



**BROTT**

**Mord 1994-09-28 - 1994-09-28**

BID: POD50-BR2021-1164590305-BK, Ext ärendenr: 5000-K404943-21

**BESLUT**

**Förundersökning inleds inte**

Skäl

Uppgifterna i ärendet ger inte anledning att anta att brott som hör under allmänt åtal har förövats.

23 kapitlet 1 § första stycket rättegångsbalken

Motivering

Se särskilt upprättad bilaga till beslutet.

Karolina Wieslander



## Bilaga till beslut

### Bakgrund

Den 28 september 2020 publicerades ett filmmaterial som visade ett hål i passagerarfartyget M/S ESTONIAS skrov. Den Estniska säkerhetsutredningsmyndigheten beslutade den 2 oktober 2020 att inleda en preliminär bedömning av de nya uppgifterna som framkommit genom det publicerade materialet. Statens haverikommission i Sverige, tillsammans med Olycksutredningscentralen i Finland, beslutade att bistå den estniska myndigheten i arbetet.

Syftet med den preliminära bedömningen är enligt Statens haverikommission att ta ställning till om de nya uppgifterna ger anledning att ompröva slutsatserna från 1994 års gemensamma haverikommission (JAIC) och om ytterligare utredningsåtgärder bör vidtas.

Den 29 oktober 2020 inkom till Åklagarmyndigheten en begäran om att den tidigare nedlagda förundersökningen avseende förlisningen av M/S ESTONIA (K84051-94) skulle återupptas med hänsyn till de nya uppgifterna som framkommit i det publicerade materialet. Därefter har ett flertal personer inkommit med motsvarande begäran alternativt begäran om att ny förundersökning ska inledas.

### Haverikommissionernas i Estland, Finland och Sverige arbete

Haverikommissionernas arbete inom ramen för den preliminära bedömningen finns redovisat på Statens haverikommissions hemsida, <https://estonia.shk.se/>. Där finns även en mer detaljerad redovisning av de undersökande åtgärder som vidtagits. Följande kan här sammanfattningsvis anges.

I december 2020 enades haverikommissionerna om att det bedömdes nödvändigt att utföra undervattensundersökningar vid det förlista fartyget. Sommaren 2021 genomfördes en förstudie på olycksplatsen. Den inriktades på att undersöka bottenförhållandena och fartygets position på botten. Förstudien resulterade i att omfattande data insamlades och analyserades. Vissa konstateranden kunde göras direkt i samband med att förstudien genomförts. Det finns två hål i skrovet i enlighet med vad som framgått av filmmaterialet som delvis publicerats. Detta kunde bekräftas och dokumenteras med svepsonar och kamera. I anslutning till hålen finns ett antal sprickor i skrovet

och mellan hålen finns en längre intryckning i skrovet. Det konstaterades att 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. I detta skede var det emellertid inte möjligt att bedöma om detta haft betydelse för uppkomsten av hålen i skrovet. Efter att ha genomfört ROV-undersökning (undersökning med undervattensrobot) med kamera kunde också bekräftas att fartygets bogramp lossnat från sina gångjärnsfästen. Även andra skador på fartyget kunde dokumenteras. Det finns bl.a. deformationer på akterskeppet som ansågs kunna överensstämma med att aktern träffade botten först.

Såväl före som efter denna undersökning av fartyget genomfördes intervjuer med överlevare och anhöriga till personer som omkommit vid förlisningen.

I mars 2022 ställdes även ett antal frågor till Försvarmakten beträffande M/S ESTONIA, bl.a. angående transporter av militärt materiel som skett med fartyget. I december samma år lämnade Försvarmakten svar som finns publicerat på Statens haverikommissions hemsida. I korthet kan konstateras att svaret i allt väsentligt innehöll information som sedan tidigare framgått av *Utredningen om transport av försvarsmateriel på M/S Estonia (Fö 2004:06)*.

Sommaren 2022 genomfördes ytterligare undersökningar av M/S ESTONIA, bl.a. genomfördes en 3D-laserscanning. Vidare genomfördes en fotogrammetrisk undersökning av fartyget, vilket innebär att fartyget dokumenterades fotografiskt. De ca 45 000 fotografierna sammanställdes därefter till en 3D-modell över fartyget.

Ytterligare undersökningsåtgärder kan komma att vidtas för att klarlägga olycksförloppet. Enligt vad som redovisats av Statens haverikommission har emellertid inga fakta hittills framkommit som motsäger den tekniska förklaringen till olyckan som framgår av 1997 års rapport lämnad av den tillfälliga internationella utredningskommissionen (JAIC).

Utredningsmyndigheterna har publicerat en delrapport den 23 januari 2023. Den omfattar de undersökningar som hittills genomförts och de preliminära slutsatser som utredningsmyndigheterna kunnat dra av dessa. Rapporten finns publicerad i dess helhet på Statens haverikommissions hemsida. De preliminära slutsatserna har där sammanfattats på följande sätt:

- Vraket efter M/S 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/S ESTONIA inte var sjövärdig.

Inom ramen för detta ärende har samråd skett löpande mellan Åklagarmyndigheten och Statens haverikommission.

#### Skäl för mitt beslut

Av 23 kap. 1§ rättegångsbalken framgår att förundersökning ska inledas så snart det på grund av angivelse eller av annat skäl finns anledning att anta att ett brott som hör under allmänt åtal har förövats. Med hänsyn till att den händelse som det nu är fråga om inträffade den 28 september 1994 kan en förundersökning idag endast avse brott som inte preskriberas, såsom bl.a. mord.

Utredningsmyndigheternas preliminära bedömning har omfattat att klarlägga orsaken till de skador som inledningsvis uppmärksammades i den ovan redovisade dokumentärfilmen. Flera utredningsåtgärder har utförts, däribland omfattande undersökningar vid och av fartyget. Utredningsåtgärderna har utförligt redovisats i den delrapport som lämnats, där även de preliminära slutsatserna framgår.

Enligt min bedömning har det inte framkommit något i delrapporten som ger anledning att anta att ett brott, som det är möjligt att inleda förundersökning för, har begåtts. Inte heller i övrigt har något framkommit som skulle kunna grunda en sådan misstanke. De ytterligare åtgärder som eventuellt kan komma att utföras av utredningsmyndigheterna förväntas inte påverka min bedömning i denna fråga. Därmed ska inte den tidigare nedlagda förundersökningen återupptas eller ny inledas. Ärendet ska avslutas.

Karolina Wieslander