



ADVOKATERNA
WIKNER & WIKNER

Falun den 11 december 2025

MW/eb

Statens haverikommission
Jonas Bäckstrand
Box 6014
102 31 Stockholm

Förlisningen av M/S Estonia

Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga (SEA) vill genom undertecknad anföra följande.

Bakgrund

Passagerarfartyget M/S Estonia sjönk den 28 september 1994 vid en resa från Tallinn till Stockholm.

Av de 989 personer som fanns ombord omkom 852.

Efter överenskommelse mellan statsministrarna i Estland, Finland och Sverige bildades en gemensam utredningskommission (JAIC) som undersökte olyckan samt avgav en slutrapport i december 1997. Sammansättningen av utredningskommissionen och slutrapporten mötte kraftig kritik, inte minst från efterlevande och överlevande.

Den 28 september 2020 publicerades filmmaterial som visade ett stort hål i fartygets styrbordssida. Fartygets styrbordssida har legat mot havsbotten vilket inneburit att denna del av fartyget inte tidigare har kunnat undersökas.

I anledning av de nyupptäckta hålen beslutade den estniska utredningsmyndigheten, med bistånd av motsvarande myndigheter i Sverige (Statens haverikommission) och Finland (Olycksutredningscentralen), att inleda en ”preliminär bedömning”. Syftet med denna ”preliminära bedömning” är att den skall ligga till grund för att eventuellt revidera slutsatserna i JAICs rapport från december 1997 och/eller utgöra underlag för beslut om att inleda nya undersökningsåtgärder.

En rad undersökningsåtgärder har vidtagits gällande skadorna på styrbordssidan och deras uppkomst. En avgörande fråga är huruvida skadorna har uppstått innan fartyget sjönk eller när fartyget träffade havsbotten.

Myndigheterna i de tre länderna har vidtagit dessa utredningsåtgärder sedan 2020. En delrapport presenterades den 23 januari 2023.

I denna rapport omnämns bland annat följande preliminära slutsatser:

Den plats där det finns berggrund i dagen under skrovet matchar placeringen av deformationen på skrovet.

Det finns inget som tyder på en kollision med ett fartyg eller annat flytande föremål.

M/S Estonia var inte sjövärdig när fartyget lämnade Tallinn för färd över Östersjön. Av JAICs rapport 1997 framgår att Haverikommissionen ansåg att M/S Estonia var sjövärdig. I delrapporten konstaterar man att fartyget aldrig skulle ha fått lämna Tallinn med hänsyn till den bristande sjövärdigheten. Fartyget skulle heller aldrig ha tillåtit trafikera rutten Tallinn - Stockholm- Tallinn.

Det kan också konstateras att i en förstudie har man funnit deformationer på akterskeppet som kan överensstämja med att aktern träffade botten först.

De myndigheter som nu utreder hålen i skrovet har för avsikt att avge den ”preliminära bedömningen” under december månad 2025.

I anledning av de utredningsåtgärder som vidtagits från myndigheterna i de tre länderna har Baltic Marine Technical Investigation Group (BMTIG) vidtagit egna utredningsåtgärder som presenterats i ett antal rapporter.

Syftet med rapporterna är att ge en fullständig och vetenskapligt hållbar förklaring till uppkomsten av hålen i skrovet samt till sjunkförloppet.

Sammanfattande slutsatser av rapporterna

1. Skadorna har inte uppstått vid bottenkontakten

- a) Fartygets bottenkontakt skedde först med babords akter och har upptagit den största delen av den energi som uppstod när fartyget sjönk. Den kvarvarande energin kan inte leda till skadorna.

- b) Den utfläktade plåten och skjuvade spant tyder på att defekterna inte uppstått vid bottenkontakten.
- c) Vittnesmålen om kraftiga kastkrafter och skrapljud minuterna innan fartyget kapsejsade tyder också på att hålen och defekterna inte uppstod vid kontakt med botten.
- d) Det finns inga sådana bergsformationer på botten som har kunnat orsaka de befintliga skadorna.

2. Skadorna måste ha uppstått vid ytan

Det finns inget som talar för att de har uppstått vid bottenkontakten; se under punkten 1.

3. Skadorna har inte orsakats av bogvisiret eller annat friflytande påseglat objekt

Visiret saknar nödvändig massa och rörelseenergi för att orsaka skadorna. När visiret lossnar följer det en ostabil tumlande bana och kan inte ha orsakat skadorna i skrovet.

4. Rapporterna ger inte svar på vad som orsakat skadorna i skrovet

Denna fråga kräver vidare utredningar.

Övrigt

Dessa väl utarbetade och underbyggda rapporter torde utgöra ett viktigt underlag som måste beaktas när den "preliminära bedömningen" skall sammanställas.

SEA hemställer om ett möte med Statens haverikommission när Statens haverikommission har satt sig in i rapporterna.

Med vänliga hälsningar



Mats Wikner

Advokat