

Avalikustatav 30.03.2006
nõupid. õhusega. 17

1994. aasta septembris reisiparvlaeval „Estonia“ toimunud sõjalise kasutusega seadmete veo asjaolude uurimiseks moodustatud asjatundjate komisjoni

Märke tehtud	14.03.	AK	200	L	a.
Riigikantseleis					
Kehtib kuni	13.03.		200	11	a.
või	Valeri Valibuss				
	õhusen				
Alus:	AvTS § 35 lg	1	p	3	

ARUANNE

Taust

KOOPIA 11.

Vabariigi Valitsus moodustas oma 07.03.2005 korraldusega nr 129 asjatundjate komisjoni 1994. aasta septembris reisiparvlaeval „Estonia“ toimunud sõjalise kasutusega seadmete veo asjaolude uurimiseks (edaspidi komisjon). Komisjonile esitati kuus küsimust, mis puudutasid võimalikku sõjatehnika vedu kolmel kuupäeval septembris 1994. Komisjon esitas oma töö aruande 01.09.2005.

06.10.2005 pikendas Vabariigi Valitsus komisjoni volitusi ning palus täiendavalt uurida, kas on olemas reisiparvlaeva „Estonia“ huku põhjuste seisukohalt olulisi asjaolusid, mida ei ole piisava põhjalikkusega uuritud. Kuna sõjatehnika vedu puudutavate küsimuste osas ei ole komisjon leidnud tõendeid, mis lükkaksid ümber komisjoni esimeses aruandes esitatud järeldused, siis keskendub käesolev aruanne viimatinimetatud küsimusele.

Uurimise läbiviimine

Arvestades küsimuse avarust, otsustas komisjon määratleda oma töö järgmiste alaküsimustena:

- 1) Milliste uuringutega on välistatud võimalus, et võõriviisi kinnitused purunesid plahvatus tagajärjel? Kas vastavad uuringud on asjakohased ja piisavad?
- 2) Kas tuukriuringute käigus uuriti ja filmiti laevakere põhjaosa (s.o laevakere vee-piiriga puutuvuses olevat ja sellest allapoole jäävat osa) kogu võimalikus ulatuses, et tuvastada kõik suuremad kahjustused?
- 3) Kas laevahukust pääsenud isikute ütluste vahel on olulisi vastuolusid, mis ei ole kõrvaldatavad?
- 4) Kas on olemas olulisi tunnistusi, ekspertarvusi või üldtuntud asjaolusid, mis ühiskomisjoni lõpparuandes on jäetud tähelepanuta?
- 5) Kas on olemas fakte, mis lubavad põhjendatult arvata, et mõnda olulist tõendit või uurimistoimingut on osade ühiskomisjoni liikmete ja/või avalikkuse eest varjatud, või mis muul moel tekitavad kahtlusi uurimise objektiivsuses?
- 6) Kas Eestis, Rootsis või Soomes on käesoleval ajal veel laevahukku või selle uurimist puudutavat teavet, mis on kaitsitud mistahes tasemel riigisaladusega?

Esitatud uurimisküsimuste valik ei olnud teoreetiline, vaid põhines komisjoni liikmete poolt varem tehtud tähelepanekutel. Esialgselt plaanis komisjon ka uurida, mida on tehtud selleks, et selgitada võõriviisi tehniline seisund enne viimast reisi, kuid hiljem otsustati see ajapuudusel kõrvale jätta.

Uurimise käigus töötas komisjon täiendavalt läbi Estonia huku uurimiseks Eesti, Rootsi ja Soome peaministrite otsusega moodustatud Õnnetuse Uurimise Ühiskomisjoni (edaspidi ühiskomisjon) koostatud lõpparuande ja selle aluseks olevad materjalid, samuti kriminaalasja materjalid. Komisjon küsitles eelmises aruandes nimetatud 23 isikule lisaks veel 50 inimest, kelle hulgas oli nii õnnetuse uurimisega seotud ametiisikuid, pääsenuid kui ajakirjanikke.

Tulemused

Alljärgnevalt on uurimise tulemused esitatud eelnimetatud alaküsimuste kaupa.

1) Milliste uuringutega on välistatud võimalus, et vöörivisiiri kinnitused purunesid plahvatuse tagajärjel? Kas vastavad uuringud on asjakohased ja piisavad?

1. Plahvatus jätab maha mitmesuguseid jälgi. Esiteks tekitab plahvatusel vabanev suur energiahulk lõhkeainega kontaktis olevatele detailidele iseloomulikke vigastusi, mida on võimalik tuvastada visuaalse vaatlusega. Teiseks on plahvatuskohal olevatelt detailidelt võimalik leida lõhkeaine jälgi, kuna põlemisreaktsioon ei ole kunagi täielik. Meres toimunud plahvatuste puhul raskendab ainejääkide leidmist aga asjaolu, et merevesi võib jäägid minema uhuda või koguni lahustada, kui on kasutatud vees lahustuvat lõhkeainet. Kolmandaks on plahvatuse toimumist võimalik selgitada plahvatuse keskmes olnud detailide pinda uurides, kuna plahvatusega kaasnev hetkeline ülikõrge temperatuur võib materjalide pinnastruktuuris muutusi tekitada.

2. Ühiskomisjoni lõpparuande peatüki 8.12 kohaselt võttis Soome politsei visiiri sisemusest mõned värviproovid. Nende proovide õhukese kihi kromatograafia (TLC), vedelikkromatograafia (LC) ja tilkanalüüs ei näidanud mingeid lõhkeaine jälgi. Lõpparuandest ja selle lisadest ei nähtu, et plahvatuse toimumise hüpoteesi oleks kontrollitud muul viisil, näiteks uuritud visiiri ja laevakere küljest lõigatud detailide pinnastruktuure. Ühiskomisjoni Soome poole juht Kari Lehtola kinnitas komisjoni esimehele, et muid analüüse võimaliku plahvatuse tuvastamiseks tööpoolest ei tehtud. K. Lehtola sõnul puudus selleks vajadus, kuna visiiri vigastused ei viidanud plahvatuse toimumisele.

3. Komisjon on seisukohal, et ühiskomisjon ei kasutanud kõiki võimalusi, selgitamaks plahvatuse toimumist visiiri kinnituskohtades. Samas ei saa komisjon anda hinnangut ühiskomisjoni otsusele täiendavaid uuringuid mitte teha, kuna komisjoni kaasatud eksperdid ei ole visiiri vigastusi vaadelnud.

2) Kas tuukriuringute käigus uuriti ja filmiti laevakere põhjaosa (s.o laevakere veepüüri) puutumuses olevat ja sellest allapoole jäävat osa) kogu võimalikus ulatuses, et tuvastada kõik suuremad kahjustused?

4. Laevahuku uurimise käigus viidi läbi üks tuukritega sukeldumisoperatsioon, ajavahehikul 2.-5.12.1994. Selle tellis Rootsi Meresõiduamet eesmärgiga teha kindlaks, kas hukkunud on võimalik üles tuua. Lisaks tuli tuukritel teha mõned uuringud, mida Rootsi Õnnetuste Uurimise Ameti kaudu oli tellinud ühiskomisjon. Sukeldumise viisid läbi Norra firma *Rockwater* ja Hollandi firma *Smit Tak* ning operatsiooni juhtis Rootsi Meresõiduameti asedirektor Johan Franson. Ainus ühiskomisjoni esindaja operatsioonil oli Rootsi Õnnetuste Uurimise Ameti peauurija Börje Stenström. Eestit esindas Veeteede Ameti laevakontrolli teenistuse juhataja Aare Valgma, kes küll ei olnud ühiskomisjoni Eesti poole liige, ametlik ekspert ega vaatleja.

5. Laevakere väliskülje vaatlus, mida teostati kaugjuhtiva sukeldumisaparaadi (ROV) abil, on salvestatud videokassettidele RW/SEMI1/EST/R/001 ja RW/SPRINT/94/ESTONIA/001. Nimetatud kassettidel katkeb film mitu korda ning jätkub uuest kohast, mida võib järeldada filmil olevatelt kellaaaja ja sügavuse näitudel. Logis (*Video Tape Log*) on need filmikatkestuse

kohad märgitud sõnaga „paus“. Visuaalse vaatluse põhjal ei ole võimalik öelda, kas filmimine on lihtsalt katkestatud või on filmi monteeritud. Igal juhul, ühiskomisjonile üleantud videokassettide hulgas ei ole sellist, millelt nähtuks, et laevakere põhjaosa oleks uuritud ja filmitud kogu võimalikus ulatuses. Operatsiooni juhtinud Johan Franson ei osanud laevakere uuringuid kommenteerida, kuna ühiskomisjoni püstitatud ülesannete täitmist ta ei jälginud.

6. Enne nimetatud sukeldumisoperatsiooni filmiti vrakki ROV-dega kahel korral Soome piirivalve ja rannavalve poolt. Esimene, 2.10.1994 toimunud filmimine on salvestatud videokassettidele *Simo, Jutta 1* ja 2. Teine, 9.-10.10.1994 toimunud filmimine on salvestatud videokassettidele *Täydennuskuvaus 1* ja 2. Üheltki nimetatud kassettidest ei nähtu, et laevakere põhjaosa oleks filmitud kogu võimalikus ulatuses. Lisaks on kõigil nimetatud kassettidel häireid, mistõttu ei ole võimalik kõigest filmitust aru saada. Ühiskomisjoni liikme Tuomo Karppineni sõnul ei olnud esialgsete ROV uuringute eesmärk laevakere süstemaatiline uurimine. Komisjoni liikmed eeldasid, et seda tehakse tuukriuuringute raames, mille tellimise oli Rootsi valitsus selleks ajaks juba otsustanud.

7. Eelneva põhjal teeb komisjon järelduse, et laevakere põhjaosa ei ole kunagi kogu võimalikus ulatuses uuritud ega filmitud.

3) Kas laevahukust pääsenud isikute ütluste vahel on olulisi vastuolusid, mis ei ole kõrvaldatavad?

8. Komisjon ei tuvastanud, et mõni laevahukust pääsenud isik oleks andnud ütlusi, mis oleksid olulised õnnetuse kulgemise seisukohalt, kuid mis ei ole kooskõlastatavad teiste laevahukust pääsenud isikute ütlustega.

4) Kas on olemas olulisi tunnistusi, ekspertarvamusi või üldtuntud asjaolusid, mis ühiskomisjoni aruandes on jäetud tähelepanuta?

Komisjon tuvastas järgmised olulised asjaolud, mis ei ole lõpparuandes leidnud piisavalt selgitamist.

Rambi avanemine

9. Ühiskomisjoni aruande järgi oli laevahukku käivitavaks põhjuseks see, et vöörivisiiri kinnitused purunesid, visiir kukkus vette ja ramp avanes täielikult. See juhtus umbes 01.15. Avatud vööriist pääses autotekile suur kogus vett, mis tekitas kiiresti kasvava kreeni.

10. Selline sündmuste käik on vastuolus kahe tunnistaja ütlustega, millest nähtub, et ramp oli suletud asendis veel siis, kui laeva kreen oli juba umbes 30 kraadi. Nimetatud tunnistajad on öelnud, et nägid masinate kontrollruumis olles rambile suunatud kaamerast, et ramp oli omal kohal, kuid selle äärtest pressis sisse vesi. Enne masinaruumist lahkumist, mis juhtus umbes 01.25, ei näinud tunnistajad kordagi, et ramp oleks olnud avatud asendis. Laeva kreen oli ruumist lahkumisel aga juba umbes 30 kraadi. Seega, kui lähtuda tunnistajate ütlustest, siis tekkis laeval 30 kraadine kreen ilma, et ramp oleks täielikult avanenud.

11. Punktis 9 kirjeldatud sündmuste käik võib olla vastuolus veel kahe tunnistaja ütlustega, millest nähtub, et ramp võis olla suletud asendis ka siis, kui laev oli juba täielikult külili vajunud (kreen 90 kraadi ja rohkem). Nimetatud tunnistajad on oma pääsemist kirjeldanud järgmiselt. Küljele vajunud laeva küljel olles otsisid nad kohta, kust oleks ohutum vette

hüpata. Lõpuks liikusid nad laeva esiotsa, kus nägid, et laeva nina oli puruks ja seal oli tekkinud mingi võrestik. Sealt ronisid nad allpoole, kust hüppasid merre. Võrestik laeva ninas võis olla rambi alumine külg, mis on näha siis, kui ramp on kinnises asendis. Nimelt on ramp ehitatud pikki ja põiki asetsevatele taladele.

12. Arvestades, et ka merepõhjas on ramp kinnises asendis, ülemine ots vähem kui meetri jagu irtakil, siis ei saa välistada, et ramp ei avanenud kunagi täielikult. Seega oli ka avaus, millest vesi laeva voolas, kordades väiksem sellest, millest lähtus ühiskomisjon. Kui uskuda eelmainitud tunnistajaid, siis on kaks võimalust - kas vesi tungis autotekile lisaks rambi äärtele ka mujalt või on valed ühiskomisjoni arvutused vee sissevoolu või laeva püstivuse kohta.

Tugevad löögid

13. Rohkem kui pooled kõigist laevalt pääsenud inimestest ja 2/3 neist, kes olid ärkvel, tundsid mõni aeg pärast kella ühte vähemalt ühte tugevat tõuget, lööki, raputust või pauku. Enamik tunnistajatest tundis kahte järjestikust lööki, mõned ka kolme. Viimane tõuge oli kõige tugevam. Lööke tajuti laeva erinevates osades, ka ülemistel tekkidel ja ahtriosas. Löökide tugevust ja iseloomu on pääsenud kirjeldanud erinevalt, kuid nad eristasid neid selgelt varasematest lainelöökidest. On oluline, et tegu polnud mitte ainult helidega, mida kuuldi, vaid ka või isegi just eelkõige tõugetega, mida tajuti füüsiliselt.

14. Ühiskomisjoni arvates olid kõige tugevamad paugud põhjustatud visiiri eraldumisest ja pörkimisest vastu pirkujulist võõri. Lõpparuande peatüki 13.2.5 kohaselt kuulsid paljud tunnistajad umbes 10 minuti jooksul veidi peale kella ühte võõrist tulevaid korduvaid metalseid helisid. Mõne metalse löögiga kaasnes laeva vibratsioon. Helid võõrist lõppesid paari valju metalse pauguga, mida põhjustas visiiri lõplik eraldumine ja pörkimine vastu pirkujulist võõri. See juhtus umbes kell 01.15.

15. Ühiskomisjoni selline järeldus on tunnistajate ütluste ühekülgne ja võrdlemisi vaba tõlgendus. Kindlasti ei ole õige rääkida ainult metalsete helide kuulmisest. Nagu öeldud, enamik tunnistajaid pigem tundis kui kuulis lööke. Samuti ei saa öelda, et kõigepealt kuuldi metalseid helisid ja seejärel paari tugevat pauku. Paljud tunnistajad on kuulnud kraapivaid helisid ja lööke samaaegselt, neist vähemalt viis inimest on seda võrrelnud madalikule või millelegi otsa sõitmisega. Ka on tunnistajaid, kes mäletavad, et imelikud helid kostusid ka pärast tugevaid tõukeid. Löökide asukohana on paljud tõepoolest maininud võõri, kuid mitmed on ka nimetanud laeva külge ja põhja. Mitmed tunnistajad on helide ja löökide asukohana määratlenud autoteki, võrreldes seda millegi veeremise ja pörkimisega vastu autoteki seina.

16. Punktis 14 toodud ühiskomisjoni järeldus ei ole ka kooskõlastatav kahe tunnistaja ütlustega või siis lõpparuande järeldusega, et visiir tõmbas kukkudes rambi pärani. Üks tunnistajatest on öelnud, et mõni aeg pärast kella ühte kuulis ta kahte tugevat lööki, mis olid tugevamad kui lainelöögid. Ta oli sel hetkel 1. tekil asuvas masina kontrollruumis ja istus toolil. Mõned minutid pärast tõukeid tundis ta, et laev hakkab vajuma kreeni. Tunnistaja tõusis püsti, läks puldi juurde ja vaatas monitori, kust nägi, et rambi külgedelt pressis sisse vesi. Teine tunnistaja oli kella ühe ajal *sewage*-ruumis, mis asub 0-tekil. Järsku tundis ta tugevat lööki, millele vähem kui minuti pärast järgnes teine ja kohe ka kolmas samasugune. Löögid olid tugevamad kui need, mida tekitab laine. Pärast kolmandat lööki märkas tunnistaja, et laev on kreenis. Seejärel läks ta masina kontrollruumi, kuhu jõudis paari



21

minutiga. Kontrollruumis vaatas ta monitori ja nägi võõrile suunatud kaamerast, et rambi äärtest tuli sisse vesi. Seega, kui uskuda nimetatud tunnistajaid, siis on vale üks kahest lõpparuande järeldustest – kas see, et visiir tõmbas kukkudes rampi täielikult lahti või see, et tunnistajate poolt tajutud löögid olid põhjustatud visiiri eraldumisest ja pörkimisest vastu pirnikujulist võõri.

Komisjoni seisukoht

17. Komisjon on seisukohal, et punktides 9-16 kirjeldatud vastuolud on ilmsed ja õnnetuse kulgemise seisukohalt olulised. Samas ei ole komisjonil alust arvata, et ühiskomisjon jättis tunnistajate ütlused kõrvale pahatahtlikult. Küll on aga komisjon arvamusel, et niivõrd oluliste ütluste mittearvestamine oleks ühiskomisjon pidanud aruandes või selle lisas põhjendama. Samuti tulnuks juba uurimisel suuremat tähelepanu pöörata tõigale, et 2/3 ärkvel olnud inimestest tundis tõukeid või kuulis pauke, mis eristusid varasematest tormilainetest.

Vee pääs alumistele tekkidele

18. Mitu 1. tekilt pääsenud isikut on öelnud, et nad nägid 1. tekil vett kas oma kajutis või kajutite vahel koridoris. Erinevate tunnistajate ütlusi kõrvutades võib arvata, et see juhtus umbes ajavahemikul kell 01.10-01.15, seega kohe õnnetuse alguses. Seda toetab ka arutus, et kui 1. teki reisijad oleks alustanud põgenemist hiljem, poleks nad suutnud kasvava kreeni tõttu jõuda 1. tekilt 7. tekile, kust pääses välja.

19. Ühiskomisjoni lõpparuanne vee sattumist 1. tekile pikalt ei käsitle, sedastades vaid, et vesi võis 1. tekile voolata läbi keskseksiooni käikude (vt punkt 13.2.6). See on põhimõtteliselt võimalik, kuid vähe tõenäoline väikse kreeni korral. Nimelt oli Estonia keskseksiooniga laev, mis tähendab, et trepid, liftišahtid, ventilatsioonitorud, korstnad ja muud käigud, mis viisid autoteki alla jäävatesse ruumidesse, asusid laeva keskel. Seetõttu, vee voolamine 1. teki kajutite seksiooni oli võimalik alles siis, kui veetase oli jõudnud autoteki keskel asuvate tulekindlate usteni. See ei saanud aga juhtuda enne, kui laeva kreen oli ületanud 40 kraadi.¹ Arvestades, et autotekile kogunenud vesi lainetuse mõjul loksus, on tõenäoline, et vesi imbus uste pragudest läbi ka varem, kuid siis ainult episoodiliselt ja väikses koguses. On küsitav, kas enne visiiri eraldumist ja rambi avanemist ehk siis, kui autotekil ei olnud veel kreeni tekitamiseks piisavalt vett, sai autoteki uste vahelt pressida vett läbi niipalju, et seda võis näha voolamas 1. teki koridoris ja tungimas kajutitesse.

20. Sama põgusalt on lõpparuandes käsitletud seda, kuidas jõudis vesi teistesse 1. ja 0-teki osadesse. Lõpparuande punktis 13.6 on vaid öeldud, et vesi tungis autoteki alustesse veekindlatesse ruumidesse ülalt, sest eri tekid olid omavahel treppide ja teiste ruumidega ühendatud. Kuna alumistel tekkidel on laev jagatud veekindlateks seksioonideks ja vee vaba liikumine seega välistatud, siis on eeltoodu üldine väide äärmiselt väheinformatiivne. Erinevad ruumid said veega täituda erinevate kanalite kaudu.

Komisjoni seisukoht

21. Komisjon ei pea õigeks, et ühiskomisjon on alumiste tekkide veega täitumise küsimust sedavõrd põgusalt käsitletud, kuna see on laeva uppumise seisukohalt üks tähtsamaid. Kui

¹ Vt Rootsi valitsuse poolt tellitud uuringus „Estonia uppumise kulg“ tehtud arutusi (*Study of the Estonia Sequence of Sinking*, valminud 28.03.2003).

1. ja 0-tekk poleks üle ujutatud ehk veega oleks täitunud ainult autotekk ja sellest ülevalpool asuvad tekid, poleks laev uppunud, vaid pööranud end ümber ja jäänud ulpima põhi ülespidi.²

22. Komisjonil on alust arvata, et laeva veega täitumise küsimuse põgus käsitlus ei ole ainult lõpparuande kirjutamise probleem, vaid sellele pole ka uurimise käigus piisavalt tähelepanu pööratud. Vee sissevoolu saanuks täpsemalt analüüsida, kui tuukriuringute käigus oleks uuritud veekindlate uste, autoteki tulekindlate uste ja lasti seisundit, samuti seda, kas ventilatsioonivad³ olid kinni või lahti. Aga nagu nähtub tuukrifirmaga sõlmitud lepingust, selliseid ülesandeid tuukritele ei püstitatud.⁴ Samuti ei nähtu lõpparuandest, et arvutuste või katsetustega oleks analüüsitud 4. ja 5. teki akende ja uste tugevust. Just nende purunemine oli aga lõpparuande kohaselt see kriitiline hetk, millest alates oli laeva veega täitumine, ümberminek ja uppumine vältimatu (vt punkt 12.6.1).

Ühiskomisjoni liikmete kommentaarid

23. Komisjoni esimees küsis kirjeldatud vastuolude kohta selgitust järgmistelt ühiskomisjoni liikmetelt – Uno Laur, Ann-Louise Eksborg, Kari Lehtola ja Tuomo Karppinen. Keegi neist ei olnud pikemaks diskussiooniks valmis, väites et vajavad aega teema meeldetuletamiseks, milline seisukoht on ka täielikult mõistetav.

24. Lisaks soovib komisjon siinkohal märkida, et mõnele eelkirjeldatud vastuolule ja probleemile juhtis juba ühiskomisjoni töö käigus tähelepanu komisjoni esimene esimees Andi Meister. Samuti pidas Andi Meister vajalikuks kõigi tunnistajate täiendavat küsitlemist ühtse küsimustiku alusel, milline ettepanek ei leidnud aga ühiskomisjoni enamuse heakskiitu.

5) Kas on olemas fakte, mis lubavad põhjendatult arvata, et mõnda olulist tõendit või uurimistoimingut on osade ühiskomisjoni liikmete ja/või avalikkuse eest varjatud, või mis muul moel tekitavad kahtlusi uurimise objektiivsuses?

Komisjon ei saa välistada, et on olemas olulisi tõendeid, mida kõik ühiskomisjoni liikmed ei ole näinud ja mille olemasolust ei ole avalikkust teavitatud.

25. Nagu varem öeldud, ametlikult on toimunud ainult üks tuukritega sukeldumisoperatsioon, 2.-5.12.1994. Komisjoni valduses on aga videokassett, millele on salvestatud intervjuu isikuga, kes väidab, et ta osales tuukrina laevavraki juures toimunud tuukriuringutel juba mõned päevad pärast õnnetust. Tema ülesandeks oli uurida ja filmida laeva võõriosa, 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. Komisjoni esimehega nimetatud isik kohtuma ei nõustunud, väites, et sellest asjast rääkimine on talle vaid pahandusi tekitanud. Rootsi ametiisikud on komisjoni esimehele andnud isiku ütluste kohta ebamääraseid ja vastukäivaid kommentaare. Siiski on komisjonile ka teatatud, et ta ei ole usaldusväärne ja tema jutt ei vasta tõele.

² Vt ühiskomisjoni lõpparuanne punkt 12.6.1 või Rootsi valitsuse poolt tellitud uuringu „Estonia uppumise kulg“ punkt 3.6.3 (*Study of the Estonia Sequence of Sinking*, valminud 28.03.2003).

³ Selgituseks: mõnes masinaruumis alumistel tekkidel olid ventilatsioonikäigud, mis viisid välja avadeni mõlema poordi välisküljel umbes 4. teki kohal. Sellist ventilatsioonisüsteemi ei olnud aga 1. teki esiosas, kus paiknesid reisijate kajutid.

⁴ Lepingu punkti 5.5.3 kohaselt tuli tuukritel vaadata ainult seda, mis positsioonil on veekindlate uste lülitid komandosilla juhtpuldil. Uste tegelikku olukorda aga uurida ei lastud.

25

26. Nimetatud isik on mainitud lisaks kahe isiku nimed, kes samuti sukeldumisoperatsioonis osalesid. Üks neist, väidetav tuukrite juht, oli siis ja on ka praegu Rootsi Kaitsejõudude mereväe ohvitser. Komisjon pöördus erinevate Rootsi ametiisikute poole sooviga nimetatud ohvitseriga kohtuda, kuid seda pole siiani võimaldatud. Viimati edastati komisjoni esimehele sõnum, et ohvitser on kohtumisest keeldunud.

27. Lõpparuande punktis 8.3 on öeldud, et Estonia vöörivisiir leiti 18.10.1994. Komisjonil on alust arvata, et tegelikult leiti visiir ja seda filmiti juba üheksa päeva varem. Nimelt on komisjoni valduses koopia käsikirjalisest rootsikeelsest faksist, mille on saatnud Tuomo Karppinen Börje Stenströmile 10.10.1994. Faksi saatmise kuupäev on näha nii faksiaparaadi automaatkirjelt lehe ülaserivas kui ka kirja paremast ülanagergast, kuhu autor on selle kirjutatud käsitsi. Kirjas ütleb autor, et nad läksid merele juba pühapäeval (s.o 09.10), sest arvasid, et on sonariga visiiri leidnud. Samuti ütleb autor, et nad filmisid visiiri ja rampi ROV-ga. Kohtumisel komisjoni esimehega võttis T. Karppinen omaks, et see kiri on tema kirjutatud, kuid keeldus kategooriliselt igasugustest kommentaaridest.

28. Lõpparuande punktis 8.7 on öeldud, et autotekki ei uuritud tuukritööde ohtlikkuse tõttu selles piirkonnas. Videokasseti SPRINT/94/ESTONIA/001 logi kannetes on aga selgelt näha, et ROV on autotekil viibinud. Filmi vaatamisel ei ole halva kvaliteedi ja pauside tõttu võimalik üheselt aru saada, kas ROV viibib autotekil või kuskil mujal. Küll on aga äratuntavad need asjad (tsemendikotid ja tõstealus), mis on logisse kantud. Samuti on tuukri ja operatsiooni pardalt juhtinud isiku vestlusest aru saada, et ROV üritab pääseda autotekile. Kõige kummalisem on antud episoodi puhul aga see, et ROV ei üritagi autotekile pääseda avausest, mis jääb rambi ülaosa ja laevakere vahele, vaid liigub tuukri juhatusel alla ja vraki külge mööda vasakule. See on aru saada nii tuukri jutust kui filmil jooksvatest sügavuse ja asukoha näitudest. Nagu öeldud, halva nähtavuse ja pauside tõttu ei ole aru saada, kust täpselt pääseb ROV kohta, mida peetakse autotekiks. Igal-juhul jätab aga antud episood üles kahtluse, et autotekki siiski filmiti ja et sinna pääses mujalt kui rambi ja laevakere vahel olevast praost.

29. Tuukrifirma poolt üleantud videokassetil RW/SEMI1/EST/D/018 on näha, kuidas tuukrid otsivad 6. teki kajutitest ühe isiku kohvrit, mille nad lõpuks leiavad ja kaasa võtavad. See on fikseeritud ka videokasseti logis. Et otsitakse just konkreetset kohvrit, võib järeldada tuukri eelnevast tegevusest ning tema dialoogist pardalt sukeldumist juhtinud isikuga, samuti sellest, et tuuker loeb korduvalt täht-tähe haaval ette kohvri nimesildil oleva nime. Komisjoni esimehega kohtumisel eitas operatsiooni juhtinud Johan Franson, et mingit kohvrit oleks otsitud. Ta kinnitas, et sellist ülesannet tuukritele ei antud.

30. 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 laevakere küljes olnud kolm kõrva, visiiri kõrv ja sulgurpolt jäid terveks. Tuukriuringute käigus keevitati sulgurpolt lahti ja toodi pinnale, et seda saaks lähemalt uurida. Paraku otsustas sukeldumisoperatsioonil osalenud ühiskomisjoni ainus liige Börje Stenström poldi merre tagasi visata ja nii olulise asitõendi hävitada. Et see nii oli, kinnitas komisjoni esimehele ühiskomisjoni Rootsi poole viimane juht Ann-Louise Eksborg. Isegi kui sulgurpolt oli terve, on kahju, et kogenud uurija viskas olulise asitõendi lihtsalt minema.

31. Nagu varem märgitud, oli *Rockwater*'i poolt teostatud sukeldumisoperatsioon ainus, kus kasutati tuukreid. Sukeldumise tellis Rootsi Meresõidumamet eesmärgiga teha kindlaks, kas



hukkunuid on võimalik üles tuua. Samas oli ühiskomisjonil võimalik püstitada tuukritele täiendavaid uurimisülesandeid. Seda võimalust kasutati, kuid väga piiratud ulatuses. Nagu nähtub lepingu punktist 5.5, palus ühiskomisjon tuukritel uurida ainult pirnukujulist vööri (nn bulbat), rampi, laeva tüüri, EPIRB häiretulesid ning komandosillalt juhtimishoobade ja veekindlate uste lülite asendit. Nagu eelpool näidatud, tulnuks laeva uppumise põhjuste ja kulu objektiivseks selgitamiseks uurida ka laeva muid piirkondi. Miks seda ei tehtud, jääb komisjonile arusaamatuks. Samuti on arusaamatu operatsiooni juhtinud ametiisikute otsus, et tuukrid ei pea erinevalt teistest laeva piirkondadest tegema mingit aruannet vööris ja komandosillal toimunud uuringute kohta (vt *Rockwater*'i uuringuaruanne, *Survey Report*, punkt 2.8). Kohtumisel komisjoni esimehega ei osanud Johan Franson seda otsust kuidagi kommenteerida, väites, et tema pole selles kunagi probleemi näinud. Seda ainsat tuukrioperatsiooni tumestab veelgi asjaolu, et laevakere, komandosilla ja vööri uuringuid kajastavate filmide koopiad jäeti ühiskomisjoni Eesti poole liikmetele esialgu edastamata. Need saadeti Eestisse alles pärast seda, kui neid eraldi küsiti.

32. Käesolevas aruandes kirjeldatud vastuolude ja küsitavuste selgitamiseks soovis komisjon kohtuda firma *Rockwater* tuukritega. Kuna aga lepingu punkti 12 ja uuringuaruande punkti 2.3.1 kohaselt on kõigil tuukritel kohustus vaikida, pöördus komisjon Rootsi riigi esindajana lepingule allkirjutanud Johan Fransoni poole palvega saada kirjalik dokument, mis lubaks komisjoni esimehel tuukreid küsitleda ilma, et nad oleks seotud vaikimiskohustusega. Johan Franson keeldus sellist luba andmast.

33. 01.10.1994 on Eesti Vabariigi Suursaatkond Rootsis saatnud Rootsi Välisministeeriumile noodi selle kohta, et Eesti konsulile ei võimaldatud juurdepääsu Rootsi haiglatesse toodud Eesti kodanikest pääsenutele ega antud nende kohta teavet, milline hoiak on otseses vastuolus Viini konsulaarsuhete konventsiooniga. Eesti tolleaegne konsul Toomas Tamme kinnitas komisjoni esimehele, et ta tõepoolest ei saanud Rootsi ametiasutustelt õnnetuse ega pääsenute kohta mingit informatsiooni. Samuti ei lubatud tal esimestel päevadel pärast õnnetust kohtuda eestlastest pääsenutega, haiglates ei öeldud talle isegi seal viibinud eestlaste arvu ega nimesid.

6) Kas Eestis, Rootsis või Soomes on käesoleval ajal veel laevahukku või selle uurimist puudutavat teavet, mis on kaitstud mistahes tasemel riigisaladusega?

34. Eestis on salajase tasemega riigisaladusega kaitstud Kaitsepolitsei jälitustoimik, mis aga ei sisalda teavet, mis ei oleks teada. Komisjon on seisukohal, et Vabariigi Valitsus võiks selle toimiku avalikustada. Kas ka Soomes ja Rootsis on laevahukku puudutavaid salastatud materjale, komisjonil välja selgitada ei õnnestunud. Küll on aga komisjoni valduses koopia vastusest ajakirjaniku päringule, milles teatakse, et Ameerika Ühendriikide Julgeoleku-agentuuril (*National Security Agency*) on kolm Estonia hukku puudutavat dokumenti, mis on salastatud.

Tallinn, 10. märts 2006

Margus Kurm

Komisjoni esimees
Juhtiv riigiprokurör