

Pressmeddelande

Slutrapport om den preliminära bedömningen av MV ESTONIA

Skadorna på styrbordssidan uppkom genom kontakt med havsbotten

"Den estniska haverikommissionen (OJK), Statens haverikommission i Sverige (SHK) och Olycksutredningscentralen i Finland (OTKES) har publicerat en slutrapport av den preliminära bedömningen och kommit fram till att det inte finns skäl att återuppta 1997 års gemensamma haveriutredning (JAIC) om förlisningen av MV ESTONIA. Skadorna på vrakets styrbordssida har uppkommit genom kontakt med havsbotten. Vårt arbete ger också en omfattande och aktuell dokumentation av vrakets skick, händelseförloppet samt de bredare systemfaktorer som orsakat olyckan ", säger Märt Ots, direktör för OJK.

Rapporten presenterar ett antal slutsatser baserade på marina undersökningar, intervjuer med överlevande, tekniska granskningar samt vetenskapliga beräkningar och numeriska modeller som har genomförts under 2021-2025.

"Vi har samarbetat med många experter inom olika områden och har genomfört sex undersökningar på plats. Havsbotten på platsen är mycket väl dokumenterad och visar en bergsrygg av gnejs, 1,8 miljarder år gammal, diagonalt under vraket. Vraket balanserar på denna rygg. I kombination med att fartyget vilar på en sluttning är detta förklaringen till vrakets stora rörelser genom åren", säger svenska ordföranden Jonas Bäckstrand, SHK.

Tekniska slutsatser

Vraket har omfattande skador

Vrakets läge på havsbotten har förändrats under decennierna. Det har omfattande skador. Formen på skadorna på styrbordssidan stämmer väl överens med den blottlagda berggrunden intill. Vraket kommer att fortsätta brytas ned och nya deformationer kan uppkomma med tiden.

"Även om övertäckningsarbetet av vraket på mitten av nittiotalet har kritiserats kraftigt, har arkiverade handlingar från dessa undersökningar varit värdefulla bevis för utredningsarbetet. Baserat på dessa handlingar har vi kunnat rekonstruera vrakets position och rörelser på havsbotten. Därför är det möjligt att visa varför de tidigare okända skadorna inte var synliga på nittiotalet, men

avslöjades senare på grund av vrakets förflyttning", säger Tauri Roosipuu, utredningsledare vid OJK.

Inget tyder på kollision eller explosion

Undersökningarna visar inte några tecken på att MV ESTONIA skulle ha kolliderat med något annat fartyg eller föremål under sin sista resa. Det finns inte heller några tecken på att en explosion skulle ha inträffat på fartyget och inga tecken på explosion på styrbordssida eller i fören.

Skador på bogvisir och ramp bekräftade

Undersökningarna av den bärgade bogrampen och den modellering av bogpartiets kollaps som har genomförts visar att bogvisiret gav vika för kraften från vågorna, vilket orsakade att rampen öppnades och att vatten kunde strömma in på bildäck. Dessa slutsatser överensstämmer med JAIC:s slutsatser från 1997.

Förlisningsförloppet bekräftat

Den uppdaterade modellering som genomförts stödjer det tidigare konstaterade scenariot: snabb vatteninträngning genom bogrampen ledde till att fartyget kantrade och sjönk. De alternativa förlopp som har förts fram, bl.a. att vatteninträngning skulle ha skett genom skador på styrbordssidan, är oförenliga med de beräkningar som gjorts, vittnesmål och annan insamlad bevisning.

Sjövärdebedömning

En gemensam bedömning från OJK och SHK slår fast att MV ESTONIA inte var sjövärdig på grund av oinspekterade, och därmed oupptäckta, strukturella svagheter samt odokumenterade undantag i certifikaten.

"Fartyget hade latent strukturella brister under hela sin livstid och var tekniskt osäkert för trafik. Detta var dock inte känt bland berörda parter – varken ombord eller i land", tillägger Bäckstrand.

Intervjuer med överlevande

Vittnesmål från 68 överlevande, såväl besättning som passagerare, har samlats in.

"Intervjuerna visar att en viss mängd vatten observerades komma från bildäck till hyttområdet nedanför. De visar också att inga militärfordon var lastade. Många av vittnena uttryckte motvilja mot idén att täcka över vraket. Dessutom förstod de inte varför kropparna efter de omkomna inte bärgades", säger Jörgen Zachau, utredningsledare vid SHK.

Ett systemfel — inte en enskild orsak

"Vår slutrapport betonar att förlisningen inte berodde på en enskild grundorsak, och inte heller på isolerade handlingar av besättningen. Istället var det resultatet av ett komplext systemfel inom sjöfartsbranschen, där brister samverkade på flera områden. Detta misslyckande blev på ett mycket nedslående sätt en väckarklocka för hela branschen, eftersom tillbud med bogvisir hade inträffat före olyckan, men kunskapen om dem spreds inte inom branschen", understryker Roosipuu.

Kedjan av brister, som började med avsaknad av regelverk, fartygets design- och konstruktionsprocess, bristande inspektioner och avvikelser i certifieringen i

kombination med sjöfartsbranschens arbetsrutiner (säkerhetskultur), skapade en situation som ledde till olyckan.

Slutrapporten noterar att den offentliga debatten ofta har fokuserat på enskilda faktorer, såsom fartygets hastighet eller underhållsstandarder. Resultatet av utredningsarbetet visar att dessa faktorer inte ensamma kan förklara förlisningen; katastrofen var resultatet av ackumulerade systematiska svagheter och otillräcklig riskhantering inom hela sektorn.

Lärdomar

Estoniakatastrofen ledde till att nya gemensamma regler utarbetades och infördes, särskilt vad gäller bogkonstruktion och fartygsstabilitet, förstärkning av befintliga fartyg samt utveckling av livräddningsutrustning. Såväl myndigheter som rederier och organisationer inom sjöfartsbranschen har dragit lärdomar av olyckan.

Slutsatser

Utifrån det omfattande material som har gåtts igenom, tillsammans med nya undersökningar och de intervjuer som har genomförts, kan det konstateras att MV ESTONIA sjönk på grund av att bogkonstruktionen kollapsade, och att de nya skadorna på styrbordssidan uppstod genom kontakt med havsbotten. Det finns därför inte skäl att inleda en ny fullskalig säkerhetsutredning av olyckan med MV ESTONIA.

Vägen framåt

Den preliminära bedömningen är avslutad. Dokumentation, datamängder och 3D-modeller kommer att göras offentligt tillgängliga för att säkerställa transparens.

Kontakt:

Utredningsordförande: Jonas Bäckstrand

Utredningsledare: Jörgen Zachau

Intervjuförfrågningar koordineras av Kia Wallberg Hjorth, tel. 08-508 862 03, e-post: kia.wallberg.hjorth@shk.se