

Offer för Estonia-färjekatastrofen *mot* Säkerhetsutredningsbyrån

Margus Kurm, 21.12.2025

Beslut från den verkställande makten kan prövas i domstol

Säkerhetsutredningsmyndigheten OJK (motsvaras av SHK i Sverige) är en administrativ myndighet och dess beslut den 16.12.2025 att inte inleda en ny säkerhetsutredning av förlisningen av färjan M/S Estonia är en administrativ handling enligt § 51 i förvaltningsprocedurlagen. Om en förvaltningsåtgärd kränker en persons rättigheter kan han/hon överklaga den i en förvaltningsdomstol.

Enligt § 5, punkt 1 i Code of Administrative Court Procedure kan en förvaltningsdomstol upphäva en olaglig förvaltningshandling. Förvaltningsdomstolen har också rätt att ålägga förvaltningsmyndigheten att utfärda en specifik förvaltningshandling och utföra en administrativ åtgärd (punkt 2). Man kan också begära att Förvaltningsdomstolen förklarar den bedömning som gjorts till följd av den administrativa åtgärden ogrundad.

Europadomstolen för de mänskliga rättigheterna har också i fallet *Brudnicka och andra mot Polen (MS Jan Heweliusz-fallet)* uttalat att beslut från en utredningsmyndighet som tillhör den verkställande makten måste prövas av domstol i samband med en fartygsolycka.

OJK:s beslut att inte återuppta utredningen är olagligt

Enligt § 691, punkt 1 i Maritime Safety Act är en fartygsolycka som leder till förlust av ett fartyg en mycket allvarlig fartygsolycka. Vid en sådan olycka är säkerhetsundersökning obligatorisk (se § 71 underavsnitt 1). Förfarandet för säkerhetsundersökningar har fastställts genom en ministeriell förordning "Säkerhetsundersökningsprocedur", § 10 i vilken lyder enligt följande:

"Om nya bevis och omständigheter framkommer efter avslutad säkerhetsutredning som motsäger resultaten i säkerhetsutredningsrapporten och kan leda till nya slutsatser, ska säkerhetsutredningen återöppnas."

Således, när nya bevis och omständigheter uppstår, är det inte så att säkerhetsutredningen *kan* återöppnas, utan *den ska återupptas*. Vid en mycket allvarlig sjöolycka har OJK ingen diskretion att avgöra om utredningen ska återupptas eller inte. Att återöppna säkerhetsutredningen är OJK:s skyldighet.

Återupptagandet av utredningen beror därför på två frågor: (1) om skadorna på styrbordssidan som publicerades 2020 motsäger JAIC-rapporten, och (2) om detta i princip kan leda till nya slutsatser.

Hålet på fartygets styrbordssida är tydligt oförenligt med JAIC:s slutrapport, som anger att det inte fanns någon skada på skrovet. Man behöver inte vara mariningenjör för att förstå att ett hål i skrovet under vattenlinjen kan orsaka en förlisning. Det bästa beviset på att detta är betydande ny information vad gäller olycksorsaken är den Preliminära Bedömning som OJK har genomfört. Det hade inte varit meningsfullt att lägga fem år och mer än 10 miljoner euro på att verifiera irrelevant information.

Sammanfattningsvis strider OJK:s beslut, att inte återuppta säkerhetsutredningen, mot avsnitt 71(1) i Maritime Safety Act och § 10 i Safety Investigation Procedure. Frågan handlar inte om misstag i

diskretion eller andra juridiska tolkningar, utan om att OJK direkt har ignorerat de processuella regler som fastställts av gällande lag.

Detta brott är inte formellt, utan väsentligt, eftersom enligt § 3(3) i säkerhetsutredningsproceduren måste alla berörda personer ges rätt att bli hörda och möjlighet att framföra sin åsikt om utkastet till rapport. Genom att genomföra en "Preliminär Bedömning", som inte finns i lagtexten, i stället för en säkerhetsutredning, kringgick OJK de rättigheter som lagen ger offren, deras anhöriga, varvsbyggaren och andra relevanta personer.

Slutsatserna i OJK:s slutrapport är ogrundade.

Som nämnts ovan är det också möjligt att begära att förvaltningsdomstolen förklarar att den bedömning som gjorts till följd av den administrativa åtgärden är ogrundad. Till exempel har förvaltningsdomstolen förklarat de slutsatser och bedömningar som statliga myndigheter gjort som ett resultat av disciplinära förfaranden eller officiell övervakning grundlösa. En utredning som genomförs för staten måste vara grundlig, och de slutsatser och bedömningar som görs som ett resultat av utredningen, måste motiveras.

Eftersom det inte alltid är möjligt att komma fram till den yttersta sanningen kan slutsatser om orsaken till en olycka anses vara berättigade om de baseras på bevis och relevant resonemang. Särskilt måste den administrativa myndigheten kunna visa att orsaken till olyckan och den händelseförlopp som identifieras av den är avsevärt mer sannolika än någon annan orsak och händelseförlopp. Det är också viktigt att slutsatserna och bedömningarna presenteras på ett begripligt och verifierbart sätt.

Den preliminära bedömningsrapporten som publicerades av OJK den 16 december 2025 uppfyller inte dessa krav. Detta beror på följande skäl:

- 1) Undersökningen var inte grundlig, eftersom endast en möjlighet till skador på styrbord sida undersöktes. Eftersom inga alternativa orsaker undersöktes i jämförbar omfattning är det teoretiskt omöjligt att säga om orsaken till skadan som identifierats av OJK är mer sannolik än andra möjliga orsaker.
- 2) Bevisen betraktades selektivt och tolkades godtyckligt. OJK:s slutrapport baseras endast på bevis som stämmer överens med den version som utredarna föredrog. Bevis som motsäger denna version ignorerades eller tolkades godtyckligt. De överlevandes uttalanden har ibland tolkats så godtyckligt att det vore mer korrekt att tala om en avsiktlig förvrängning av vittnenas uttalanden.
- 3) De huvudsakliga vetenskapliga studierna som de slutgiltiga slutsatserna bygger på är antaganden som motsäger bevisen eller vars ursprung är okänt. Till exempel:
 - a. TALTECH-studien, som modellerade skadorna på styrbordssidan vid kontakt med havsbotten, baserades på antagandet att fartyget sjönk med styrbordssidan först (slagvinkel 113° och 133°). Baserat på olika bevis och tidigare studier baserade på modelltester är det dock känt att fartyget vände helt upp och ner innan det sjönk (slagsida 170-180°). Man behöver inte vara mariningenjör för att förstå att kraften som verkar på sidan av fartyget är betydligt större när fartyget slår i havsbotten sidledes än när skorstenen först träffar botten och fartyget sjunker sidledes senare.

- b. HSVA:s studie av sjunkscenarier antog att visirstrukturen började gå sönder klockan 00:30. Detta är ett helt godtyckligt antagande som inte bygger på något alls. Simuleringarna baserades på att fartygets hastighet i det ögonblick visiret föll i havet var 14,4 knop, vilket också är ett rent antagande.
 - c. En studie av TALTECH, som modellerade haveriet i visirstrukturen, drar slutsatsen att vågkrafterna var tillräckliga för att bryta visirlåsen och bända upp hydrauliken. Inga studier har dock genomförts för att fastställa de faktiska havsförhållandena under olyckan och de resulterande vågkrafterna. I detta avseende baseras studien på studier som genomfördes av SSPA 1995, vilka SSPA själv har uppgett var endast preliminära analyser. Faktiska tester och studier genomfördes inte eftersom JAIC inte beställde dem. Om vi lägger till det faktum att fyra olika meteorologiska institut gav avsevärt olika information om havsförhållanden 1994 (vågriktningen skiljde sig till exempel med upp till 45°), är det tydligt att vågkrafterna som antogs i TALTECH:s simuleringar saknar realistisk grund.
- 4) Resultaten från de huvudsakliga vetenskapliga studierna som de slutgiltiga slutsatserna bygger på används endast i den mån de stöder forskarnas ursprungliga version. Information som motsäger denna version har utelämnats. Till exempel simulerades ökningen av slagsidan under olika antaganden i HSVA-sjunkningsscenarioet. Deras rapport visar att när man antog skador på styrbordssidan ovanför vattenlinjen, resulterade det i en ökning av slagsidan som stämmer väl överens med överlevarnas vittnesmål. Denna information återges inte i slutrapporten.
 - 5) Bevisen samlades in och förvarades på ett icke-transparent sätt, vilket innebär att en utomstående observatör inte kan vara säker på om bevisen faktiskt hittades där de påstås ha hittats, eller om vittnena faktiskt sade det som påstås i rapporten.
 - 6) Den slutgiltiga rapporten presenterar undersökningsresultaten i så allmänna termer att det är omöjligt att förstå dem i detalj, jämföra dem med bevis eller verifiera dem med alternativa studier.

Avslutningsvis måste det sägas att slutrapporten liknar en berättelse snarare än en professionell utredningsrapport som innehåller analys av bevis och faktabaserade argument.

Rättigheterna för överlevande och anhöriga till offren har kränkts

Endast personer vars rättigheter kränks av OJK:s slutrapport kan överklaga den i förvaltningsdomstol. Sådana personer inkluderar offren (överlevande och anhöriga till de avlidna), skeppsbyggaren, redaren och de som gav tillstånd att driva fartyget. Ur offrens synvinkel har åtminstone följande rättigheter kränkts.

- 1) För det första, som redan nämnts ovan, har rätten att bli hörd och att uttrycka en åsikt, enligt § 10 i säkerhetsutredningsproceduren, kränkts.
- 2) I fallet med de överlevande från olyckan har deras rätt till liv kränkts. Enligt § 16 i konstitutionen och artikel 2 i Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna (nedan: konventionen) skyddas allas rätt till liv genom lag. Bland annat innebär rättsligt skydd att staten har en positiv skyldighet att genomföra *en effektiv utredning* av varje onaturlig död hos

människan för att fastställa dödsorsaken. Samma gäller om en person har hamnat i en livshotande situation utan egen skuld. Precis som mordförsök måste utredas på samma sätt som mord, måste olyckor som inte ledde till döden men där en persons liv var i verklig fara och de tvingades uthärda dödsrädslan också utredas. Varje person har en subjektiv rätt enligt konstitutionen och konventionen att låta staten göra allt i sin makt för att fastställa orsaken till deras omänskliga lidande.

- 3) De som har förlorat en närstående till följd av ett brott eller en olycka har samma rätt. Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna har upprepade gånger förklarat i olika domar att rätten att känna till orsaken och omständigheterna kring en älskads död är en del av rätten till respekt för familj och privatliv som skyddas av artikel 8 i konventionen (se till exempel *Vassiliou och andra mot Cypern*). Estlands konstitution skyddar rätten till familje- och privatliv i § 26.
- 4) I fallet med de överlevande besättningsmedlemmarna och anhöriga till de avlidna besättningsmedlemmarna har även deras rätt till familjens goda namn, vilket skyddas av § 17 i konstitutionen, kränkts i detta fall. Även om OJK:s slutrapport inte uttryckligen skyller besättningen för förlisningen, är kritiken mot besättningen ändå tydligt synlig för den kunniga läsaren. Till exempel innebär förlisningsscenarioet som beskrivs i rapporten bland annat att besättningen inte insåg att förvisiret höll på att gå sönder på 15–20 minuter och därför inte vidtog några åtgärder. Enligt rapporten fortsatte fartyget att segla mot vågorna och utan att minska hastigheten nämnvärt, även efter att visiret fallit i havet och rampen öppnats helt. Det är extremt svårt att tro att besättningen inte märkte att visiret var allvarligt skadat i 15–20 minuter. Eller om så faktiskt var fallet, måste besättningen ha varit inkompetent eller vårdslös. En sådan anklagelse kräver tillförlitliga bevis, vilket inte finns i detta fall.

Det faktum att personer som förlorat nära och kära i Estonia-färjekatastrofen har rätt att överklaga bekräftades av förvaltningsdomstolen i Tallinn i dess beslut den 7 januari 2019 i förvaltningsärende nr 3-18-2376, där den accepterade Lennart Berglunds och Lasse Johansens klagomål om Estlands regerings passivitet.

Överklagandeperiod och processuella kostnader

Ett överklagande som begär att en förvaltningshandling upphävs måste lämnas in inom 30 dagar efter att den administrativa lagen har meddelats. Samma tidsfrist gäller om domstolen begär att den administrativa myndigheten ska utfärda en administrativ handling eller utföra en administrativ åtgärd. Slutsatserna av en administrativ åtgärd kan bestridas inom tre år.

För att undvika diskussion om efterlevnad av tidsfristen bör överklagandet lämnas in senast den 15 januari 2026.

Naturligtvis är det inte möjligt att sammanställa en uttömmande kritik av OJK:s slutrapport och de studier den bygger på under en enda månad. Lyckligtvis är detta inte nödvändigt, eftersom § 49 i Code of Administrative Court Procedure tillåter ändring och komplettering av en stämningsansökan som har tagits emot för förfarande.

Att lämna in ett klagomål till förvaltningsdomstolen är kostnadsfritt. På samma sätt, om beslutet fattas till nackdel för klaganden, kräver förvaltningsdomstolen i allmänhet inte att klaganden ersätter staten för juridiska kostnader. Sådana eventuella kostnader kommer inte att belasta part i målet som framgår av bifogade fullmakt.

Margus Kurm, juridiskt ombud i ovanstående process, arbetar utan ersättning (pro bono), vilket innebär att processen är kostnadsfri för den som ansluter till stämningsansökan.

Även om det endast krävs en person, som är berättigad, att underteckna som kärande är det en styrka om flera vill ansluta sig. Skicka in bifogade fullmakt senast den 11 januari 2026 om du vill ansluta dig som kärande.

Man kan även visa sitt stöd till processen genom att skicka in bifogade deklARATION senast den 23 januari 2026. Stämningsansökan kommer sedan att kompletteras med de som stöder processen men inte deltar som kärande.