli **SSPA konsortsium**, kuhu kuulusid.

mereohutuse ja laevaehitusega tegelev Rootsi konsultatsioonifirma SSPA Sweden AB;
 mereohutuse ja laevaehitusega tegelev Šoti konsultatsioonifirma *Safety at Sea Ltd* koos Glasgow ja Strathclyde Ülikoolide ühise laevaehituse teaduskonna juures tegutseva Laeva Stabiilsusuuringute Keskusega;
 Göteborgis asuv Chalmersi Tehnikaülikool;
 Wageningenis asuv Hollandi Meresõidu Uuringute Keskus MARIN.

SSPA konsortsiumi käsutusse anti kõik JAIC-i uurimise käigus kogutud materjalid, samuti hiljem teatavaksaanud informatsioon. Samas, teadlastel ei olnud lubatud uurida merepõhjas olevat

³ Siinkohal tuleb märkida, et rambi kohta on ütlusi andnud ka kaks pääsenud reisijat, kes nägid rampi ajal, kui nad laeva ninast vette hüppasid. Laev oli sel ajal külili ehk ca 90-kraadises kreenis ja nad nägid, et ramp oli kinni. Seega, kõik isikud, kes õnnetuse ajal võõrirampi nägid, väidavad, et see oli kinnises või peaaegu kinnises asendis.

laevavrakki, mis tähendab, et nad pidid lähtuma JAIC-i eeldusest, et laevakere on terve. Teisiti öeldes, konsortsiumi ülesanne ei olnud mitte laevahuku põhjuse väljaselgitamine, vaid JAIC-i versiooni võimalikkuse kontrollimine, ja vajadusel selle täiendamine.

Konsortsium jõudsid järeldusele, et JAIC-i versioon on võimalik, ent ainult juhul, kui seda mõnes olulises punktis oluliselt muuta ning jätta tähelepanuta asjaolud, mida pole uuritud.

SSPA konsortsiumi poolt ette pandud muudatused olid järgmised:

- 1) visiir ei kukkunud merre ja ramp ei avanenud mitte kell 01:15, nagu väidab JAIC, vaid umbes kell 01:05. Õnnetus kestis seega 45 minutit, mitte 35;
- 2) laeva kreen ei kasvanud ühtlaselt 0-kraadist 120 kraadini, nagu väidab JAIC, vaid kahe järsu hüppena. Pärast võõrirambi avanemist vajus laev mõne minutiga 40-kraadisesse kreeni ning järgneva umbes 20 minutiga kasvas aeglaselt 80-kraadini. Seejärel läks laev umbes kell 1:30 ümber, st kreen kasvas paari minutiga 80-kraadilt 150-kraadini.
- 3) neljanda teki aknad ei purunenud kohe pärast vee alla jäämist 40-kraadise kreeni juures, nagu väidab JAIC. Vastupidi, akende vastupidavus on ainus füüsikaline seletus sellele, miks laev ujus 15-20 minutit oma küljel selle asemel, kiirelt ümber minna. Seda muidugi juhul, kui eeldada, et laeva põhi on terve;
- 4) vesi ei voolanud autoteki alla mitte ainult keskseksiooni uste kaudu, nagu väidab JAIC, vaid peamiselt laeva külgedel olnud ventilatsiooniavade kaudu. Lisaks sellele, laeva veealuse osa ulatuslik täitumine veega enne ümberminekut oli võimalik ainult juhul, kui autoteki alla asunud veekindlad ukсед olid lahti;
- 5) Estonia ei hakanud uppuma mitte külili asendis (kreen u 100 kraadi), nagu väidab JAIC, vaid alles siis, kui oli end täielikult ümber pööranud (kreen 170 kraadi ja rohkem).

Seega, SSPA uuringud kinnitasid kahe teoreetilist teesi (ehk füüsikaseadust), millega JAIC-i versioon on vastuolus:

- JAIC-i väide, nagu saaks kreen ühtlaselt kasvada, on võimatu. Kui ramp avaneb, läheb laev mõne minutiga 40-kraadisesse kreeni; ja kui tekiehitise aknad purunevad, läheb laev paari minutiga ümber;
- laev ei saa uppuda külili, vaid keerab alati kõigepealt põhja üles ja alles siis hakkab uppuma.

JAIC-i versiooni päästmiseks toodi sisse neli uut eeldust, mis kõik on vajalikud:

- 1) tekiehitise aknad pidasid vastu arvatust suuremale veerõhule;
- 2) laeval olid (4. tekil) ventilatsiooniavad, mis purunesid;
- 3) kõik autotekil olevad keskseksiooni ukсед purunesid;
- 4) kõik veekindlad ukсед laeva alumises osas (tekkidel 1 ja 0) olid lahti.

Konsortsiumi koosseisu kvalifitseeritust ning läbiviidud uuringute hoolsust ja põhjalikkust arvestades võib neid lisaeldusi teoreetiliselt mõttes pidada õigustatuteks. Probleem on aga selles, et need eeldused on ainult hüpoteesid, mis Estonia puhul võisid, aga võisid ka mitte esineda.

Seda, kas tekiehitise aknad on terved või mitte, tuukrid ei uurinud. Ka katseliselt jäeti akende vastupidavus testimata. Ventilatsiooniavasid JAIC-i aruandes isegi ei mainta, rääkimata sellest, et oleks tehtud midagi, selgitamaks, millist rolli, või kas üldse, need uppumise protsessis võisid mängida. Sama tuleb öelda keskseksiooni uste kohta. Kuigi JAIC eeldas, et need purunesid, ei teinud ta midagi, et seda eeldust kontrollida. Hoopis halb on olukord autoteki all asunud veekindlate ustega. Tuukrid

vaatasid ühte ust ja see oli kinni. Samuti on üks meekonnaliiga öelnud, et veekindlad uksed suleti õnnetuse algusjärgus.

Järgmine probleem SSPA uuringuga on see, et selle leiud on vastuolus tunnistajate ütlustega. Sarnaselt JAIC-i versiooniga ei ole see kooskõlastatav kolme meeskonnaliikme tunnistusega, kes nägid ECR (masinakontrolliruumi) monitorist, et võõriramp oli kinnises või peaaegu kinnises asendis ajal, mil laev oli juba märgatavas kreenis.

Veelgi tõsisem vastuolu ilmneb aga SSPA poolt väljapakutud õnnetuse kulgemise ajagraafikuga. Konsortsium järeldas, et kell 01:24 pidi laeva kreen olema umbes 70 kraadi ning kell 01:29 umbes 90 kraadi. Samas, kell 01:24:46 on salvestatud Estonialt antud hädaside, kus teine tüürimees ütleb: „Meil on probleem, tugev kreen paremale. Ma arvan, et see oli 20-30 kraadi.“ Pole võimalik, et hädakutsungi andnud tüürimees kreeni hindamisel nii palju eksis. 70-kraadise kalde juures pole põrandal võimalik seista, kuna see on muutunud seinaks. Arvestades, et Estonia kaptenisild oli 27 m laiune avatud ruum, siis 70-kraadise kreeni juures polnudki tüürimehel kuskil seista, vaid ta pidi leidma midagi, millest kinni hoida ja selle küljes rippuma.

Võimatu on ka väide, et kell 01:29:27, kui Estonialt anti viimaseks jäänud hädateade, oli laeva kreen juba 90 kraadi. Kui laev on sellises kreenis külili, siis on pool kaptenisillast vee all.

Huvitav on vaadata, millised järeldused tegi SSPA konsortsium laevakeres oleva augu kohta. Kuigi konsortsiumi käsutuses olnud ressurss ei võimaldanud teisi võimalikke versioone põhjalikult uurida, midagi siiski tehti. Simulatsioonid näitasid, et vee tungimine laeva altpoolt veepiiri võib põhjustada laias plaanis sama sündmuste ahela kui võõrirambi avanemine autotekil (kreen – kaadumine – uppumine). Erinevuseks on siiski see, et laevakeres oleva augu korral on kreeni kasv ühtlasem ja uppumine algab varem, s.o 2-3 minutit pärast kaadumist. See on eriti huvitav, kuna just kreeni ühtlane kasv ja laeva kiire uppumine on JAIC-i peamised hüpoteesid, mida on palju kritiseeritud. Teisiti öeldes, JAIC-i kirjeldus õnnetuse kulgemisest klapi paremini n.ö „auk-laevakeres“ versiooniga kui „kaotatud-visiiri“ versiooniga.⁴

4.3 Veel versioone ja vahekokkuvõtte

Teine konsortsium, millelt Rootsi Innovatsiooniagentuuri VINNOVA teadusuuringu tellis oli HSVA konsortsium,⁵ mis koosnes järgmistest asutustest:

Hamburg Laevamudelite Bassein;
Hamburg-Harburgi Tehnikaülikool;
TrafGO HT, Duisburg.

See konsortsium jõudis samuti järeldusele, et JAIC-i versioon on võimalik, kui seda mõnes olulises punktis modifitseerida. HSVA teadlased, nagu ka nende SSPA kolleegid, leidsid, et aknad olid piisavalt tugevad ega purunenud kohe pärast vee alla jäämist. Samuti arvas HSVA, et vesi voolas autoteki alla läbi ventilatsioonivade ja kesksekstiooni uste, millest mõned olid lahti või purunesid. Kusjuures õnnetuse jaoks kriitilise tähtsusega olid just need uksed. Kui eeldada, et ventilatsioonivad olid lahti

⁴ Uuringu tulemused on esitatud 18 aruandes, mis on avaldatud veebiaadressidel www.sspa.se ja www.safety-at-sea.co.uk/mvestonia/. Eestikeelne kokkuvõtte sisaldub asjatundjate komisjoni 16.02.2009 aruandes.

⁵ HSVA lõpparuanne on leitav veebiaadressilt www.vinnova.se/upload/dokument/Verksamhet/Transporter/Sjosakerhet/Estonia/HSVA1663FINAL.pdf. Eestikeelne kokkuvõtte sisaldub Eesti valitsuse ülesandel tegutsenud asjatundjate komisjoni 16.02.2009 aruandes.

ja keskseksioon veekindel, oleks laev õnnetuse üle elanud. Mis puudutab õnnetuse algust, siis selle nihutasid HSVA teadlased veel 5 minuti võrra tagasi, järeldades, et ramp avanes kell 01:00.

Lisaks juba nimetatud asjaoludele nimetab HSVA veel kahte, mida JAIC ja SSPA konsortsium ei tähtsusta. Esiteks on HSVA arvates oluline laeva kiirus. Õnnetuse alguses pidi laev liikuma suurel kiirusel, vähemalt kiirusega 14,2 sõlme, ning laev pidi jätkama sellise kiirusega sõitu otsesuunas edasi 2-3 minutit ka pärast vöörirambi avanemist. Kui kiirus oleks olnud väiksem või kui kiirust oleks koheselt vähendatud, oleks laev õnnetuse üle elanud. Teine HSVA tähelepanek on see, et pärast 2-3 minutilist sõitu otsekursil vähendas meeskond kiirust ja pööras laeva vasakule vastu lainet. Laeva järsk kaldumine paremale oligi tingitud sellest pöördest, mitte vee sissevoolust avatud vöörist.

HSVA aruanne sisaldab järeldusi, mis väga olulistest punktides erinevad SSPA järeldustest. Erinevad ei ole mitte ainult erinevate teadlaste poolt väljapakutud teooriad, vaid ka puht-teoreetilised järeldused. Mõned näited:

- 1) SSPA väidab, et avatud vöörirambist tungib vesi sisse kiirusega 1500-1800 tonni minutis, tekitades 3-4 minutiga 45-kraadise kreeni. HSVA analüüs aga näitab märgatavalt väiksemat vee sissevoolu (300-700 t/min), mis tähendab, et 3-4 minutiga tekib laeval ainult 10-kraadine kreen;
- 2) SSPA väidab, et püstivuse kaotanud laeva kreen ei saa kasvada aeglaselt, vaid pärast tekiehitise akende purunemist läheb laev kiiresti ümber. HSVA järeldus on vastupidine – kiiret ümberminekut ei pruugi toimuda;
- 3) SSPA väidab, et püstivuse kaotanud laev pöörab alati kõigepealt põhja üles ja alles siis hakkab uppuma. HSVA on aga arvamisel, et selline laev upub juba umbes 135-kraadise kreeni juures;
- 4) SSPA väidab, et kui laevas on minimaalselt 2104 m³ lõksujäänud õhku, siis laev ei upu, vaid jääb põhi ülespidi veepinnale ulpima. HSVA on aga seisukohal, et laeva ei takista uppumast ka mitte 3500 m³ õhku.

Eelneva põhjal on selge, et isegi täna puudub konsensuslik teaduslik teadmine mitmes õnnetuse seisukohalt võtmetähtsusega küsimuses. Teisti öeldes, Estonia püstivust ja ujuvust mõjutavad füüsikaseadused ei ole veel kindlaks tehtud.

Seetõttu ei saa ka JAIC-i versioon – ega ka ükski teine versioon – olla usaldusväärne.

Kui teooria on ebaselge, siis ei saa fakte (nt augu puudumist) teooriast tuletada, vaid faktid tuleb reaalselt välja selgitada. Seda on mõistnud mitmed teadlased, sh SSPA konsortsiumi teadlased, ja oma lõppjäreldustes tungivalt soovitanud parvlaev „Estonia“ vraki põhjalikku uurimist ja dokumenteerimist. Sama ettepaneku tegi Eesti riigiprokuröri juhtimisel tegutsenud asjatundjate komisjon.

5. Tõendid, mis kahandavad JAIC-i uurimise usaldusväarsust

Igas uurimisprotsessis ei ole olulised mitte ainult uuritava sündmuse kohta teavet andvad tõendid, vaid ka asjaolud, mis võimaldavad hinnata tõendite ja kogu uurimise usaldusväarsust. Järgnevalt esitatakse fakte, mis annavad tõsist alust kahelda JAIC-i läbiviidud uurimise objektiivsuses ja erapooletuses.

5.1 Aastal 2006 tegi Rootsi Kaitseministeerium Rootsi Riiklikule Kriminaaltehnoloogilisele Laboratooriumile (SKL) ülesandeks uurida, kas videokassetid, millele on jäädvustatud parvlaev „Estonia“ juures tehtud ametlikud tuukritööd, on ehtsad. Ekspertide käsutusse anti kõik teadaolevad originaalsalvestised ja paluti selgitada, kas tegu ikka on originaalmaterjalidega ning kas seda materjali on hiljem kuidagi redigeeritud, manipuleeritud või muul viisil moonutatud. SKL-i analüüs näitas, et uuritud 35-st VHS kassettist 5 sisaldavad selliste lõikude koopiaid, mille originaalmaterjali SKL-le ei antud. See tõendab, et osad avalikkusele originaalidena esitletud salvestused sisaldavad tegelikult koopiaid kaadristest, mille originaalsalvestised on kas hävitatud või salastatud.

5.2 JAIC aruande kohaselt sai õnnetus alguse autotekilt, kuhu avatud vööriambi kaudu tungis vesi ning millel asunud keskseksiooni uste purunemise tõttu pääses vesi ka laeva alumistele tekkidele. Selle versiooni kontrollimiseks oluks autoteki uurimine hädavajalik. Väidetavalt jäeti see aga ohutuse kaalutlustel tegemata. JAIC-i lõpparuande punktis 8.7 on kirjas, et autotekki ei uuritud tuukritööde ohtlikkuse tõttu selles piirkonnas. Hilisem teave annab põhjust arvata, et see väide on vale.

Tuukritööde teostaja poolt 08.12.1994 Rotterdamsis koostatud aruande punktis 3a on ühemõtteliselt öeldud, et autotekki uuriti ROV-ga 20 m sügavuselt.⁶ Samuti on VHS kasseti SPRINT/94/ESTONIA/001 logi kannetes selgelt kirjas, et ROV oli autotekil. Mitmed seda videosalvestust vaadanud laevaehitust hästi tundvad isikud on seisukohal, et ROV tõepoolest viibis autotekil. Seega on põhjust tõdeda, et autotekki, vähemalt osaliselt, tuukritööde käigus siiski uuriti ja filmiti, kuid JAIC otsustas seda varjata. Et varjamine oli teadlik, sellest annab tunnistust asjaolu, et ka eelnimetatud videosalvestis on üks nendest, mida SKL-i arvamuse kohaselt on redigeeritud (vt punktid 5.1 ja 6).

5.3 Teine piirkond, mida õnnetuse kulgemise ja põhjuste väljaselgitamiseks tulnuks uurida, oli kaptenisild. Kaptenisillal asunud veekindlate uste lülitite asendi järgi saanuks selgitada, kas veekindlad ukсед suleti või mitte. Nagu nähtub lepingu punktist 5.5 tuukritööid läbiviinud ettevõttega, siis selline uurimisülesanne tuukritele ka anti. Üllatav on aga see, et uuringu tulemustest ei ole midagi teada. Tuukritööid teostanud ettevõtte koostatud aruande punktist 2.8 nähtub, et erinevalt teistest laeva piirkondadest ei pidanud tuukrid tegema mingit aruannet vööris ja kaptenisillal toimunud uuringute kohta. See tähendab, et Rootsi Meresõiduamet (mis tuukrilaeva pardalt operatsiooni juhtis) ja JAIC-i esindajad otsustasid, et nende, kõige informatiivsemate piirkondade uurimisest pole vaja teada. Selline otsus on õnnetuse uurimise eesmärgi seisukohalt sügavalt arusaamatu ja viitab soovile tõendeid varjata.

5.4 JAIC-i lõpparuande kohaselt käivitas õnnetuse see, et vööri visiiri kinnitused purunesid ja visiir kukkus merre. Visiiri lukkudest oli kõige suurem ja tugevam põhjalukk, mida nimetati ka atlandi lukuks. See toimis nagu suur riiv, kus sulgurpolt lükati hüdrokäituri abil läbi laevakere ja visiiri küljes olnud lukukõrvade.

Lõpparuande punkti 8.6.1 kohaselt purunesid kõik kolm kõrva, visiiri kõrv ja sulgurpolt jäid aga terveks. Tuukriuringute käigus lõigati sulgurpolt lahti ja toodi pinnale, et seda saaks lähemalt uurida. Paraku otsustas sukeldumisoperatsioonil osalenud JAIC-i liige Börje Stenström, kes viibis tuukrilaeva pardal, poldi merre tagasi visata ja nii olulise asitõendi hävitada. Seegi otsus täiesti arusaamatu ning viitab strateegilisele otsusele muuta JAIC-i järeldused kontrollimatuks.

5.5 JAIC-i lõpparuande punktis 8.3 on öeldud, et parvlaev „Estonia“ visiir leiti merest 18.10.1994, s.o 20 päeva pärast õnnetust. Antud kuupäevas on põhjust kahelda. Selle tõestuseks on rootsikeelne

⁶ ROV (*Remote Operated Vehicle*) on kaugjuhitav robotkaamera, millega on võimalik teostada veeluseid vaatlusi, ilma et kasutataks tuukreid.

faks, mille JAIC-i liige Kari Lehtola on saatnud teisele JAIC-i liikmele Olof Forssbergile 09.10.1994 hommikul. Faksi sisu on järgmine: „Selles kohas merepõhjas, kuhu Estonia on takerdunud, on 10 meetri pikkune ja 5-7 meetri laiune objekt. See on tõenäoliselt metallist. Kuju klapib hästi visiiriga. Sügavus on 70 meetrit. Põhi on tugev.“

Samal päeval Tuomo Karppinen ja Simo Aarnio ja ROV-i rühm läksid Nagus kell 11:00 (soome aeg) laeva „Tursas“ pardale ja alustasid kell 13:00 selle „suure objekti“ filmimist. Hiljem väitis Kari Lehtola, et see objekt oli suur terasplaat. Ent, mis täpsemalt see visiiri mõõtu ja kujuga terasplaat vraki kõrval lebas, seda pole kunagi selgitatud. Samuti on kadunud sellest tehtud filmid.

Seda, et visiiri leidmise tegelikkus aega ja kohta on teadlikult varjatud, näitab veel üks tõend. See on sonaripilt merepõhjust, kus asub laevavrakk. Kõige tõenäolisemalt tehti see pilt 30.09.1994 Soome laevalt „Suunta“, mis umbes kell 17:30 tuvastas kajaloodiga vraki asukoha ja tegi neli pilti.

Nimetatud sonaripildil on näha, et laevavrakki vööriosa kõrval asetseb ümberpööratud asendis kujund, mis on vormilt ja mõõtudel identne visiiriga.

Sonarit (kajaloodi) kasutatakse veealuste objektide vahemaade mõõtmiseks. Selleks saadab sonar välja heliimpulsi ja registreerib selle kaja saabumise aja. Teise objekti all olevat objekti ei saa nii tuvastada. Kõnealune sonaripilt on detail ühelt suuremalt joonistuselt, mille allakirjutanud organisatsioon sai Rootsi Riiklikust Meresõidu Ametist ning mis kajastab laia ala merepõhjas kohal, kus juhtus õnnetus. Asjaolu, et pildil on läbi laevavraki näha sügavust tähistavad kaarejooned, vajab selgitamist.

Laevavraki betooniga katmise plaani realiseerimiseks vajalike eeltööde käigus kallati merepõhja umbes 400 000 m³ liiva ja kive, millest pidi moodustuma kolmest kokkusurutud vallist koosnev alus. Mudast ja liivast koosnev merepõhi vajas sellist tugevdamiseks, et takistada vraki ja betooni koguraskustest tingitud maalihkeid merepõhjas.

Selle ülesande täitmiseks loodigi tööde lepingulise teostaja (*Nordic Marine Contractor*) poolt töömaterjal nii, et nimetatud sonaripilt kanti olemasolevale sügavuskaartega merepõhja kaardile. Kaart ühendati seega sonaripildiga. Keegi ei ole aga kunagi andnud mingit ametliku kommentaari selle kohta, kas eksisteerib ka selle sonaripildi originaal ja kust see pärineb.

Vähemalt selleks, et välistada võltsimiskahtlus, tuleks seda vrakki ja visiiri teineteise kõrval näitavat sonaripilti uurida. Üks teooria, mida selles kontekstis tuleks uurida on see, et visiiri hinged puruneid, aga parema parda hüdrauliline tõstuk (visiiri avanud tõstuki silinder leiti täielikult väljasirutatud ja painutatud asendis) oli piisavalt tugev, et hoida oma kohalt nihkunud visiiri siiski laevakere küljes kinni.

5.6 Eesti, Rootsi ja Soome valitsused moodustasid JAIC-i 29.09.1994. Eesti teede- ja sideminister Andi Meister nimetati komisjoni esimeheks, Olof Forssberg Rootsi poolseks juhiks ning Kari Lehtola Soome poolseks juhiks. Lõpparuandele allakirjutanute hulgas oli neist ainult viimane. Andi Meister astus esimehe kohalt tagasi 1996. aasta suvel. Olof Forssberg tagandati ajakirjanikule valetamise tõttu JAIC-st ja ka Rootsi Õnnetuste Uurimise Ameti peadirektori ametikohalt (misjärel ta nimetati Svea Apellatsioonikohtu kohtunikuks). Andi Meister on oma raamatus „Lõpetamata logiraamat“ kirjutanud, et lahkus esimehe kohalt põhjusel, et tema eest varjati pidevalt olulist informatsiooni. Et Eesti poole eest tõesti olulist teavet varjati, selle kohta leidub ka objektiivseid tõendeid.

Päev pärast õnnetust saatis Kari Lehtole JAIC-i Eesti esindajatele faksi, kus märkis Estonia vraki koordinaatidena 59°23,09' N ja 21°42,09' E. Tegelikult asub vrakk koordinaatidel 59°22,9' N ja 21°41,0' E. Seega, eksitud oli ligukaudu poole meremiiliga.

Pärast tuukritööde lõppu saadeti Eestisse koopiad operatsiooni käigus tehtud videosalvestustest. Nende hulgas ei olnud aga salvestusi, millele oli jäädvustatud komandosilla ja vööri uuringud. JAIC-i Eesti poolele jäeti seega saatmata just need filmid, mis õnnetuse põhjuse seisukohalt omasid suurimat tähtsust.

Kolmas dokumentaalne tõend info varjamise kohta pärineb Eesti Välisministeeriumi arhiivist. 01.10.1994 saatis Eesti Suursaatkond Rootsis Rootsi Välisministeeriumile noodi selle kohta, et Eesti konsulile ei võimaldatud juurdepääsu Rootsi haiglatesse toodud Eesti kodanikest pääsenutele ega antud nende kohta teavet. See on Viini konsulaarsuhete konventsiooni rikkumine. Konsul on hiljem kinnitanud, et ta tõesti ei saanud Rootsi ametiasutustelt õnnetuse ega pääsenute kohta mingit teavet. Samuti ei lubatud tal esimestel päevadel pärast õnnetust kohtuda eestlastest pääsenutega, haiglates ei öeldud talle isegi seal viibinud eestlaste arvu ega nimesid.

5.7 Teema lõpetuseks tuleb mainida, et täna, 21 aastat pärast õnnetust on olemas dokumente, mida hoitakse riigisaladuse kaitse all. Asjatundjate komisjoni 10.03.2006 aruande punkti 34 kohaselt on siiani riigisaladusena kaitstud õnnetuse uurimist kajastav Eesti Kaitsepolitsei ameti jälitustoimik. Veel enam, Ameerika Ühendriikide Julgeolekuagentuuri (*National Security Agency*) arhiivis on kolm dokumenti (7 lehekülge), mida hoitakse salastatuna Informatsioonivabaduse akti (*Freedom of Information Act, FOIA*) alusel, kuna nende avalikustamine võib tõsiselt kahjustada rahvuslikku julgeolekut.

Kas ka Soomes on laevahukku puudutavaid salastatud dokumente, seda asjatundjate komisjonil välja selgitada ei õnnestunud. Rootsi valitsus on salastanud, arvatavalt 70 aastaks, teadmata hulga Estonia hukku puudutavaid dokumente. Enamik neist pidevat olema Välisministeeriumi arhiivis.

Loetelu JAIC-i poolt läbiviidud uurimist puudutavates küsitavustest võiks jätkata, ent juba öeldustki piisab sellestki tõdemuseks, et JAIC-i uurimine ei vasta õnnetuste uurimise headele standarditele. Tõsiseltvõetava ja heauskse uurimise tunnuseks on see, et töö tulemus on tagantjäre kontrollitav ja arvustatav. See kehtib igasuguse uurimise puhul, olgu tegu teaduse, ajakirjanduse või riigi nimel toimetatava menetlusega. Kontrollimine on aga võimalik ainult juhul, kui olulised tõendid on kogutud, säilitatud või vähemalt dokumenteeritud. JAIC-i uurimises on aga selles osas olulisi puudusi, mistõttu ei saa ka nende töö tulemust pidada usaldusväärseteks.

6. Tõendid, mis räägivad otseselt JAIC-i visiiri-versioonile vastu

1994. aasta detsembris otsustas Rootsi valitsus katta laevavraki betooniga. See plaan ostus hiljem tehniliselt teostamatuks, ent eeltööde käigus kallati õnnetuskohale 400 000 tonni liiva ja kive, millest teadmata kogus maandus vrakile ja selle vastu. Lisaks sellele otsustasid Eesti, Soome ja Rootsi viimase algatusel keelata laevavrakile sukeldumise ja muud veealused tööd vrakil ja selle ümbruses. Samuti otsustati võtta vastu seadused rikkujate (s.o sukeldujate) kriminaalvastutusele võtmiseks. Tulemuseks oli see, et Estonia vrakk muudeti uurijatele kättesaamatuks veel enne, kui JAIC oli oma töö lõpetanud. Selle valguses on mõistetav, et möödunud aastate jooksul ei ole välja ilmunud pilte, filme või muid materjale, mis JAIC-i versiooni vastuvaidlematult ümber lükkaksid. Ent siiski, olemas on üks filmilõik, mis lubab vaidlustada JAIC-i hüpoteesi, et laevakere on terve. Tegemist on eelnevalt juba mainitud videokassetiga (SPRINT/94/ESTONIA/001), millelt selgelt nähtub autoteki uurimine ROV-ga (vt ülal p 5.2).

Ametliku versiooni kohaselt ei ole laevakeres autoteki kõrgusel ja sellest allpool ühtegi muud avaust peale umbes 70 cm laiuse prao rambi ülemise serva ja selle raami vahel, mis asetseb eesmis

vaheseinas. JAIC-i seletuse kohaselt tekkis see avaus seetõttu, et õnnetuse alguses avanenud ramp vajus hiljem laeva ümberpööramise gravitatsiooni tõttu kinnisesse asendisse tagasi. Kui vaadata nimetatud filmilõiku, siis nähtub midagi täiesti ootamatut. Nimelt siseneb ROV autotekile, kuid mitte rambi ülaosa ja selle raami vahele jäävast avausest, vaid liigub tuukri juhatusel alla ja vraki külge mööda vasakule. See on aru saada nii ROV-i juhendava tuukri kommentaaridest kui filmil jooksvatest sügavuse ja asukoha näitudest. Halva nähtavuse ja filmi katkemise tõttu jääb arusaamatuks, kuidas ROV lõpuks autotekile pääseb, aga ühel hetkel see seal igatahes on. Seda on kinnitanud erinevad eksperdid, kes seda videot on vaadanud, samuti sedastavad seda filmi logiandmed ning sukeldumisoperatsiooni tööaruanne (vt p 5.2).

Kui lugeda tõendatuks asjaolu, et ROV sisenes autotekile, siis tuleb ka tunnistada fakti, et kuskil autoteki välisseinas, s.t parvlaev „Estonia“ keres, on auk.

Selles valguses omandab uue tähendusega ka üks teine tõend, mille usaldusväärsust pole siiani kontrollitud. Rootsi kodanik Håkan Bergmark teatas ajakirjanikule, et ta osales Rootsi Kaitseväge korraldatud sukeldumis-operatsioonis Estonia vraki juurde juba mõned päevad pärast õnnetust. Tema ülesandeks oli uurida ja filmida laeva vööriosa, kust ta avastas laeva paremast pardast suure plahvatuse tunnustega augu. Auk oli pikliku kujuga, hinnanguliselt umbes neli meetrit kõrge ning ulatus nii veepiirist alla- kui ülespoole. Bergmark nimetas ka kaks isikut, kes samuti sukeldumisoperatsioonis osalesid ja kellest üks oli komandör. Neid väiteid pole kunagi uuritud ega ümber lükatud. Samuti ei ole väidetav komandör, kes on Rootsi Kaitsejõudude ohvitser, andnud kunagi mingid kommentaare. Nagu näha asjatundjate komisjoni 10.03.2006 aruande punktist 25, keeldusid mõlemad mehed kohtumast komisjoni esimehe, riigiprokurör Margus Kurmiga. Pole mingit võimalust kinnitada, et Bergmarki jutt on tõsi. Küll on aga kahtlustäratav see, et sellist informatsiooni ignoreeritakse.

Pikka aega peeti kuulujutuks ka seda, et parvlaev „Estoniat“ kasutati sõjatehnika transportimiseks. Rootsi õukonnakohtu eesistuja Johan Hirschfeldti poolt 2006. aastal läbiviidud uurimine kinnitas, et kahel korral, vastavalt nädal ja kaks nädalat enne õnnetust, vedas parvalaev „Estonial“ Tallinnast Stockholmi varjatult kaitseotstarbelist tehnikat. Nii võis ka huku ööl olla laeva pardal mingi salajane laadung, millega või mille tõttu läks midagi valesti.

Midagi tähtsat pidi olema ka neis kahes treileris, mis jõudsid laevale viimasel minutil. Ega muidu oleks kapten väljasõiduga 15 minutit viivitanud. Seegi, pikka aega pahatahtlikuks kuulujutuks peetud asjaolu, on tänaseks kahe tunnistaja ütlustega kinnitust leidnud. Üks neist tunnistajatest, rootslasest reisija, nägi, kuidas need tema arvates sõjaväelise iseloomuga treilereid saabusid sadamasse mootorratturite eskordi saatel ja lasti laevale vahetult enne väljumist. Teine tunnistaja on rääkinud kummalisi üksikasju, mis ümbritsesid treilerite omanikku ja laadungit. Mõlemad tunnistused osundavad tugevalt sellele, et kõnealused treilerid vedasid kvalifitseeritud, ja võimalik, et ka ohtlikku iseloomuga salakaupa; midagi erinevat sellest, mis Estonia suguse reisilaeva jaoks pidanuks olema tavaline. Seda intsidenti ja selle võimalikku seost sellega, mis mõned tunnid hiljem merel juhtus, pole kunagi uuritud.

Samuti peab mingi erakordne põhjus olema sellel, et Eesti laevadel keelati minna õnnetuskohale inimesi päästma. Hiiumaal, Lehtma sadamas seati päästetöödeks valmis kolm laeva, ent vahetult pärast väljasõitu tuli kõrge valitsusametniku vahendusel teade, et Eesti laevadel ei ole lubatud õnnetuskohale minna. Järelikult oli uppunud laevas või selle lähedal midagi, mis oli tähtsam kui inimelude päästmine.

Kokkuvõtteks, ülaltoodud faktid annavad küllaldase aluse meie poolt Eesti valitsusele esitatud taotlusele alustada uue ametliku uurimisega, millele on vajalikud volitused teha, mis iganes vajalik, et jõuda parvlaev „Estonia“ uppumise põhjuse ja sündmuste käigu erapooletu ja tegeliku uurimiseni.

Oleme alati heameelega nõus esitama täiendavat informatsiooni ja/või dokumente. Samuti, kui vähegi tundub, et antud küsimuses edasijõudmisele võiks aidata kaasa üks nõupidamine, oleme valmis sõitma Eestisse ja Teile sobival ajal Teiega kohtuma.

Austusega,

Palun vaadake allkirju järgmisel leheküljel