

Sammanfattning – slutrapport av den preliminära bedömningen av nya uppgifter om MV ESTONIA

Slutrapporten av den preliminära bedömningen har publicerats på engelska den 16 december 2025. I avvaktan på att en svensk översättning av rapporten i sin helhet har tagits fram redovisas här en svenskspråkig översättning av slutrapportens sammanfattning.

Sammanfattning

Den här rapporten utgör inte en vanlig olycksutredningsrapport. Den är utformad för att göra åtgärder som utfördes och analyserades för många år sedan tillgängliga för läsaren. Därför innehåller den även sådana delar/åtgärder som vanligtvis inte ingår i en säkerhetsutredningsrapport. Dessutom är inte alla resultat i första hand presenterade här i rapporten, utan i andra, självständiga dokument som framställts för ändamål som egentligen inte omfattas av den preliminära bedömningen. Däremot återfinns alla utredningsresultat i denna rapport, antingen presenterade här eller med hänvisning till relevant dokumentation.

Några delar av rapporten bygger på tekniska undersökningar medan andra delar är mer resonerande, allt beroende på ämnets karaktär och sammanhang. De flesta resultat av betydelse återfinns i denna sammanfattning. Detta tillåter därmed den som önskar en tämligen snabb översikt över arbetet och dess resultat att få det genom att läsa denna sammanfattning av rapporten. Det ska emellertid noteras att för att få en mer detaljerad beskrivning av arbetet är det nödvändigt att gå till relevant avsnitt av slutrapporten.

Syfte

Ro-ro-passagerarfartyget MV ESTONIA sjönk den 28 september 1994 på resa från Tallinn, Estland, till Stockholm, Sverige. Av de 989 ombordvarande omkom 852 personer. Olyckan utreddes av en för händelsen tillsatt kommission, den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen JAIC (Joint Accident Investigation Commission). Nytt videomaterial, som inte var tillgängligt för JAIC 1994–1997, offentliggjordes i september 2020 och avslöjade en spricka på styrbords sida av skrovet. Baserat på dessa nya uppgifter påbörjade olycksutredningsmyndigheten i Estland, the Estonian Safety Investigation Bureau

(Ohutusjuurdluse Keskus, OJK) en preliminär bedömning (som är en juridisk term för vissa utredningsåtgärder) av denna nya information tillsammans med sina motsvarigheter i Finland och Sverige.

Syftet med den preliminära bedömningen har varit:

- att identifiera orsaken till de penetrerande deformationer i skrovet på MV ESTONIA som syns på nytt videomaterial och som visats i september 2020 av Monster Media Group Limited
- att överväga huruvida den nya informationen medför behov av att revidera slutsatserna i JAIC:s slutrapport
- att avgöra vilka nya utredningsåtgärder som behöver vidtas, om några
- att avgöra om säkerhetsutredningen över MV ESTONIAS förlisning ska återöppnas.

Förberedande arbete

Det stod klart från början att nationell lagstiftning behövde ändras både i Finland och Sverige för att tillåta utredningsaktiviteter på plats. Därför gjordes en framställan om sådana lagändringar och de trädde i kraft den 1 juli 2021 (ändringarna var permanenta i Sverige, men tidsbegränsade i Finland). En översikt över tidigare utförda utredningsaktiviteter, studier och rapporter påbörjades också.

Det var tydligt att arbetet behövde delas i olika faser, där resultatet från en fas påverkade planeringen av de följande. Detta medförde att parallella utredningsåtgärder i stor utsträckning bedömdes vara ogenomförbara och ineffektiva. Det beslutades att utredningsarbetet skulle inledas med en detaljerad kartläggning av havsbotten samtidigt som en översiktlig undersökning av fartygets skrov skulle göras. Medan planeringen av detta pågick utfördes förberedande aktiviteter på plats, t.ex. mätning av siktförhållanden, salthalt och strömförhållanden på havsbotten. Resultatet medförde bl.a. insikten om att utredningsåtgärder som kräver god sikt vid botten och stabilt väder bör göras i perioden sent i maj till tidigt i juli.

Detta beskrivs i slutrapportens kapitel 1, kapitel 2 och avsnitt 3.1.

Aktiviteter på plats

Den första undersökningen på plats påbörjades den 8 juli 2021 med tre fartyg. Flera olika undersökningsmetoder användes samtidigt som vraket filmades med fjärrstyrd undervattensfarkost (Remotely Operated Vehicle, ROV).

Under sommaren 2022 gjordes en omfattande och detaljerad fotografering av vraket, bestående av nästan 45 000 bilder. Detta resulterade i en fotogrammetrisk 3D modell.

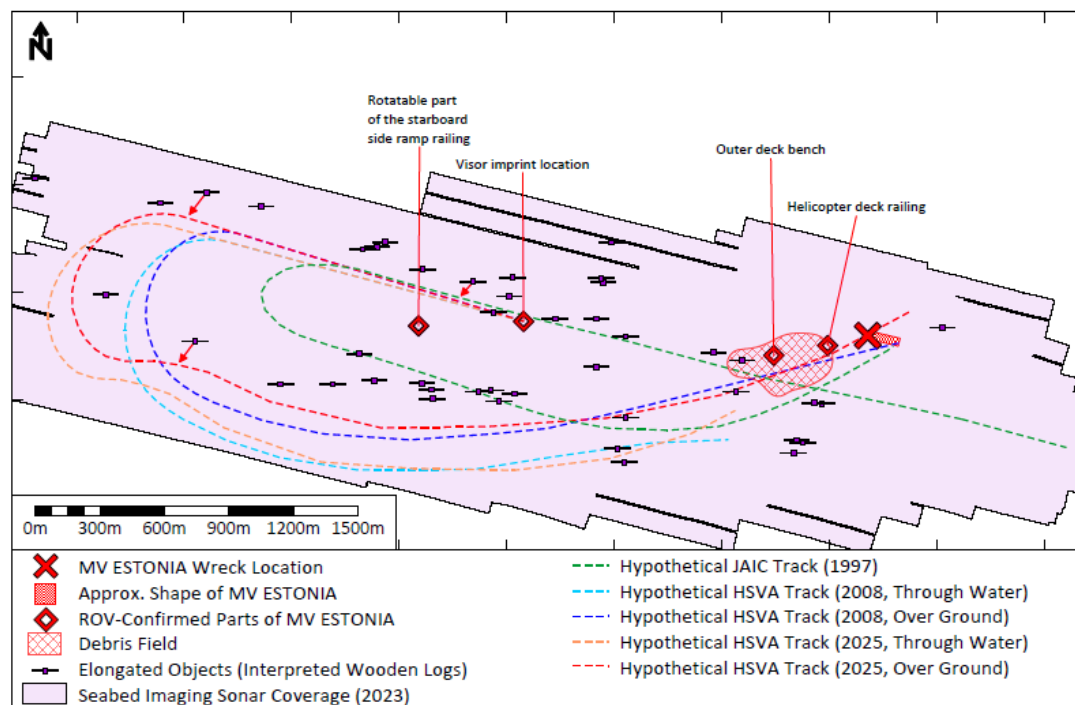
På sommaren 2023 filmades insidan av bildäcket med ROV. Dessutom samlades vissa kompletterande prover. Ett antal utredningsåtgärder, som inte var så beroende av förhållandena på plats, kunde också genomföras. De inkluderade lokalisering och undersökning av föremål på botten i området.

Havsbotten

Undersökningen av havsbotten visade variationer i både djup och sammansättning. De största områdena består av varierande lager av lera, där det ofta förekommer berg i dagen. MV ESTONIA vilar på en bergsrygg av gnejs, 1,8 miljarder år gammal. På något mindre avstånd än 0,9 distansminuter från vraket återfinns ett avtryck i botten där visiret landade efter att ha fallit av fartyget.

Undersökningar av det omgivande området visar föremål på botten, som kommer från MV ESTONIA. Positionerna för dessa föremål visar fartygets troliga färdväg efter att visiret fallit av. Rutten är något längre än den som antas i JAIC:s slutrapport från 1997 (figur 1).

Resultaten redovisas i slutrapportens avsnitt 3.2 och avsnitt 4.1.3.



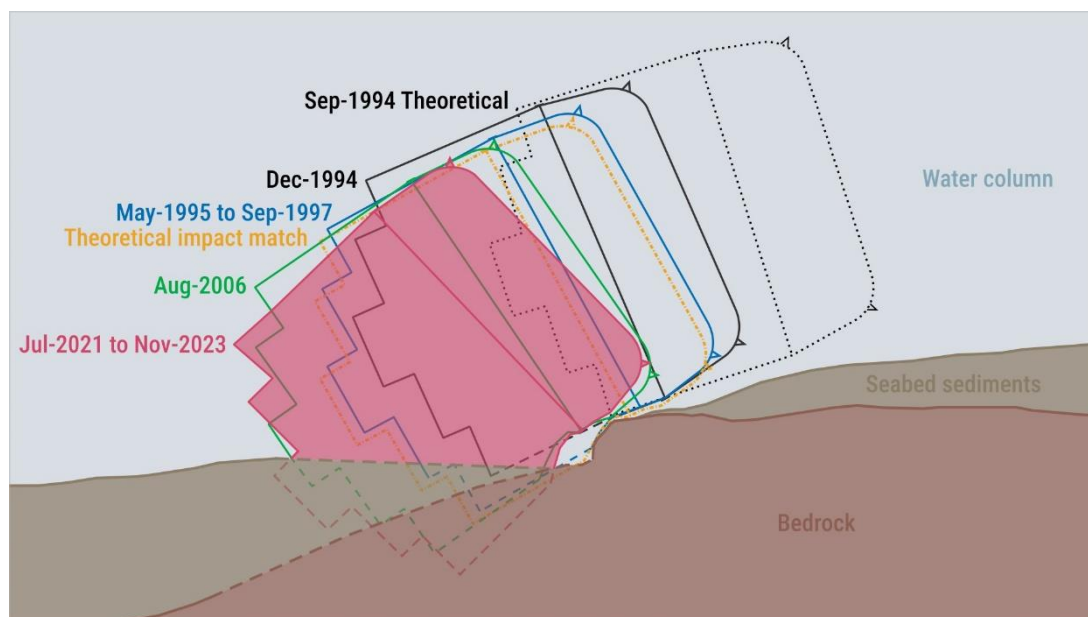
Figur 1. Bedömda spår under MV ESTONIAS vatteninträngnings- och sjunkfas, enligt JAIC, Valanto, och Kim m.fl. De viktigaste referenspunkterna i rekonstruktionen av rutten är redovisade.

Vraket

MV ESTONIA låg vid undersökningarna i en sluttning och har rört sig betydligt genom åren. Ett antal bottenskred har förekommit, och det är uppenbart att vraket inte har vilat stadigt. Det är osäkert i vilken utsträckning hon vilar stadigt idag.

ROV-filmningen visar att hon har omfattande skador. På styrbords sida, som tidigare dolts mot havsbotten, finns en ca 25 meter lång intryckning, vilken i vardera änden slutar med ett brott eller hål in i fartyget. Intryckningsskadan följer bergsryggen väl. Bland andra skador är de mest uppenbara en sidoförskjutning, delvis bestående av en spricka, som sträcker sig från babords akter fram till nästan halva fartygets längd; bryggan på babords sida är kraftigt nedtryckt mot däckets under; och den förliga bilrampen har lossnat från de återstående två (av fyra) gångjärnen och fallit ner i leran intill fartyget.

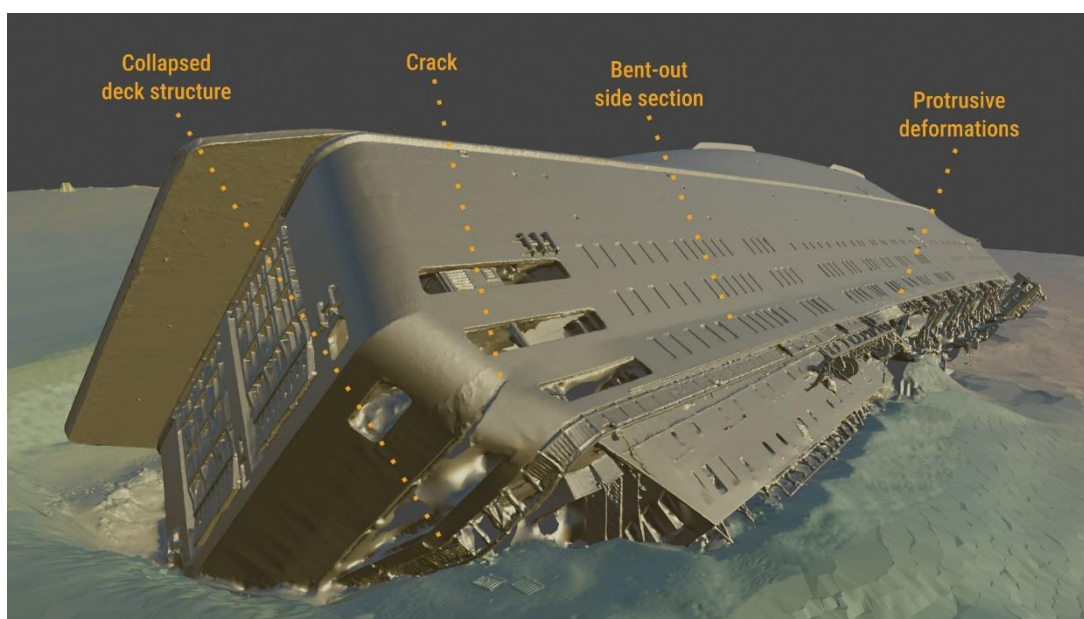
Resultaten beskrivs i slutrapportens avsnitt 3.3.



Figur 2: Sektionssnitt midskepps, nära fartygets penetrerande skada, som visar fartygets rörelser genom åren.

Resultat från prover och bärgade delar

Från vrakplatsen har ett antal föremål bärgats. Bland dessa finns bogrampen och en del av räckverket till denna. Båda visar att räckverket har slitits loss. Skadorna på rampen passar väl med den triangelformade ovansidan av förpiken, som bildar ett däck framför rampen när den är på plats.



Figur 3: Vy från akter om fartyget från den fotogrammetriska modellen. Här syns den observerade strukturella skadan längs babordssidan.

Prover från fartygets skrov vid den förliga delen av skadan på styrbordssidan visar att skadan inte uppstått vid en kollision eller explosion. Prover från skrovsidan visar att de svarta eller mörka beläggningarna består av naturlig påväxt.

Den ena av de två stoppvajrarna (preventer wires) till den förliga rampen, visade sig vara avsliten.

Beräkningar av sjunkförloppet

Ett flertal teoretiska beräkningar av sjunkförloppet har genomförts. De visar att vatteninträngning på annat sätt än via den öppna bogrampen skulle ha medfört ett annat förlopp. Den omedelbara och starka slagsidan skulle inte ha uppstått om vatteninträngningen skett under bildäck. En annan slutsats är att vatteninträngningen sannolikt har börjat något tidigare än vad som sägs i JAIC:s slutrapport från 1997.

Resultaten redovisas i slutrapportens kapitel 4.

Vittnesintervjuer

Av de 137 överlevarna intervjuades 134 av polisen 1994. Baserat på dessa uttalanden valde JAIC-utredarna att genomföra intervjuer med ett antal personer.

I samband med den preliminära bedömningen har sammanlagt 68 överlevare intervjuats. En av dessa personer har aldrig tidigare blivit intervjuad. Därtill har andra vittnen som inte var ombord på resan men som varit berörda på annat vis också intervjuats. Några av dessa har aldrig intervjuats förut.

En analys av intervjuerna visar att vittnesuppgifterna stödjer att någon skrovskada inte uppstått vid vattenytan. De flesta vittnen dementerar att någon lastning av militära fordon förekommit, medan bara ett fåtal stödjer det. Därtill visar flera vittnesmål att vittnena inte har läst JAIC:s slutrapport från 1997, men att de flesta ändå stödjer eller accepterar resultaten från JAIC:s slutrapport. Det finns emellertid starka känslor bland vittnena om besluten avseende bärgning av fartyget och kropparna efter de omkomna liksom om övertäckningen av fartyget.

Resultaten redovisas i slutrapportens kapitel 5.

Slutsatser

Det kan fastställas att MV ESTONIA sjönk på grund av felen i bogkonstruktionen, och att skadan på styrbordssidan uppstått i samband med kontakt med havsbotten. Det finns därmed inte anledning att återöppna olycksutredningen av MV ESTONIAS förlisning.

Ytterligare detaljer finns i slutrapportens kapitel 6, kapitel 7 och kapitel 8.

Ytterligare slutsatser, inte direkt knutna till olyckan

Under arbetet med den preliminära bedömningen har utredningsåtgärder rörande andra frågor som rör MV ESTONIA hanterats. I de fall sådana frågor inte direkt har med olyckan att göra, har resultaten redovisats i separata dokument.