

Startsida / Sök utredningar /

Preliminär bedömning av nya uppgifter om förlisningen av passagerarfartyget M/V ESTONIA

Preliminär bedömning av nya uppgifter om förlisningen av passagerarfartyget M/V ESTONIA

Passagerarfartyget M/V ESTONIA sjönk 1994. En internationell utredningskommission (JAIC) undersökte olyckan och publicerade sin slutrapport 1997. Efter att nya uppgifter framkommit under 2020 beslutade den estniska haverikommissionen att inleda en preliminär bedömning av de nya uppgifterna. Den svenska och den finska haverikommissionen bistår i arbetet. En slutrapport bedöms kunna publiceras i slutet av 2025.

Arbetet med den preliminära bedömningen leds av Estland.

Uppdatering den 16 december 2025

Utredningsmyndigheterna i Estland, Finland och Sverige presenterar i dag sin gemensamma slutrapport. Rapporten publiceras på engelska men kommer även att översättas till svenska. Slutrapportens sammanfattning och två kapitel i rapporten publiceras i separata dokument på svenska.

Uppdatering den 20 augusti 2025

Statens haverikommission har granskat ett antal frågeställningar som inte bedöms ha direkt bäring på olyckan. Slutsatserna beträffande tre sådana frågeställningar har publicerats.

I 1997 års rapport från den internationella utredningskommissionen (JAIC) finns en bild på fartygsrörelser under olyckan och räddningsoperationen. Två fartyg har där betecknats som okända. De har nu kunnat identifieras. Det kan konstateras att de två fartygen är handelsfartyg som bistått under räddningsarbetet och de har omnämnts på flera ställen i 1997 års rapport.

En journalist har lämnat in ett dokument till Statens haverikommission och begärt att de teorier som anges i dokumentet

ska utredas. Enligt uppgift ska dokumentet ha sitt ursprung i Sjöfartsverket och vara kvalificerat hemligt. Haverikommissionen har undersökt dokumentet och konstaterat att det trots att det har Sjöfartsverkets logotyp inte är upprättat av myndigheten, att den hemligstämpel som finns på dokumentet är falsk och att innehållet inte ger anledning att vidta några ytterligare utredningsåtgärder.

Dagen före olyckan genomfördes en övning i hamnstatskontroll ombord på M/V ESTONIA. Vid övningen fördes ett protokoll där vissa brister antecknades. Kopior av flera versioner av protokollet har förekommit och gett upphov till spekulationer om varför det finns olika versioner. Vidare har de funna bristernas relevans för olyckan diskuterats. Utredningsmyndigheterna har granskat omständigheterna kring den övning som genomfördes. Att det finns olika versioner av protokollet bedöms ha naturliga orsaker och de brister som noterats är inte sådana att de bidragit till att olyckan inträffade. Däremot kan det konstateras att en av de brister som noterades var öppna luckor på bildäck, sannolikt till bogpropellerrummen. Även om vittnesuppgifter tyder på att luckorna stängdes i samband med övningen framgår det av de undersökningar som gjorts att minst en av luckorna idag är öppen.

Bakgrund

Passagerarfartyget M/V ESTONIA sjönk den 28 september 1994 under en resa från Tallinn till Stockholm. Av de 989 personer som fanns ombord omkom 852 personer. I enlighet med en överenskommelse mellan statsministrarna i Estland, Finland och Sverige bildades en gemensam utredningskommission (JAIC) som undersökte olyckan. En slutrapport publicerades i december 1997.

Den 28 september 2020 publicerades ett filmmaterial som visade ett hål i fartygets styrbordssida. Fartygets styrbordssida har tidigare inte kunna undersökas eftersom den legat ned mot havsbotten.

Estlands utredningsmyndighet inledde en preliminär bedömning av de nya uppgifterna och begärde bistånd av motsvarande myndigheter i Finland och Sverige. Olycksutredningscentralen i Finland och Statens haverikommission i Sverige beslutade att bistå den estniska myndigheten i sin bedömning.

Syftet med en preliminär bedömning efter en sjöolycka är normalt att överväga om en olycksutredning ska inledas. I detta fall syftar den preliminära bedömningen till att överväga om den nya informationen ger anledning att revidera de slutsatser som drogs i 1997 års rapport, om nya utredningsåtgärder bör vidtas och i så fall vilka.

De tre utredningsmyndigheterna arbetar gemensamt i enlighet med de internationella reglerna om utredning av sjöolyckor.

Målsättning

Det står klart att fartyget har rört sig på havsbotten så att dess styrbordssida som tidigare legat ned mot havsbotten nu är delvis

synlig. De nya undersökningar som bedrivits syftar till att undersöka skadorna på styrbordssidan och deras uppkomst. Det är i det sammanhanget avgörande om skadorna uppstått innan fartyget sjönk eller efteråt, t.ex. när fartyget träffade havsbotten. Dessutom behöver bottenförhållandena undersökas närmare. Så långt det är möjligt syftar undersökningarna också till att få en helhetsbild av skrovets undervattensdel för att kunna bedöma i vilken omfattning det är skadat.

Inledande utredningsåtgärder

Under hösten 2020 fick utredningsmyndigheterna möjlighet att, i närvaro av filmbolaget, granska det oredigerade råfilmsmaterialet, som i vissa delar publicerades på D-play den 28 september 2020.

Utredningsmyndigheterna undersökte M/V ESTONIAS bogvisir som förvaras i Sverige. Bogvisiret 3D-skannades också. Beräkningar har gjorts bl.a. för att avgöra under hur lång tid bogvisiret kan ha flutit för att bedöma om visiret, efter att det lossnat från fartyget, kan ha skadat fartygets skrov.

Den svenska delen av utredningsgruppen har genomfört intervjuer med svenska överlevande från olyckan. Motsvarande intervjuer med estniska överlevande görs av den estniska utredningsmyndigheten. Även överlevande från andra stater har intervjuats.

Den 18 december 2020 kom utredningsmyndigheterna överens om att det fanns anledning att genomföra utredningsåtgärder på plats. Bland annat bedömdes det att en undersökning och dokumentation borde göras av fartygets skrov, befintliga skador i skrovet och särskilt de skador i styrbordssidan som inte tidigare dokumenterats. Sjöbotten runt fartyget borde också dokumenteras. Vidare bedömdes det eventuellt finnas behov av att ta prover såväl av materialet i skrovet som av sjöbotten för närmare analyser.

Med anledning av detta hemställde Statens haverikommission hos regeringen att lagstiftningen till skydd för gravfriden vid M/V ESTONIA skulle ändras på ett sådant sätt att det blev möjligt att genomföra de nämnda utredningsåtgärderna. Sådana lagändringar genomfördes därefter i såväl Sverige som Finland och trädde i kraft den 1 juli 2021.

Förstudie på platsen 2021

Den 8–16 juli 2021 genomförde utredningsmyndigheterna i Estland och Sverige en förstudie på olyckplatsen främst i syfte att undersöka bottenförhållandena och fartygets position på botten. I detta sammanhang samarbetade Statens haverikommission bl.a. med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut och Stockholms universitet. Den estniska utredningsmyndigheten samarbetade bl.a. med Tallinns tekniska universitet (TalTech).

Arbetet innefattade i första hand undersökningar av botten och fartyget med olika former av ekolods- eller sonarinstrument. Viss

fotografisk dokumentation med ROV (undervattensrobot) genomfördes också.

Bland de undersökningar som genomfördes kan nämnas:

- Multibeam (multistråleekolod) med utrustning monterad på ett fartyg som kör över området.
- Sidescan (sideseende ekolod) med utrustning som släpas av ett fartyg genom vattnet.
- Svepsonarundersökning (Mesotech) med utrustning som sänks ned och placeras på och runt vraket.

Förstudien utfördes från det estniska kombinationsfartyget EVA 316 och det svenska forskningsfartyget ELECTRA af ASKÖ.

Flertalet av undersökningarna genomfördes av Stockholms universitet.

Konstateranden efter förstudien

De data som samlades in under förstudien var omfattande. Omedelbart efter förstudien konstaterades följande.

- De två hål som filmats av dokumentärfilmare, varav det ena visats i en TV-dokumentär, bekräftades och dokumenterades med svepsonar och kamera. I anslutning till hålen finns ett antal sprickor i skrovet och mellan hålen finns en längre intryckning i skrovet som bedöms vara drygt 20 meter lång.
- En del av vraket ligger i mycket mjuk lera. Det finns även partier av botten i närheten av vraket med stenar, hård botten och berg i dagen. Om det haft betydelse för uppkomsten av de två hål i skrovet som har granskats är dock för tidigt att säga.
- Vid undersökning av fartyget med svepsonar indikerade resultaten att det finns en öppning i fartygets för. ROV-undersökning med kamera bekräftade att fartygets bogramp inte längre fanns på sin plats utan lossnat från sina gångjärnsfästen och nu ligger på sidan, vilket lämnar en öppning in till fartygets bildäck.
- Även andra skador på fartyget dokumenterades. Det finns bl.a. deformationer på akterskeppet som kan överensstämma med att aktern träffade botten först.

Resultat av förstudien

Den undersökning som gjordes med svepsonar (Mesotech) i samband med förstudien utfördes av Abbott Underwater Acoustics, LLC. [En rapport om Mesotechundersökningen](#)   har lämnats över till Estlands och Sveriges utredningsmyndigheter.

Under förstudien gjordes sju filmningar med ROV. ROV-filmerna har publicerats på [den estniska utredningsmyndighetens webbsida](#)  .

De ROV-filmningar som genomfördes vid M/V ESTONIA utfördes av en estnisk ROV-operatör som i en sammanfattande rapport också beskrivit dykningarna. Dykrapporten har översatts från estniska och en länk till den översatta dykrapporten på engelska respektive svenska finns nedan.

[Summary of underwater robot survey](#)  

[Sammanfattning av ROV-undersökning](#)  

[Stockholms universitets rapport om bottenförhållandena](#)   på olycksplatsen publicerades i november 2021. Av rapporten framgår bland annat att det konstaterats finnas berg i dagen i anslutning till de större skador som finns i skrovets styrbordssida. Berggrunden synes bestå av magmatisk bergart såsom granit eller syenit.

Undersökningar sommaren 2022

Under försommaren 2022 var avsikten att genomföra en 3D-laserscanning av M/V ESTONIA. Den estniska utredningsmyndigheten anlidade ett konsortium bestående av ESC Risk Management OÜ och Baltic Taucherei- und Bergungsbetrieb Rostock GmbH för uppdraget. Själva laserscanningen skulle genomföras av Kraken Robotics. Laserscanningen kunde dock inte slutföras.

I juni 2022 genomfördes en fotogrammetrisk undersökning av M/V ESTONIA. Det innebär att fartyget dokumenterades fotografiskt. Den svenska utredningsmyndigheten upphandlade fotogrammetrin och tilldelade Ocean Discovery AB och JD-Contractor A/S uppdraget. Fotodokumentationen resulterade i ca 45 000 fotografier. Fotografierna har sammanställts till en 3D-modell genom att använda fotogrammetri.

Hittills har det i arbetet inte framkommit några fakta som motsäger den tekniska förklaring till olyckan som anges i 1997 års rapport av den tillfälliga internationella utredningskommissionen (JAIC). Utredningsarbetet är främst fokuserat på att finna orsakerna till de skador som uppmärksammats i fartygets styrbordssida (och som blivit synliga eftersom fartyget under åren vridit sig ca 13 grader). Det finns dock anledning att även i övrigt försöka räta ut en del av de frågetecken som under åren rests beträffande olyckan.

I det sammanhanget har Statens haverikommission bl.a. ställt frågor till Försvarsmakten om det där finns någon information som kan belysa händelseförloppet liksom om det finns information om de transporter som skett av militär materiel på M/V ESTONIA och som tidigare varit föremål för granskning. Försvarsmakten har besvarat frågorna skriftligt.

[Förfrågan Till Försvarsmakten](#)  

[Försvarsmaktens Svar 20221230](#)  

Interimsrapport den 23 januari 2023

Den 23 januari 2023 publicerade utredningsmyndigheterna en delrapport som beskriver de undersökningar som hittills genomförts

och vilka preliminära slutsatser som kan dras av dem. Vidare har en stor del av fotodokumentationen från 2022 års undersökningar gjorts tillgänglig för allmänheten på webbplatsen estonia.shk.se  

I [delrapporten](#)   dras följande preliminära slutsatser:

- Vraket efter M/V ESTONIA är i dåligt skick, med allvarliga strukturella skador.
- Den plats där det finns berggrund i dagen under skrovet matchar placeringen av deformationen på skrovet.
- Baserat på de bevis som hittills samlats in finns det inget som tyder på en kollision med ett fartyg eller ett flytande föremål.
- Baserat på de bevis som hittills samlats in finns det inga tecken på en explosion i fören.
- Den estniska och svenska utredningsmyndigheten har analyserat de faktauppgifter som finns i 1997 års JAIC-rapport och bedömer att M/V ESTONIA inte var sjövärdig.



En av Estonias propellrar. Fotogrammetri: Ocean Discovery AB.

Undersökningar sommaren 2023

I juli 2023 genomfördes ytterligare undersökningar av M/V ESTONIA med hjälp av det norska företaget Reach Subsea A/S. Undersökningarna genomfördes med två olika undervattensrobotar (ROV).

Med hjälp av en liten ROV filmades de delar av fartygets lastrum (bildäck) som gick att komma åt. Filmmaterialet kommer att analyseras närmare och därefter göras tillgängligt för allmänheten.

Bogrampen, som lossnat från fartyget, bärgades. Den har förts till Estland där den kommer att bli föremål för närmare undersökningar.

En del av metallen nära skadan i fartygets styrbordssida sågades loss och bärgades för vidare undersökningar. Ytterligare några metalldelar som skars loss från skrovet av dykare på 1990-talet bärgades. Ett helt fönsterglas och delar av ett annat fönster bärgades. Den ena av bogrampens två preventervajrar bärgades.

Ett borrhprov togs på berggrunden i närheten av den främre delen av skadan på fartygets styrbordssida.

Prover har tagits på den beväxning som finns framförallt på brottytor i fartygsplåten. Dessa prov kommer att analyseras närmare av Stockholms universitet.

Resultat av undersökningarna

Vid de undersökningar av passagerarfartyget M/V ESTONIA som genomfördes under 2023 har flera analyser genomförts av andra än utredningsmyndigheterna. Resultaten av sådana analyser har publicerats i ett antal olika rapporter som finns här nedanför.

Rapporter från Estonian Forensic Science Institute

Vid de undersökningar som gjordes under sommaren 2023 togs ett prov i anslutning till den främre skadan på skrovets styrbordssida. En del av stålet i kanten av skadan sågades loss och bärgades för närmare undersökningar. Ett estniskt laboratorium (Estonian Forensic Science Institute) har undersökt provet. Laboratoriet har redovisat sina slutsatser i [tre rapporter](#)   och anger att:

Det finns inte några spår av kontakt eller kollision med något metallföremål.

Det finns inte några spår av explosiva ämnen.

Det finns inte några karaktäristiska tecken som tyder på att materialet varit utsatt för en explosion. Detsamma gäller den bärgade bogrampen och det fotomaterial som visar bildäck, fartygets bogparti och skadorna på styrbords sida.

Rapport om borrhprov från berggrunden

Vid de undersökningar som gjordes under sommaren 2023 togs ett borrhprov från den bergsformation som är belägen intill den främre skadan i skrovets styrbordssida. Borrhprovet lämnades till Stockholms universitet som skickade en del av provet till Vancouver Petrographics i Kanada där det skars ur en 0,03 mm tjock skiva för närmare analys. [Stockholms universitet har analyserat provet](#)   och bedömer att det med stor sannolikhet är gnejs som är en form av urberg.

Biogeokemisk rapport

Vid de undersökningar av M/V Estonia som genomfördes under sommaren 2023 togs prover bl.a. på skrovets yta i anslutning till den skada som finns i skrovets styrbordssida. Proverna har [analyserats av Stockholms universitet](#)  . Stockholms universitet anger i sina slutsatser att det material och avlagringar som finns i anslutning till den främre skadan på skrovets styrbordssida är resultatet av naturliga processer som biologisk påväxt, ansamling av sediment och korrosion.

Rapport från undersökning av M/V ESTONIAS bogramp

På uppdrag av Statens haverikommission har en visuell undersökning av den bärgade bogrampen genomförts på plats i Estland av Element Materials Technology. Huvudsyftet med undersökningen var att jämföra bogrampens utseende och skador med händelsebeskrivningen enligt den tekniska rapporten: "MV ESTONIA Bogarrangemanget kollapsar – Händelseförlopp", Göteborg, november 2007, Jan-Ove Carlsson.

Det har inte påträffats något vid undersökningen som motsäger den beskrivning av händelseförloppet som beskrivs i underlaget, förutom att rampens låskrokar bedöms ha varit reglade vid förlisningen. Separationen av räckverket skedde med största sannolikhet som en del av olyckan. Det finns inte något som tyder på att bogrampen eller dess räcken har separerats från skrovet med maskinverktyg eller termisk skärning. [Rapport från Element Technology AB](#)  .

Filmer från M/V ESTONIAS bildäck

Vid filmningen av M/V ESTONIAS bildäck 2023 användes en liten ROV. För att kunna orientera sig under arbetet och bättre följa med på ritningarna över bildäcket kördes ROV:n upp och ned. Det innebär att filmerna från bildäck är upp- och nedvända. Bildäcket har ett trapphus eller en s.k. centercasing som delar bildäcket i en styrbordsdel och en babordsdel. En film av styrbordsdelen och en film av babordsdelen kan nås genom länkarna nedan. Där finns även en film som visar den främre skadan på styrbords sida.

Externa länkar (Vimeo):

[Estonias bildäck, babords sida](#)  

[Estonias bildäck, styrbords sida](#)  

[Estonia, främre skada på styrbords sida](#)  

Beräkningar av sjunkförloppet

Den 21 september 2023 publicerade Tallinns tekniska universitet (TalTech) sin rapport med beräkningar av de krafter som påverkade fartyget vid dess sammanstötning med havsbotten. Rapporten finns här: [Numerical Assessment Report TaltechPdf, 12.8 MB.](#)  

Annat bildmaterial från M/V ESTONIA

De fotografier som togs av M/V ESTONIA vid undersökningarna i juli 2022 finns tillgängliga på estonia.shk.se  . Där finns också den fotogrammetriska 3D-modell som skapats med hjälp av fotografierna. Ytterligare material finns på den estniska utredningsmyndighetens webbsida.

Under sommaren 2023 bärgades M/V ESTONIAS bogramp. Det område av fartygets bog som tidigare skymts av bogrampen filmades och de filmerna finns här:

[Film 1](#)  

[Film 2](#)  

[Film 3](#)  

Vid den fotografering som gjordes i juli 2024 filmades åter bogpartiet och den filmen (dyk 17) finns tillgänglig på den [estniska utredningsmyndighetens webbsida](#)  .

Fartygets färdväg

I november 2023 gjordes undersökningar med sonar för att söka efter föremål som ramlat av M/V ESTONIA under sjunkförloppet. Ett tydligt mönster av sådana föremål kunde identifieras, vilket kommer att kunna bidra till att dra säkrare slutsatser om den sista delen av fartygets färdväg. I syfte att komplettera denna undersökning och för att säkrare kunna identifiera de föremål som påträffats på sjöbotten fotograferade den estniska utredningsmyndigheten i juli 2024 tillsammans med den europeiska sjösäkerhetsmyndigheten EMSA en del av föremålen med hjälp av en undervattensrobot (ROV). Den undersökning som gjordes i november 2023 beskrivs närmare i en [rapport från undersökningsföretaget Reach Subsea A/S](#)  . Den estniska haverikommissionen har publicerat [en samlad rapport](#)   från undersökningarna i november 2023 och de kompletterande fotograferingarna i juli 2024.

Svensk ordförande

Jonas Bäckstrand

Utredningsledare i Sverige

Jörgen Zachau

Senast uppdaterad: 16 december 2025