

Intervjuer med överlevande

Slutrapporten av den preliminära bedömningen av nya uppgifter om MV ESTONIA 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 rapportens kapitel 5 som rör de intervjuer som skett med överlevande. Referenser till JAIC nedan avser den gemensamma haverikommissionen som ursprungligen utredde olyckan 1994–1997.

Utskrifter av intervjuerna med överlevande har bevarats men omfattas av sekretess främst till skydd för de som lämnat uppgifterna. Respektive intervjuperson har rätt att få en utskrift av sin intervju. Intervjupersonen kan också välja att avstå från sekretesskyddet.

5. Slutrapportens kapitel 5 – Intervjuer med överlevande

Kort efter olyckan genomfördes intervjuer i olika former med överlevande. Sammanlagt fanns det 137 överlevande. Av dessa hördes 134 av polisen 1994, direkt eller kort efter att olyckan inträffat. De återstående tre var inte tillgängliga för intervjuer. Baserat på befintliga förhørsprotokoll genomfördes ytterligare intervjuer eller förhör av några överlevande av, eller på uppdrag av, JAIC. JAIC:s utredare utförde emellertid inte intervjuer av samtliga överlevande eftersom man ansåg att uppgifterna i polisförhören var tillräckliga.

På ett tidigt stadium av den preliminära bedömningen beslutades att erbjuda överlevande att bli intervjuade på frivillig grund. Förutom att komplettera information som aldrig efterfrågades på 90-talet, var skälen följande:

- de flesta överlevande intervjuades inte av JAIC:s medlemmar eller experter;
- polisförhören har inte av alla uppfattats som neutrala;
- den nya informationen om skadorna på styrbordssidan var inte tillgänglig vid tidigare intervjuer;
- vissa frågetecken har uppstått efter publiceringen av JAIC:s slutrapport 1997;

- gruppen som utför den preliminära bedömningen har haft ytterligare frågor utöver de som ställdes för 30 år sedan.

Intervjuresultaten presenteras nedan.

Samtliga överlevare har identifierats och nästan alla har kunnat hittas. Ett antal överlevare har dock avlidit sedan förlisningen. Totalt har 118 stycken som fortfarande är i livet kontaktats och erbjudits intervju: 42 i Sverige, 61 i Estland, och 15 i andra länder. Av dessa har 68 (57,6 %) tackat ja, varav en aldrig har intervjuats tidigare.

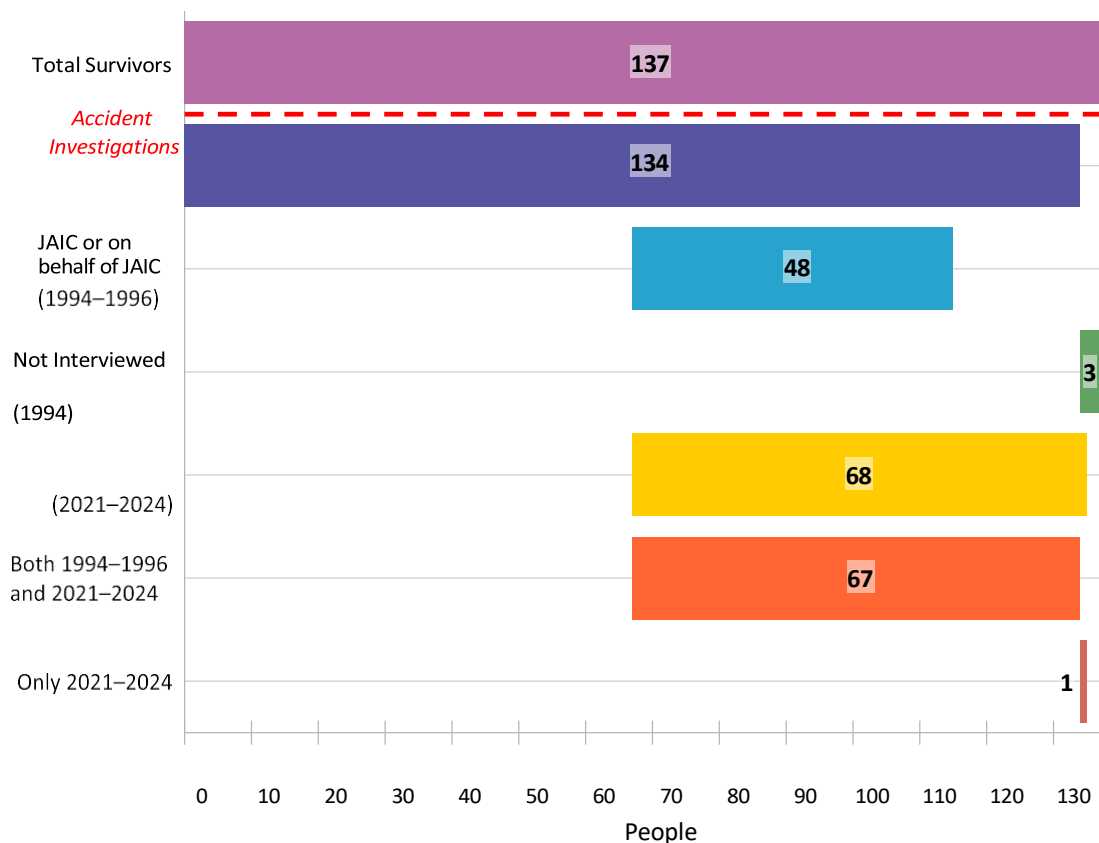
Analysen nedan baseras på uppgifter från de personer som har intervjuats under perioden 2021–2024. Även de uppgifter de lämnade i intervjuer från 90-talet har beaktats. Detta innebär dock att inte samtliga intervjuer från 90-talet har inkluderats. Denna omständighet försvårar eventuellt statistikuttag från intervjuresultaten.

Uttalandena är, av hänsyn till den individuella uppgiftslämnaren, skyddade av sekretess. Detta utgör standard och ett lagstadgat krav i säkerhetsutredningar. Intervjuerna genomfördes på den plats och vid den tidpunkt som passade uppgiftslämnaren bäst. Uppgiftslämnaren ombads att berätta hela sin historia så som denne kom ihåg det (principen om fri berättelse). Därefter ställde intervjuerna frågor för att komplettera eller klargöra vittnets uttalanden (principen om direkt undersökning). Under de flesta intervjuer fanns en fartygsmodell, ritningsunderlag och fotografier tillgängliga för att underlätta hågkomsten av så många detaljer som möjligt. Annat material, såsom protokoll från tidigare intervjuer, uttalanden, och förhör fanns också tillgängliga. Intervjuerna besvarade samtliga frågor som den intervjuade hade om det pågående arbetet med den preliminära bedömningen. Intervjuernas varaktighet varierade mellan 45 minuter och sex timmar.

Den samlade informationen är dokumenterad och systematiserad på ett för all indata enhetligt formulär för att möjliggöra jämförelser. Inte desto mindre är uppgifterna ibland inte särskilt tydliga, och från och till kan den intervjuade ge motstridiga uppgifter: vad som sägs i en senare intervju kan mycket väl vara motsatsen mot vad som sagts på 90-talet. Från och till kan det också vara svårt att tolka vad vittnet egentligen menar eller försöker säga. Siffrorna i denna sammanställning är inte exakta och skulle kunna variera beroende på vem som tolkar informationen.

Beträffande några vittnesmål är överensstämmelsen god mellan vad som sagts på 90-talet och vad som sagts i intervjuer 2021–2024. Detta kan bero på att vittnet är medvetet om sina tidigare uttalanden, t.ex. genom att ha läst protokollen från sina tidigare intervjuer eller på annat sätt ha hållit sina minnen vid liv (någon har spelat in video, någon har skrivit en bok eller varit aktiv som föreläsare). Emellertid är några vittnesmål inkonsekventa, och ett uttalande kan stå i motsats till ett annat.

För att uppnå transparens redovisas också sådana vittnesmål även om de står i motsats till majoritetens.



Figur. 5.1: Diagram som visar genomförda intervjuer. Sammanlagt intervjuades 68 överlevande 2021–2024. JAIC-intervjuerna kan inkludera intervjuer genomförda av polisen 1995 och 1996.

Det är väl känt att vittnesmål inte alltid innehåller en objektiv sanning, utan är en redogörelse för hur en enskild person uppfattade en situation. Vittnesmål ska därför hanteras försiktigt och inte tas för givna. Informationen i detta kapitel kan därför inte i sin helhet betraktas som objektivt bevismaterial. Å andra sidan bör hänsyn tas till uppgifter som pekar åt samma håll. På samma sätt kan vittnesuppgifter som är knutna till särskilda minnen eller episoder i större utsträckning anses kunna stödja annan bevisning, och kan därför sammantaget anses vara mer trovärdiga. Det måste nämnas att ett vittne, som hävdar något som andra vittnen motsäger, inte alls behöver ljuga. En individ kan ha egna minnen som skiljer sig åt från andras. Givet den långa tid som passerat, och den mängd teorier som diskuterats sedan olyckan inträffade, kan man räkna med skillnader.

5.1 Före avgång

Slutsatser

Följande slutsatser baseras på vittnesmål:

- De uppgifter som stödjer förekomsten av militära aktiviteter vid lastningen av MV ESTONIA är svaga. Av sammanlagt nio vittnesmål som hävdar motsatsen är fyra förenade med individuella och självständiga hågkomster. Detta innebär att de kan betraktas som starka. Sammantaget måste slutsatsen dras att det är osannolikt att några militära fordon lastats.
- Eftersom det inte finns några tydliga bevis på statusen av surrning ombord, går det inte att dra någon bestämd slutsats. Med hänsyn till det förlorade visiret och den öppna förliga rampen, skulle surrningar inte ha förebyggt olyckan.

5.1.1 Militära transporter

I intervjuerna från 90-talet nämner ingen förekomst av militära transporter.

Intervjuer gjorda 2021–2024 resulterade i att två överlevare hävdar att de har sett avspärrningar och militär personal i hamnen, som hindrat trafiken. En av dessa menar att militära lastbilar eskorterats ombord.

Nio intervjuade överlevare hävdar å andra sidan att det inte förekom något ovanligt under lastningen. En som befann sig på utsiktsdäcket anser sig ha sett den sista lastbilen köra ombord. Denna beskrivs som en vanlig lastbil, och inte militär.

Av övriga vittnen hävdar två bestämt att några militära lastbilar inte förekommit under lastningen. En svensk förare uppger att han körde ombord ganska sent, och att fartyget väntade på honom. För att lättare surra lastbilen hade han särskild utrustning med sig, som han tog fram till besättningen. Trots att han insisterade ville besättningen inte använda den, och en diskussion uppstod (avsnitt 5.1.3). Därmed minns han händelsen, och skulle ha kommit ihåg en militär lastbil om det förekommit någon. En annan¹ uppger att han ville åka med båten, men vägrades eftersom han inte hade bokad plats för lastbilen, som han från början inte avsett att ta med till Sverige. Han stannade ändå kvar på kajen tills färjan gick i hopp om att ändå komma med. Han skulle därmed ha sett militära fordon om det lastats några. Dessa två vittnen, en överlevare och en kvar i Tallinn, kände till varandra,

¹ Detta svenska vittne blev kvar i Tallinn och är inte någon överlevare. Han har aldrig intervjuats förut.

och den ene hävdar att han såg den andre i terminalen i Tallinn när biljetterna skulle ordnas. Den som blev kvar i Tallinn begav sig till terminalen följande morgon, efter olyckan, och träffade samma personal där som han träffade kvällen före.

Avsaknaden av militära fordon bekräftas också av en estnisk förare, som anlände efter den officiella avgångstiden. Det var ont om bränsle i lastbilen, och han frågade sin chef om han kunde tanka i Sverige. Chefen ville inte det, så föraren fick tanka i Tallinn och blev därför försenad. Därmed var den lastbilen, enligt föraren, den sista att lastas.

Ett annat vittne, som åkte tillsammans med några vänner i en minivan, nekades först att köra ombord eftersom tillstånd av ägaren att föra fordonet utomlands saknades. Efter viss diskussion kunde de lasta bilen, som fick flyttas manuellt åt sidan för att få plats. Vittnet hävdar att de var sist ombord eftersom rampen stängdes omedelbart efter att de kört ombord. Några militära fordon lastades inte i slutet, enligt vittnet.

Aktiviteter i hamnen

I samband med denna information ska det nämnas att en undersökning om aktiviteter i hamnen har utförts av en f.d. statsåklagare i Estland². Resultatet av denna ger inte stöd för att militära aktiviteter pågått i hamnen dagen för MV ESTONIAS sista avgång.

Lastbil som backat av MV ESTONIA

Under intervjuerna har två vittnen uppgett att en lastbil ska ha fått backa av efter att först ha lastats. Detta ska ha varit för att bereda plats för en militär transport.

Ett av dessa vittnen har också uppgett ett smeknamn på en av förarna (de var två som arbetade tillsammans) och staden där åkeriet hörde hemma. Dessa uppgifter har undersökts, och en av förarna till den lastbil som antagits ha backat av har hittats. Han förnekar emellertid ett sådant scenario och uppger att han och hans kollega började köra på Estland först efter att MV ESTONIA sjunkit.

Den andre föraren anlände sent och hade förstått det som att en lastbil som redan lastats fått backa av för att ge plats åt honom. Föraren som inte fick plats ombord har emellertid uppgett att han inte hade biljett och aldrig var ombord, och följaktligen inte heller backat av.

Det finns därmed inte något belägg för det rykte som handlar om någon lastbil skulle ha backat av fartyget.

² 2005-08-31 Report (I) of the commission of experts established to investigate the circumstances of the transport of military-use equipment on board the passenger ferry Estonia in September 1994.

Diskussion och slutsatser

Tillgänglig information som stödjer förekomsten av militära aktiviteter vid lastningen av MV ESTONIA är svag. Fyra vittnesmål från överlevare som motsäger att sådana har förekommit är förenade med individuella och självständiga hågkomster. Detta innebär att de kan betraktas som starka. Tillsammans med övriga fem överlevares vittnesmål måste slutsatsen bli att det är osannolikt att några militära fordon lastats.

Det finns ett lastmanifest från lastningen tillgängligt.³ Enligt detta finns det ingen indikering på att det förekommit några militära transporter eller militär last. Det finns inga bevis som kan utesluta att militär utrustning lastats i någon av lastbilarna. Fanns det sådant kontraband ombord, så finns det inte något stöd för att det har påverkat förlisningen.

5.1.2 Lastning och lastsurrning

En lastplan upprättades baserad på tillgänglig information som tillhandahållits från land. Intervjuer med besättningsmedlemmar beskriver att fartygets lastplan upprättades utifrån preliminär information från land. Dock anlände ibland betydligt fler fordon till fartyget vid lastningens slut, vilket gjorde det svårt att revidera den ursprungliga lastplanen. Det har också noterats att avvikelser mellan de deklarerade och faktiska fordonsvikterna kan ha bidragit till en ojämn viktfördelning på bildäck.

JAIC:s slutrapport fastslår att "På grund av ojämn viktfördelning var babords krängningstank fylld vid avgång." Med tanke på att cirka 180 ton vatten kunde flyttas mellan krängningstankarna, att tusentals ton vatten kom in på bildäck genom öppningen i fören och att cirka 1 100 ton däckslast kan ha förskjutits vid en viss tidpunkt, är det osannolikt att lastfördelningen mellan krängningstankarna hade någon betydande inverkan på händelseförloppet.

Bildäcket var fullastat, och plattformsdäcken (høj- och sänkbara däck, som utgör däck 3) användes inte. Först lastades trailrarna (utan dragbilar) längs fartygets sidor. Därefter följde lastbilar och annan tung last. Bilar lastades mestadels sist och placerades främst i den förliga delen. Tung last stuvades tätt med minimala mellanrum mellan fordonen. Detta gjordes av två skäl: för att lasta så effektivt som möjligt, och för att förhindra att lasten rörde sig mycket vid eventuell kraftig slagsida. Därför placerades vissa lastbilar så nära varandra att det hade varit svårt att surra dem ordentligt, och det ansågs inte heller nödvändigt.

Lastningsarbetet, inklusive surring av lasten, utfördes under överinseende av en av andrestyrmännen. Stuvning och surring på bildäcket utfördes av fartygets besättning ledd av båtsman på ena sidan och på den andra sidan av en senior

³ Lastmanifestet finns tillgängligt bland andra handlingar från fartyget.

matros. En besättningsmedlem har uppgett att de informerades om en stormvarning och att vindhastigheten kunde nå 25 m/s, vilket innebar att extra försiktighet krävdes. Enligt detta uttalande säkrades tunga fordon i allmänhet med surrningsband, och klossar användes både för tunga fordon och bilar (figur 5.3 och 5.2). Bilarna skulle lämnas med handbromsen åtdragen och växel ilagd. Detta bekräftas av fyra överlevande besättningsmedlemmar. Dessutom har en förare uppgett att han hade ett av de första fordonen som körde ombord på fartyget. Före honom hade trailrar utan dragbilar stuvats. Både hans lastbil och släp, samt de släp som stuvats före, var surrade med band och både hans lastbil och dess släp var säkrade med klossar.

Dock finns det flera förare som inte såg sina fordon bli surrade. Senare intervjuer med passagerarvittnen visar att tre personer hävdar att lastbilarna inte surrades (dessa tre hävdade samma sak redan 1994). Av dessa hävdar en att han insisterade



Figur 5.2: Videomaterial från bildäck visar ett fränkopplat surrningsband från en förskjuten lastenhet på bildäcket på MV ESTONIA under den visuella inspektionen 2023 (O 2.21).

på att få sin lastbil (en av de sista ombord) surrad, och att han hade särskild utrustning för detta ändamål. Besättningen vägrade dock både att surra lastbilen och att ta emot utrustningen. Eftersom han stannade kvar på bildäck bad besättningen honom att lämna området. Det kan dock inte uteslutas att de sista fordonen säkrades efter avfärd.

Lastbilsförare har beskrivit att efter förlisningen av MV ESTONIA ägnades betydligt mer uppmärksamhet åt surrnning av tunga fordon. Ett exempel är att en svetservice blev tillgänglig nära hamnen, vilket gjorde det möjligt att i förväg ordna

nödvändiga surrningsfästen om en lastbärare saknade de fästen som krävdes för surring ombord.

Surrningsutrustningen

Filmmaterial från bildäcket visar att det finns några surringar som fortfarande hänger på sina förvaringsplatser, medan andra förvaringsplatser är tomma (figur 5.4). Även om detta initialt kan tyda på att inte alla lastbilar var surrade eftersom inte all utrustning användes, finns det inga bevis för ett sådant påstående då det totala antalet surringar inte är känt.

Slutsatser

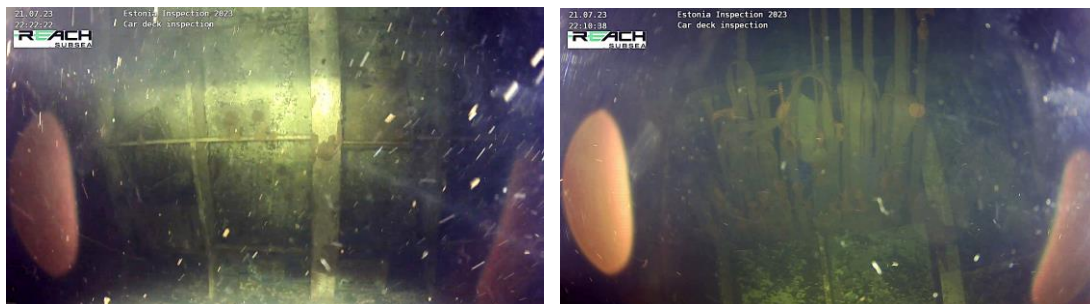
Eftersom det inte finns några tydliga belägg för surrningsstatusen på bildäck är det inte möjligt att dra någon säker slutsats.



Figur 5.3: Videomaterial från bildäck visar ett laststopp bredvid den förskjutna lastenheten på bildäcket på MV ESTONIA under den visuella inspektionen 2023 (O 2.21).

Vissa lastbilar placerades så nära varandra att det hade varit omöjligt att surra dem ordentligt. Det är dock rimligt att anta att de fristående trailrarna surrades åtminstone som vanligt, och att lastbilarna klossades vid hjulen. Det kan inte uteslutas att vissa lastbilar surrades efter att passagerarna hade lämnat området.

All rörelse av lasten påverkade slagsidan och kantringen. Rörelsen av osurrade lastbilar begränsades dock inledningsvis av mittkappen (centercasingen) och andra närliggande lastbilar. Givet förlusten av visiret och öppningen av den främre rampen kunde surringar inte ha förhindrat att olyckan inträffade.



Figur 5.4: Den vänstra bilden visar ett tomt utrymme för surrningar, medan den högra visar surrningar som är förvarade och inte används. Videomaterial från bildäck inspelat 2023.

5.2 Senare delen av resan och sjunkförloppet

5.2.1 Slutsatser

Följande slutsatser baseras på vittnesmål:

- Baserat på vittnesuppgifterna är det inte möjligt att fastställa en exakt tidpunkt för när slagsidan började. Antalet vittnen, tillsammans med det faktum att en klocka stannade på grund av att batterierna föll ut, tyder på att den första slagsidan inleddes bara några minuter efter midnatt.
- Vittnesmålen utesluter vatteninträngning från skador i fartygets skrov i området vid hytterna eller maskinverkstaden. Istället har, enligt vittnesuppgifterna, vatteninträngningen till däck 1 skett från bildäck, via öppningar i mittkappen (centercasingen).
- Vittnesuppgifterna stöder att visiret var borta.
- Resultatet beträffande rampens status är oklart, men det har bevisats att rampen med kraft öppnats till helt öppet läge och senare av tyngdkraften fallit tillbaka till stängt läge. Detta innebär att det inte kan uteslutas att både de vittnen som hävdar att rampen var öppen och de som hävdar att den var stängd kan ha rätt.
- Observationerna av stabilisatorfenan bekräftar att dessa var utfällda när fartyget kantrade. Eftersom det har bevisats att de är infällda och oskadade så som fartyget vilar på havsbotten, kan det fastställas att inget träffade eller skadade fenorna innan slagsidan inleddes, varken på babords eller styrbords sida.
- Uttalandet från ett vittne som befann sig på styrbord sida stöder att ingen kollision ägde rum.

5.2.2 Initiering av evakueringen

Den plötsliga, påtagliga slagsidan yttrade sig genom obalans och/eller fallande föremål och möbler. Detta och att fartyget inte återhämtade sig från slagsidan var den främsta orsaken till att man började söka information och påbörja evakuering. Några överlevande föll ur sängen på grund av slagsidan. I vissa fall kombinerades den kraftiga slagsidan med höga smällar eller dunkar. Vissa personer uppger att de hörde en stor smäll eller duns, varav några hävdar att det var tre smällar. Ytterligare några vittnen uppger att de inte hörde någon smäll eller duns alls. Några (varav en är motsägelsefull) hävdar att smällen hade ett metalliskt ljud. Ett vittne uppger att ljudet inte var en explosion.

Intervjuer från 90-talet

Några överlevare hävdar att det var en smäll eller krasch, medan andra hävdar att det var två. En menar att det var tre eller fyra smällar.

Tiden har noterats av fyra vittnen till midnatt centraleuropeisk tid (CET) (01.00 EET) eller strax därefter, medan två uppger 00.10 (01.10 EET). Tre hävdar att klockan var 00.15 (01.15 EET). Två vittnen uppger tiden till 00.30 (01.30 EET).

Intervjuer 2021–2024

Av de senare intervjuerna framgår det att många blev medvetna om faran genom de höga ljuden. Några beskriver ljudet som en smäll eller krasch, medan andra beskriver det som två smällar. En person säger att ljudet var kontinuerligt. Några av de intervjuade beskriver ljudet som metalliskt, medan andra beskriver det som störande, rullande, ovanligt, bilar som kanade, flödande vatten, och porlande. Flera uppger att de inte hörde något ljud alls.

Flera överlevande kopplade ljuden till fallande last på bildäck. För vissa överlevande var utropet i högtalarsystemet (PA-systemet) från fartygets informationsdisk (avsnitt 5.2.4) den slutgiltiga signalen att börja evakuera. Ett vittne uppger att en estnisk person försökte göra folk medvetna om faran.

Ingen uppger att de hörde något larm i detta skede (livbåtslarm med klockor och tyfon) eller att de påbörjade evakuering på grund av ett sådant larm.

Överlevande har bedömt att det tog från några minuter upp till 15 minuter att ta sig ut ur fartyget till väderdäck (båtdäck).

Några av de intervjuade överlevarna har noterat en viss tidpunkt för när evakueringen började, antingen genom att titta på klockan, eller att en klocka stannade (batterierna föll ut). En annan fick en klocka i ansiktet när den kraftiga

slagsidan började, och minns därför vilken tid klockans visare visade.⁴ Av dessa uppger fem att det var vid midnatt svensk tid (01.00 EET) eller strax därefter, medan en anger att det var 00.15 svensk tid (01.15 EET).

Diskussion och slutsatser

Det finns intervjuer där det inte finns någon eller mycket liten överensstämmelse mellan uppgifterna från de tidiga och de nya intervjuerna, men det finns också intervjuer med god samstämmighet. Dock är det bara några få vittnen som anger samma tidpunkt i båda intervjuerna. De flesta vittnen hävdar att den första slagsidan började vid midnatt eller strax därefter. Minst två olika vittnen (en i en tidig och en i en ny intervju) säger att tiden var 00.15 CET (01.15 EET).

De ljud som hördes inledningsvis kan förklaras av förlusten av bogvisiret: det löst sittande visiret som rörde sig av vågorna, det lossnande bogvisiret som föll ner på bulben, och bogrampen till bildäck som slets upp och föll ner på förpiksdäcket.

Baserat på vittnesuppgifterna är det inte möjligt att fastställa en exakt tidpunkt för den första slagsidan, men antalet vittnen, tillsammans med det faktum att en klocka stannade på grund av att batterierna föll ut⁵ och en annan klocka föll ner i sängen från sänglampan, tyder på att den första slagsidan inleddes bara några minuter efter midnatt.

5.2.3 Vatten på däck 1

Av de vittnen som intervjuades 2021–2024 befann sig tolv på däck 1 (tween deck) när slagsidan började. Deras vittnesmål är överlag samstämmiga, även om inte alla har lämnat någon information om vatten på däck 1 i intervjuerna gjorda på 90-talet.

Resultatet visar att av de tolv vittnen som befann sig på däck 1 när slagsidan började, har tio sett vatten på golvet, i trapphuset eller på väggen, medan två inte nämner något om vatten på däck 1 alls (de kom från ett maskinutrymme). En person klev i vatten när hen gick upp ur sängen. Mängden vatten har beskrivits som sipprande och inte särskilt mycket, rinnande mellan väggpaneler, ett tunt lager på korridorgolvet, sipprande på golvet, flödande in i trapphuset från bildäckets skjutdörrar, vatten kom in i hytten, mycket kraftiga vågslag, rinnande på golvet. Angivna mängder är 5–6 cm, 1 dm, och två hinkar.

Fem vittnen såg vatten på bildäck eller att det kom in under dörrarna från bildäck, medan två säger att vattnet kom längs väggen.

⁴ Vittnet är emellertid osäker på om klockan gick rätt. Som vittnet minns det, visade klockan 01.10 EET, men den kan mycket väl ha gått för fort.

⁵ Teoretiskt kan det inte helt uteslutas att klockans visare har flyttats, t.ex. i fallet, eller vid en oavsedd beröring av inställningsknappen när man har fattat tag i klockan

Tre av de överlevande som intervjuades 2021–2024 tog sig ut från en hytt i samma vattentäta sektion, och mycket nära platsen där en skada, (den främre skadan) finns i filmmaterialet som visades 2020 (figur 3.34 och 3.38).

Ytterligare tre⁶ tog sig ut genom en maskinrumsverkstad där den aktra skadeöppningen sågs i filmmaterialet från 2020. Vittnena har inte nämnt något om någon kollision, eller något som skulle kunna ha orsakats av en kollision, eller vatten som forsade in från en skada i fartygets skrov i närheten.

Inget av vittnena från däck 1 nämner något som skulle kunna tolkas som en explosion eller kollision som kunnat orsaka ett hål i skrovet.

Diskussion och slutsatser

Ljud som hördes före eller vid den första slagsidan på fartyget uppfattades av flera överlevande från däck 1 (under bildäck) och däck 4 (över bildäck), även om vissa överlevande från de övre däckerna i aktern och andra delar också har hört liknande ljud. Enligt flera vittnen kom vattnet uppifrån, antingen under dörrarna till bildäck eller sipprande längs väggen. Tre vittnen nämner inget vatten på däck 1, men däremot på däck 2 (bildäck). Ytterligare tre såg inget vatten alls när de flydde från däck 1.

Sammanlagt befann sig fem vittnen i eller passerade genom ett vattentätt utrymme där det i filmmaterial från 2020 visades två hål. Inget av dessa vittnen nämner något om explosion, kollision eller något annat som skulle tyda på att det fanns ett hål i området när de flydde (figur 3.37).

Flykten började inte förrän slagsidan redan pågick, och vid det laget borde en mycket stor mängd vatten redan ha trängt in i utrymmena. Med tanke på detta är det mycket osannolikt att någon skulle överleva och kunna ta sig ut från ett utrymme med ett hål eller ett brott i skrovet. Dessutom rapporteras vatten förekomma jämnt fördelat från den främre till den aktra hyttsektionen, vilket tyder på att det inte fanns någon enskild källa till vatteninträngning på däck 1, utan snarare en källa i varje utrymme (trappa från bildäck).

Därför utesluter vittnesmålen från intervjuer som gjordes 2021–2024 vatteninträngning från skador i fartygets skrov i området vid hytterna eller maskinrumsverkstaden. Istället har, enligt vittnesuppgifterna, vatteninträngningen till däck 1 skett från bildäck, via öppningar i mittkappen (centercasingen).

I figur 6.2 ("Plan showing deck I. Red dots mark all known locations of survivors at the onset of the accident.") i JAIC:s slutrapport är platserna för 22 överlevande markerade på däck 1. Den preliminära bedömningen kan, baserat på uppgifter från

⁶ En av dessa har inte intervjuats 2021–2024.

90-talet och intervjuer, konstatera att minst 25 överlevande påbörjade sin evakuering från däck 1 (figur 5.5).

Det kan även konstateras att de flesta överlevande från däck 1 kom från hytter på styrbords sida (endast tre eller möjligen fyra kom från babords sida). Orsaken till detta går inte att fastställa, men det kan vara logiskt att försöka ta sig uppåt vid en nödsituation, vilket uppenbarligen inte var möjligt för personerna på babord sida - för att fly från hytten behövde de inledningsvis ta sig nedåt. En annan möjlig faktor kan vara att förekomsten av vatten i gångarna och hytterna på styrbords sida gjorde att personerna agerade omedelbart och inte förlorade någon tid innan de tog sig ut.



Figur 5.5: Utdrag från ritning av däck 1. De röda prickarna visar var överlevande befann sig enligt JAIC:s slutrapport. De gula prickarna visar platser för personer som inte anges av JAIC (personen utanför kan inte kopplas till en viss hytt). Inte alla överlevande på bilden har intervjuats 2021–2024 och några nämns därför inte i texten. Sammanlagt evakuerade minst 25 överlevande från däck 1. De röda romberna markerar de genomträngande skadorna på styrbords sida.

5.2.4 Ljud och ljus

Ljud

Uppgifterna om ljud stämmer väl överens mellan de tidiga och senare intervjuerna, med undantag för några intervjuer där den intervjuade är motsägelsefull.

Vittnesuppgifter beskriver tillkommande ljud som imploderande, utpressad luft, förändringar i maskinljudet (såsom nedsaktning) och föremål som rörde sig på bildäck från ena sidan till den andra. Det finns inte många tillförlitliga uppgifter om när huvudmaskinerna stannade. Det är något fler vittnen som har sagt att detta skedde medan de fortfarande var kvar inne i fartyget.

Resultatet visar att det mest hörda ljudet bland överlevande var ett utrop i fartygets högtalarsystem (PA-system), där det estniska ordet "Häire" ingick. Detta gjordes av vad som tros ha varit en kvinnlig besättningsmedlem, sannolikt från informationsdisken. När detta hördes uppskattas slagsidan allmänt till 20° till 45°.

Ett antal vittnen uppger att de även hörde ett annat meddelande i högtalarsystemet, sägande "*Mr Skylight*"⁷. Detta utrop gjordes av vad som antas ha varit en manlig röst, troligen från navigationsbryggan. Några vittnen uppger att de inte hörde något utrop alls.

Många vittnen berättar att de hörde fartygets tyfon, som gav en lång signal. Det verkar råda enighet om att detta inträffade när fartyget hade nästan 90 graders slagsida och skorstenen nådde vattnet. Några få hörde dock inte tyfonen alls, och ytterligare några få hörde mer än en signal.

Ingen uppger att de hörde någon signal för att "överge fartyget" (livbåtslarm med klockor och tyfon, eller sju korta signaler med tyfonen, följt av en lång).

Ljus

Även om vittnesmålen om fartygets belysning varierar kan två tydliga faser urskiljas från de insamlade uppgifterna. Den första fasen beskrivs i allmänna termer som blinkande ljus eller ett kort strömavbrott. Den andra fasen kan anses vara det ögonblick när nöddieselgeneratoren stoppade, då fartyget låg på sidan och skorstenen nådde vattnet.

De flesta vittnen har observerat den första fasen, det vill säga blinkandet eller det korta strömavbrottet. Många av dessa befann sig då redan ute på väderdäck. Slagsidan vid detta tillfälle uppskattas, baserat på vittnesmål, ha varit 40° till 60°.

Även den andra fasen beträffande fartygets belysning (det slutliga strömavbrottet) observerades av de flesta vittnen. Vid det tillfället uppskattas slagsidan ha varit 70° till 90°, och skorstenen nära eller i vattnet.⁸

Diskussion och slutsatser

Händelseförloppet inleddes med höga ljud, beskrivna som kraschar eller smällar. Dessa förklaras av processen med boghaveriet: ett löst visir som rörde sig av vågorna, det lossnade bogvisiret som föll ner på bulben, och bogrampen till bildäck som slets upp.

Två utrop i högtalarsystemet (PA) gjordes: ett där alla kallades med ordet "*Häire*" och ett annat, "*Mr Skylight*", som var ett internt meddelande till besättningen.

Fartygets tyfon ljöd när skorstenen var nära eller nådde vattenytan.

⁷ Det kodade anropet "*Mr Skylight*" används ibland för att påkalla besättningens uppmärksamhet utan att störa passagerarna.

⁸ Ett fartygs elförsörjning kommer från generatorer som drivs av dieselhjälpmotorer. Om dieseltillförseln till dessa upphör och de stoppar, finns en automatisk funktion som startar en nödgenerator. Om slagsidan ökar över en viss vinkel kommer motorn som driver en generator att stanna på grund av brist på bränsle och olja.

Det ordinarie elsystemet slogs ut när hjälpmotorerna, som drev generatorerna, stannade. Detta gjorde att belysningen slocknade eller blinkade tills nödgeneratoren startade. När slagsidan ökade och passerade en viss vinkel stannade även dieselmotorn som drev nödgeneratoren. Detta överensstämmer med elsystemets konstruktion och visar att det fungerade som avsett i en så extrem situation.

5.2.5 Utvecklingen av slagsidan

När det gäller utvecklingen av slagsidan är det inte särskilt stor skillnad mellan de uppgifter som lämnades 1994 och de som lämnades 2021–2024.

De flesta överlevande har beskrivit att fartyget inledningsvis krängde snabbt (uppskattningsvis 10° till 35°). Majoriteten har uppgett att fartyget inte återhämtade sig från denna första slagsida. Vissa har uppgett att det förekom flera inledande krängningar (två till fyra har nämnts).

De flesta överlevande har beskrivit att slagsidan därefter ökade stegvis, med snabba, mindre krängningar under en längre period. Flera överlevande har dock sagt att utvecklingen efter den första slagsidan var ganska jämn, eller att det kom en ny snabb ökning av slagsidan i det allra sista skedet när fartyget låg på sidan. Några har sagt att fartyget inte rullade efter den första slagsidan, men vissa har upplevt motsatsen.

Diskussion och slutsatser

Det kan konstateras att slagsidan uppstod mycket snabbt och att omedelbara åtgärder var nödvändiga för att överleva. Därutöver kan det fastslås att någon organiserad evakuering inte kunde genomföras under dessa omständigheter.

5.2.6 Åtgärder utförda av besättningen

Uppgifterna från de intervjuade är i vissa fall motstridiga, vilket innebär att det finns olika uppgifter från 1994 jämfört med 2021–2024. Av de uppgifter som är samstämmiga har många överlevande, både i de tidiga och senare uttalandena, hävdade att de faktiskt såg besättningsmedlemmar dela ut flytvästar, hjälpa passagerare att evakuera och försöka sjösätta livflottar. Några få hävdar konsekvent att de inte såg någon från besättningen agera.

En av de intervjuade nämner att det inte fanns någon möjlighet för besättningen att genomföra någon räddningsinsats. Den avlösande befälhavaren sågs hjälpa till på båtdäck (väderdäck), men det finns inga andra uppgifter om honom. Från närheten av helikopterdäcket såg en passagerare på avstånd en grupp uniformerade män (som befäl) stå på någon sorts plattform. En av dem instruerade de andra och pekade i en viss riktning. I nästa ögonblick var de borta.

Diskussion och slutsatser

På grund av den snabba ökningen av slagsidan var det extremt svårt för besättningsmedlemmarna att nå sina tilldelade mönstringsplatser och genomföra en organiserad evakuering. Evakueringen blev istället spontan. Eftersom de flesta i besättningen redan hade gått till vila, evakuerade de flesta inte i sina vanliga uniformer, vilket kan förklara varför vissa passagerare inte säger sig ha sett några besättningsmedlemmar under evakueringen. Både besättning och passagerare hjälptes åt att ta sig till väderdäck och delade ut flytvästar. Sjösättningen av livbåtar misslyckades på grund av den kraftiga slagsidan, medan manuell sjösättning av livflottar var mer framgångsrik. Order och instruktioner gavs inte av besättningen efter att flytvästarna tagits på; även här blev agerandet spontant.

Det framgår dock tydligt av vittnesmålen att flera besättningsmedlemmar gjorde vad de kunde för att hjälpa passagerarna att evakuera och ta på sig flytvästar.

5.2.7 Fartygets sjunkfas, visiret och rampens status

Uppgifterna från de intervjuades observationer och eventuella iakttagelser av fartyget, dess förlisning och bogvisiret eller bogrampen har varit samstämmiga med endast några få undantag. Sammantaget har många av de överlevande lämnat uppgifter i denna fråga.

Fartygets sjunkfas

Mer än 50 överlevande har observerat det sista skedet av MV ESTONIAS förlisning, även om inte alla har sett samtliga aspekter som beskrivs nedan.

Generellt krängde fartyget över 90° mot styrbord, så att båtens botten blev synlig. De flesta vittnen såg fartyget sjunka med aktern först. Några uppger att det sjönk med fören först, och vissa vet inte. Några uppger att de såg hålen från bogpropellrarnas placering.

Vissa uppger att ena änden av fartyget reste sig över vattnet medan den andra sjönk. En person beskrev det som en flaska som sjunker, medan andra beskrev det som halvtippat, cirka 30° till 45° över vattnet. Ytterligare några uppger att fartyget reste sig rakt upp, 90°.

Ingen har observerat någon skada på skrovets babordssida. Däremot finns det minst fem vittnen som uppger att de såg stabilisatorfenan, utfälld i aktiverat läge. Några av dessa vittnesmål kommer från 1994, medan andra är från intervjuer mellan 2021 och 2024.

En överlevande har uppgett att han spolades ut i havet av en våg när slagsidan var över 90° och att hans armbandsur hade stannat på 01.35 EET. En annan överlevandes klocka hade stannat på samma sätt vid ungefär 01.35 EET. Enligt

JAIC:s slutrapport visade radiostationens klocka i kartrummet 23.35 UTC (01.35 EET) vid dykningarna 1994.

Om uppgifterna från avsnitt 5.2.2, som hävdar att den inledande slagsidan började några minuter efter midnatt svensk tid (01.00 EET), tas i beaktande, tog kantringsprocessen från det att slagsidan började (när bogrampen slets upp) tills fartyget var delvis under vatten med en vinkel på 90°, 30 till 35 minuter. Om man däremot utgår från den starttidpunkt som föreslås i JAIC:s slutrapport, vilket är cirka 10 till 15 minuter senare (01.15 EET), tog denna process bara 20 minuter.

Bogvisiret

En estnisk överlevande observerade redan under evakueringen, från fönstret längst fram i den främre trappan, att visiret saknades.⁹ Flera överlevande har beskrivit en avskuren eller rektangulär form på fartygets ände som stack upp ovanför vattnet, och några av dem trodde därför att det var aktern. Minst 14 överlevande har specifikt uppgett att det inte fanns något visir fäst vid fartyget vid denna tidpunkt, medan två hävdar att de såg det på plats.

Bogrampen

Tre överlevande hävdar att de befann sig på rampen eller alldeles i dess närhet, medan andra befann sig i en livflotte mycket nära fartygets förända. En av dem satt vid rampöppningen och kände luftdraget från lastutrymmet, medan de två andra klättrade nerför bogrampen, som då var stängd eller delvis stängd. Vinkeln var vid detta tillfälle mer än 90°. Ytterligare två personer hävdar att rampen var på plats.

Diskussion och slutsatser

Vittnesuppgifterna stöder att visiret var borta.

Resultatet beträffande rampens status är mer oklart, men uttalandena från dem som befann sig mycket nära rampen (en som kände luftdraget) verkar vara starka. Det bör beaktas att det har bevisats att rampen var fullt öppnad med kraft, men senare påträffats nedfallen tillbaka till stängt läge av gravitationen. Det är inte fastställt vid vilken tidpunkt rampen föll tillbaka till stängt läge, men en slagsida på mer än 90° bör ha varit nödvändig. Detta innebär att det inte kan uteslutas att både de vittnesmål som anger att rampen var öppen och de som anger att den var stängd kan vara korrekta.

Observationerna av babords stabilisatorfena bekräftar att fenorna var utfällda när fartyget kantrade. Minst ett vittnesmål är samstämmigt med uppgifter från 90-talet. Eftersom det har bevisats att de är infällda och oskadade när fartyget vilar på havsbotten kan slutsatsen dras att inget slog mot eller skadade fenorna innan slagsidan

⁹ Ytterligare ett vittne har uppgett samma sak 1994, men har inte intervjuats 2021–2024. Det vittnet ingår därför inte i denna rapport.

inleddes, varken på babords eller styrbords sida. En sådan skada skulle ha förhindrat att de kunde fällas in.

5.2.8 Omgivningar

Överlevarnas vittnesmål ger sällan tillförlitlig information om fartygets orientering (stävlinje) under förlisningen. Många minns att det var (delvis) månsken, vågorna var höga och vinden stark. Vattnet var fyllt av vrakgods, flytvästar och livflottar med lampor. Få överlevande nämnde förekomst av olja i vattnet. Människor i vattnet skrek och ropade på hjälp. Stora, upplysta passagerarfartyg kunde ses på avstånd, varav några identifierade MV MARIELLA. Det finns ingen information om andra fartyg i den omedelbara närheten av olycksplatsen, förutom ett vittne som, tillsammans med alla andra i livflotten, uppgav sig ha sett ett mörkt, främmande fartyg (vittnet kan inte utesluta att det var en ubåt). Detta uttalande gjordes i de senare intervjuerna 2021–2024, men nämns inte i de tidiga intervjuerna. I en tidigare intervju uppgav en besättningsmedlem att en annan besättningsman sett en livbåt lämna fartyget, men skadorna som hittades på den kapsejsade livbåten överensstämmer med dem på de andra livbåtarna: den hade slitits loss när fartyget sjönk.

Ett vittne befann sig utomhus på styrbordssidan innan slagsidan började, hade händerna på relingen och var helt nykter. Vittnet hävdar att denne definitivt skulle ha sett om någon kollision hade inträffat, eftersom utsikten både föröver och akteröver var god.

Minst två vittnen har uppgett att de sett ett vitt föremål i vattnet under evakueringen, en när personen nådde båtdäck (väderdäck) och den andra när fartyget låg på sidan.

Diskussion och slutsatser

Det kan bekräftas att MS MARIELLA var ett av de allra första fartygen på plats.

Uttalandet från vittnet som stod på styrbordssidan stöder att ingen kollision ägde rum.

Observationen av ett vitt föremål i vattnet gäller uppenbarligen babordssidan, eftersom evakueringen redan pågick. Vid detta skede, det vill säga när evakueringen kommit igång, kan bogvisiret uteslutas som det vita föremålet på grund av att viss tid hade passerat sedan visiret lossnade och fartyget hade fortsatt färdas med viss fart. Därmed var visiret inte nära fartyget vid denna tidpunkt.

Ett vittne hävdar att ett mörkt fartyg sågs på platsen. Även om vittnet säger att alla i livflotten såg samma sak, finns det inga andra vittnen som nämner något annat fartyg på plats. Uttalandet anses därför inte vara trovärdigt.

5.2.9 Andra observationer

Enligt ett vittne blev denne rånad under evakueringen, och tre andra uppger att de bevittnade detta. Dessa uppgifter kommer från de senare intervjuerna 2021–2024, och rån nämndes inte i intervjuerna från 1994.

Ett vittne uppger i intervjun från 1994 att han såg en brand eller något som liknade en brand, dock inte särskilt stor. Två andra vittnesmål från 1994 hävdar att de såg rök från fartyget när det sjönk, varav en såg röken komma från skorstenen. I de senare intervjuerna från 2021–2024 ändrade det vittne som tidigare sade sig ha sett brand sin uppgift till att det var någon annan som hade sett branden. Ett vittne upprepar observationen av rök från 1994 (beskrivningen är röd, dimmig rök), det andra inte. Dock finns ett nytt vittne, som inte nämnde brand i 1994 års intervjuer, som nu hävdar att det definitivt var en brand ombord, sedd från livflotten.

5.3 Efter att fartyget sjunkit

5.3.1 Slutsatser

Följande slutsatser baseras på vittnesmål:

- Genom att jämföra berättelser från 2021–2024 med de tidigare skriftliga protokollen kan det konstateras att även efter nästan 30 år kunde mycket mer information samlas in. Det bör dock beaktas att vissa ämnen som var av intresse under intervjuerna 2021–2024 kanske inte alls - varken för utredningen eller allmänheten - var av intresse under perioden 1994–1997 när JAIC:s slutrapport skrevs. Det bör också tas i beaktande att den långa tid som förflutit sedan olyckan kan ha påverkat vittnesmålen, liksom de olika teorier som har framförts sedan dess.

5.3.2 Namnregistrering

Det fanns ingen enhetlig metod på de olika platserna för att registrera namn. Vissa överlevande uppgav bara sitt namn muntligt, medan andra själva fick skriva ner det. Ibland efterfrågades namnet flera gånger på olika platser (ombord på räddningsfartyg, i land osv.). Flera överlevande var inte i stånd att skriva sitt namn efter räddningen på grund av sitt fysiska tillstånd. Olika och felaktiga namnversioner i överlevandelistorna tyder också på att inte alla namn skrevs av överlevarna själva.

Flera överlevande uppgav sina namn ombord på räddningsfartygen, men dessa namn dök ändå inte upp på listan förrän efter ett dygn eller längre. Flera anhöriga fick reda på status först när de överlevande själva fick möjlighet att ringa hem. En överlevare tillade att anhöriga vidarebefordrade information till en bekant som

arbetade inom kommersiella medier, och därefter uppdaterades listan. Vissa överlevande fick också frågor om vilka andra de kände till eller hade sett på fartyget, vilket kan ha ökat förvirringen kring listorna.

5.3.3 Tidigare intervjuer

De överlevande minns inte alltid alla intervjuer de har deltagit i. Vissa överlevande har sagt att de första intervjuerna genomfördes med en slags löpande-band-metod - intervjuarna var inte intresserade av detaljer och vittnenas hela upplevelse, och saknade ibland kunskap om sjöfart, vilket gjorde att några vittnen bedömde intervjuerna som dåliga (även om vissa faktiskt hade en bra upplevelse av sina intervjuer).¹⁰ Några överlevande har betonat att de intervjuer som polisen genomförde några år efter olyckan inte var trevliga att närvara vid.

Generellt var de överlevande överens med sina skriftliga utsagor, även om vissa avvikelser förekom. Vanligtvis hjälpte det att läsa tidigare intervjuer för att minnas fler detaljer eller bekräfta händelseförlopp, namn osv. Dock mindes man inte alltid allt som stod i utsagorna. Vissa överlevande var övertygade om att det finns fel i deras skriftliga uttalanden. Dessa fel bedöms dock inte vara sådana att de påverkar det allmänna händelseförloppet. Några vittnen, som endast intervjuades av polisen, anser att de även borde ha intervjuats av JAIC.

Diskussion och slutsatser

Genom att jämföra berättelser från 2021–2024 med de tidigare skriftliga protokollen kan det konstateras att även efter cirka 30 år kunde mycket mer information samlas in. Det bör dock beaktas att vissa ämnen som var av intresse under intervjuerna 2021–2024 kanske inte alls var av intresse under perioden 1994–1997 när JAIC:s slutrapport skrevs, varken för utredningen eller för allmänheten.

5.3.4 JAIC:s slutrapport

Förvånansvärt få av de överlevande har faktiskt läst JAIC:s slutrapport från 1997. Det finns många överlevande som har accepterat rapportens slutsatser och bogkonstruktionens fel som den utlösande orsaken till olyckan, men dessa har oftast undvikit medial uppmärksamhet. Å andra sidan finns det lika många överlevande som inte accepterar JAIC:s slutsatser, även om nästan ingen av dem har sett eller läst själva rapporten.

Bland de tyngre argumenten mot JAIC:s slutsatser har den relativt korta tiden för fartygets förlisning nämnts. Beskrivningen av JAIC:s sammanställningar av vittnesmål har i allmänhet accepterats, men beskrivningarna av överlevande i livflottor stämmer inte alltid överens med de överlevandes egna minnen (gällande antal, kön och position på överlevande, deras aktiviteter, osv.). Det verkar (på

¹⁰ Det kan noteras att den svenska polisen hade organiserat ett frågeformulär som användes redan från början vid deras intervjuer. Detta frågeformulär delades med åtminstone den finska polisen.

grund av anonyma beskrivningar) som att vissa överlevande har blandats ihop vid grupperingarna av överlevande i livflottar i JAIC:s slutrapport från 1994, vilket är förståeligt med tanke på den begränsade informationen i polisens intervju-protokoll. Om JAIC:s utredare hade intervjuat alla överlevande omedelbart efter olyckan hade datakvaliteten i denna fråga kunnat bli bättre.

5.3.5 Politiska beslut utanför olycksutredningen

Den främsta kritiken mot JAIC:s utredning och JAIC:s slutrapport grundar sig på besluten att inte bärga omkomna eller själva vraket. Beslutet att täcka över vraket och att begränsa tillträdet till olycksplatsen har också kritiserats kraftigt.

Dessa beslut fattades dock inte av JAIC och hade inget att göra med den säkerhetsutredning som genomfördes kring olyckan. Trots detta har besluten direkt tillskrivits JAIC:s utredning, vilket innebär att JAIC felaktigt har kopplats samman med dessa åtgärder.

5.3.6 Andra observationer

Tre vittnen har uppgett att de blivit varnade för att tala om olyckan, varav en blev avrådd från att återvända till Estland på grund av olyckan. Inga ytterligare detaljer har redovisats. Dessa uppgifter framkom i de senare intervjuerna 2021–2024 och nämndes inte 1994.