

RAPPORT

Passagerarfartyget GÖTHEBORG – SLOA - trossbåt drogs ner vid bogsering den 18 april 2005



RAPPORT

Passagerarfartyget GÖTHEBORG - SLOA- trossbåt drogs ner vid bogsering den 18 april 2005

Vår beteckning: 080201-05-15765
Utredningsenheten Björn Molin, 011-19 13 27
Rapporten finns www.sjofartsverket.se Sjöfartsinspektionen
även på vår hemsida Olyckor & Tillbud - haverirapporter –
samling
Eftertryck tillåts med angivande av källan
Foto GÖTHEBORG – Åke Fredriksson



601 78 NORRKÖPING
Tel: 011-19 10 00
Fax: 011-23 99 34

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	2
Fartygen	2
Göteborg	2
Besättningen	3
Båtman 8.....	3
Besättningen	4
Vädret	5
Övrigt.....	5
Faktainsamling.....	6
Händelseförlopp	7
Enligt Göteborg	7
Enligt Båtman 8	8
Observationer från bogserbåten Storvik	10
Analys	10
Orsak	12
Faktorer.....	12
Observationer	13
Rekommendationer	13
Skador	13
Person- och miljöskador	13
Materiella skador	14
Övrigt	14
Utredningsresultat	14
Bilaga: 4 bilder av Båtman 8	

Sammanfattning

Ostindienfararen Götheborg hade varit på sin första provtur och skulle förtöja i Göteborg. En bogserbåt kopplades i fören och man försökte backa för att lägga till med styrbords sida till kaj. Försöket misslyckades och lotsen på Götheborg kontaktade Klippans Båtmansstation och bad dem vara behjälpliga vid förtöjningen.

Båtmansbåten Båtman 8 sändes till platsen med beskedet att de skulle vara behjälpliga genom att ”trycka” Götheborg mot kajen.

När Båtman 8 anlände till platsen bad lotsen dem att koppla en tross i aktern. De två besättningsmännen på Båtman 8 var fundersamma om att genomföra kopplingen men kom överens om att utföra bogseringen.

Efter ett misslyckat kopplingsförsök lades bogsertrossen fast på Båtman 8. Ström och vind medverkade sedan till att befälhavaren inte hann räta upp fartygets kurs och Båtman 8 skar ner och sjönk inom loppet av cirka 30 sekunder den 18 april 2005 cirka klockan 1715.

Däcksmannen befann sig på däck och kunde hoppa i vattnet. Befälhavaren var i styrhytten och följde med fartyget till botten. Han lyckades sedan öppna ett fönster i styrhyttens förkant och ta sig ut.

Bogserbåten som var kopplad i Götheborgs för lade av sin bogserlina och plockade upp de två besättningsmännen som chockade fördes till sjukhus.

Faktaredovisning

Fartygen

Götheborg

Namn:	GÖTHEBORG
IMO nr:	8646678
Reg.bet.:	SLOA
Hemort:	Göteborg
Redare:	Svenska Ostindiska Companiet AB
Operatör:	Rederi AB Transatlantic
Brutto:	788
Löa:	47,24 meter
Bredd:	10,66 meter
Klass:	DNV
Byggnadsmaterial:	Trä
Maskinstyrka:	404 kW
Besättning och övriga personer ombord:	69

Ostindiefararen Götheborg byggdes på gamla Eriksbergs varv i Göteborg. Varvet döptes sedermera om till Terra Nova. Fartyget kölsträcktes den 11 juni 1995 och sjösattes den 6 juni 2003. Den ursprungliga ostindiefararen Götheborg som byggdes år 1738 har varit förebild vid byggandet av den nya Götheborg. Fartyget har byggts enligt traditionella hantverksmetoder men med dagens moderna hjälpmedel.

Mer information om fartyget, historik m.m. finns på Svenska Ostindiska Companiets hemsida www.ostindiefararen.se

Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, 4 styrmän, 2 maskinbefäl, 11 däcksmanskap och 6 maskinmanskap.

Vid händelsen fanns också 45 övriga personer ombord. De flesta av dessa var leverantörer som kontrollerade sin utrustning under provturen.

Vid händelsen fanns lots ombord på Götheborg.

Götheborg var vid händelsen behörigen bemannad.

Båtman 8

Namn:	BÅTMAN 8
Reg.bet.:	SFC-6519
Hemort:	Göteborg
Redare:	AB Klippans Båtmansstation
Operatör:	AB Klippans Båtmansstation
Löa:	9,00 meter
Bredd:	3,00 meter
Djupgående:	1,5 meter
Byggnadsår:	2001
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	96 kW
Besättning:	2

Båtman 8 byggdes som båtmansbåt för ett holländskt båtmansföretag år 2001 av Scherpenhuzen Diesel & Marionservice i Rotterdam, Holland.

Båten byggdes efter holländska regler och var bland annat godkänd för arbete i petroleumhamnar.

År 2002 förvärvades fartyget av den aktuelle ägaren.

Styrhytten var belägen i den förliga delen av fartyget (se bilaga 1).

Framdrivningsmaskineriet bestod av en dieselmotor av fabrikat John Deere som utvecklade 96 kW och var via ett hydrauliskt backslag kopplad till en fast 4-bladig propeller.

Båtman 8 var också utrustad med en bogpropeller som utvecklade 5 kW.

Utrustningen i styrhytten bestod av VHF och en Shipmate GPS.

Åtkomst till styrhytten skedde genom dubbeldörrar som var placerade i akterkant av styrhytten och som öppnades inåt (föröver).

I styrhyttens förkant fanns ett öppningsbart fönster som kunde öppnas utåt med gångjärnen placerade i styrhyttens tak (se bilaga 2). Fönstret hade skadats under vintern varför det, som en provisorisk åtgärd, var tejpat på utsidan med så kallad silvertape för att förhindra vattenläckage över instrumentpanelen. Nedre delen av fönstret var försett med två låsvred. På vardera sidan om fönstret fanns också ”gejdrar” som möjliggjorde att fönstret kunde låsas i olika öppna lägen. Fönstrets höjd var 65 cm och bredden var 48 cm.

På Klippans Båtmanstations hemsida sägs om Båtman 8: ”Förutom användning som förtöjningsbåt lämpar den sig även för kortare transporter av personer inom hamnområdet samt för mindre bogseringar då dragkraften är 1,5 ton”.

Båtman 8 var försedd med en dragkrok. Kroken var ledad i mitten och hade en bygel som kunde fällas upp och då medförde att kroken var låst när den utsattes för kraft (se bilaga 3).

Besättningen

Besättningen bestod av två personer varav den ene fortsättningsvis benämns befälhavare och den andre däcksmän.

Befälhavaren var 39 år och anställdes vid båtmanstationen som båtman i november 1999.

Däcksmannen var 46 år och anställdes vid båtmanstationen som båtman i september 2000.

Vid sjöförklaringen framkom att besättningen på Båtman 8 inte hade någon utbildning i bogsering. De hade heller inte tidigare utfört något bogseringsuppdrag med fartyget. Det fanns inga skrivna rutiner eller instruktioner som berörde fartygets användningsområde.

Befälhavaren uppgav att han i efterhand var arg på sig själv för att han över huvud taget gick med på att bogsera Götheborg. Normalt brukade Båtman 8 användas som trossbåt vid förtöjningar men besättningen upplevde det som ett skojigt och lite annorlunda uppdrag att få hjälpa Ostindienfararen till kaj.

Båtman 8 var vid händelsen behörigen bemannad.

Vädret

Vid tillfället rädde god sikt. Det var solsken och vinden var ostnordostlig cirka 5 m/sek. Det rädde kraftig utgående ström.

Övrigt

Vid provturen hade Götheborg bara styrbords maskin i drift.

Tider som anges i rapporten avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar).

AB Klippans Båtmanstation har 4 arbetsbåtar av varierande storlek. Båtarna används som arbetsbåtar vid förtöjning, Vilken båt som används och vem som är befälhavare respektive däcksmän alternerar beroende på uppdrag och turordning.

Vid tre tidigare tillfällen hade båtar från Klippans Båtmanstation varit behjälpliga när Götheborg förflyttats. Man hade då använt andra båtar än Båtman 8 och andra båtmän hade varit i tjänst. Hjälpen hade bestått i att ”trycka” Götheborg och att föra i land förtöjningstrossar. Ingen bogsering hade utförts vid dessa tillfällen.

Vakthavande vid Klippans Båtmansstation gav besättningen på Båtman 8 instruktion om att de skulle gå till Ostindienfararen och vara behjälplig genom att ”trycka” fartyget vid förtöjningen. Instruktionen gavs efter att man hade fått beställning av uppdraget från lotsen på Götheborg.

På Båtman 8 fanns 2 uppblåsbara flytvästar av fabrikat Secumar och en livboj. Befälhavaren hade också med sig en arbetsjacka av märke Fladen men hade inte tagit på sig den vid tillfället.

Från och med den 1 juli 2005 har Göteborgs Hamn infört krav på att flytväst ska användas vid allt arbete på kajer. Detta innebär att flytväst också ska användas vid arbete i arbetsbåtar.

Faktainsamling

- Förhör med Göteborgs befälhavare, en matros, och lots. Förhör har också skett med de två besättningsmännen på Båtman 8. Förhören skedde vid sjöförklaring som hölls vid Göteborgs tingsrätt den 12 maj 2005.
- Inspektion av trossbåten vid Klippans båtmansstation den 27 april 2005.
- Rapport om sjöolycka med bilagor från Götheborg.
- Rapport om sjöolycka från Västkustens trafikområde.
- Tre videofilmer som visar delar av händelsen. Två av filmerna är tagna från land och en från Götheborg.
- Kompletterande information inhämtad från Klippans Båtmansstation.
- Kompletterande information inhämtad från bogserbåten Storviks befälhavare.
- Survey report Tubbevikens Service AB.

Händelseförlopp

Enligt Götheborg

Götheborg avgick från kajen vid Terra Nova klockan 1028 den 18 april 2005 för att göra sin första provtur. Vid avgången assisterade bogserbåten Storvik som sedan var med som följebåt under hela provturen.

På utvägen kunde man konstatera att babords maskin inte kunde användas då bränsleledningarna var fel dimensionerade. Fartyget gick ut till Rivöfjorden där det ankrades upp. Under tiden som hon låg uppankrad gjordes försök att åtgärda bränsleledningarna men försöket misslyckades och även återresan fick utföras med en maskin. Att manövrera Götheborg med en maskin ingick i de tester som skulle göras under provturen.

Inför återkomsten till kaj kopplades bogserbåten Storvik förut, klockan 1640, när fartyget befann sig under Älvsborgsbron.

Götheborg passerade och gick uppströms kajen som de skulle förtöja vid och fartyget vändes varefter man försökte backa för att lägga till med styrbords sida till kaj. Försöket misslyckades och lotsen ringde då till Klippans Båtmansstation och frågade om de kunde vara behjälpliga vid förtöjningen. Båtman 8 anlände sedan till platsen och lotsen bad dem att koppla på Götheborgs babords låring för att kunna dra fartyget mot kajen.

Vid sjöförklaringen uppgav lotsen att det var svårt för en bogserbåt att arbeta vid den del av kajen där Götheborgs akter skulle ligga. Han sade också att det tidsmässigt hade blivit problem med att få fram ytterligare en bogserbåt.

En av Götheborgs matrosar gick upp på akterdäcket och stack ut en 40 millimeters sabb (tross med öga) av konstfiber till Båtman 8 som kopplade den till en krok. Uppskattningsvis 50 – 60 meter av sabben stacks ut och lades sedan fast ombord på Götheborg. Efter en stund löste kroken ut på Båtman 8 och på Götheborg tog man då in slacket på sabben.

Båtman 8 kom sedan in under aktern och sabben stacks åter ut till dem. De lade då sabbens öga direkt över betingen (den ställning som kroken var fäst på se bilaga 4).

Kort därefter kunde matrosen se att Båtman 8 krängde till. Krängningen var kraftig men hon tycktes sedan räta upp sig igen. Båtman 8 krängde

sedan ytterligare en gång och händelseförloppet gick sedan snabbt. Matrosen skrek ”loss med trossen” men man hann inte lägga av förrän Båtman 8 hade kantrat.

Från Götheborg kastades livbojar i sjön och bogserbåten Storvik som var kopplad förut lade loss och kom till undsättning. Matrosen såg först att en person fanns i vattnet varefter det dröjde en stund tills den andra personen kom upp till vattenytan.

De två personerna plockades upp av bogserbåten Storvik och fördes i land och vidare till sjukhus av tillkallad ambulans.

Enligt Båtman 8

Båtman 8 hade hjälpt till med förtöjning av ett tankfartyg i Skarvikshamnen och var klara med sitt uppdrag cirka klockan 1620. Från Klippans Båtmansstation fick de sedan besked om att gå till Götheborg för att vara behjälplig vid förtöjningen. Beskedet var att Båtman 8 skulle hjälpa till med att trycka Götheborg mot kajen.

Däcksmannen var i radiokontakt med lotsen på Götheborg som bad dem att koppla en tross i aktern. Däcksmannen diskuterade med sin befälhavare och frågade om de verkligen skulle koppla trossen. Man kom dock överens om att det inte skulle vara några problem och trossen kopplades till en krok som fanns ombord. Kopplingen gick till på så sätt att en tamp som var fäst till betingen drogs genom trossens öga. Tampens öga lades sedan fast på kroken.

Kort efter att kopplingen hade gjorts löste kroken ut och befälhavaren backade tillbaka till Götheborg. Däcksmannen drog sedan med en båtshake in trossen och lade fast den direkt över betingen.

Båtman 8 drev sedan ner med strömmen och krängde plötsligt till så kraftigt åt babord att relingen nådde till vattenytan. På grund av ström, vind och förhållandet att bogserbåten Storvik drog Götheborg i fören hade befälhavaren inte hunnit rätta upp kursen. Båtman 8 låg därför i sidled med babordssidan i vinkel mot bogsertrossen. Däcksmannen befann sig då på däck och uppgav vid sjöförklaringen att det kändes som ”ett kraftigt ryck” när fartyget krängde.

Befälhavaren uppfattade krängningen som farlig varför han lämnade styrhytten och gick ut på däck. Fartyget rätade sig sedan något och befälhavaren gick då tillbaka in i styrhytten och försökte rätta upp fartygets kurs.

Försöket misslyckades och Båtman 8 skar ner och kantrade åt babord. Befälhavaren försökte "kasta sig" ut ur styrhytten men sjunkförloppet var för snabbt. Vattnet strömmade in genom dörröppningen i styrhyttens akterkant och fartyget sjönk sedan med aktern före mot botten. En luftficka bildades i styrhytten och befälhavaren försökte öppna fönstret i styrhyttens förkant.

Han lyckades få upp de två låsvreden och lossa på låsanordningarna till gejderna men lyckades inte med en gång få upp fönstret då han inte kunde få fotfäste att spjärna emot med. I takt med att fartyget sjönk steg vattnet i styrhytten och hjälpte då till så att han kunde pressa upp fönstret. Befälhavaren lyckades sedan ta sig ut ur styrhytten genom det delvis öppna fönstret.

Befälhavaren minns att han sedan var ombord på en bogserbåt och att han därefter transporterades till sjukhus med ambulans. I övrigt har han minnesluckor från själva räddningsoperationen. Befälhavaren fick lämna sjukhuset dagen efter händelsen.

När Båtman 8 kantrade rullade däcksmannen över relingen och upp på kölen där han blev liggande någon sekund. Han såg att propellern fortfarande snurrade och var rädd för att glida ner mot den. Båtmannen ville försöka hjälpa befälhavaren ut ur styrhytten men insåg att detta var omöjligt. Samtidigt som båten började sjunka med aktern kröp han uppför kölen mot fören där han ställde sig upp och hoppade i vattnet.

Från vattnet kunde han se hur befälhavaren kämpade för att försöka komma ut ur styrhytten samtidigt som Båtman 8 sjönk. Båtmannen simmade i riktning från platsen där Båtman 8 sjönk när han upptäckte att befälhavaren flutit upp. Han såg sedan bogserbåten Storvik komma mot dem och att en livboj först kastades till befälhavaren och sedan ytterligare en till sig själv. Befälhavaren och däcksmannen togs sedan ombord på bogserbåten som transporterade dem iland där tillkallad ambulans förde dem vidare till sjukhus.

Observationer från bogserbåten Storvik

När händelsen inträffade drog Storvik försiktigt och höll Götheborg upp mot strömmen. Befälhavaren kunde se att Båtman 8 kopplade en bogserlina och att Båtman 8 sedan såg ut att köra hårt för att försöka få upp aktern mot Götheborg. Båtman 8 orkade inte komma runt och gick babord över och slog sedan runt.

Befälhavaren lade omedelbart av bogserlinan och gick mot Båtman 8. När han var halvvägs framme såg han att en person kom upp till vattenytan. Han manövrerade fram till personen som hjälptes ombord på bogserbåten. Därefter manövrerades Storvik till den andre personen som också hjälptes ombord. Från Storvik kallades också på ambulans.

Analys

På Klippans Båtmansstations hemsida sägs bland annat att Båtman 8 lämpar sig för mindre bogseringar då dragkraften är 1,5 ton. Att bogsera Ostindienfararen Götheborg kan inte bedömas vara en ”mindre bogsering”.

Skrovform och utrustning på Båtman 8 är konstruerat så att båten inte kan anses vara lämplig för att annat än undantagsvis utföra mindre bogseringar och då i mycket begränsad omfattning. Den dragkrok som fanns ombord på Båtman 8 var inte försedd med snabbutlösning som kunde aktiveras när kroken var belastad. Även vid mindre bogseringar är det viktigt att det finns möjlighet att snabbutlösa dragkroken. Orsaken till att kroken vid den aktuella händelsen löste ut efter det första kopplingsförsöket har inte gått att utreda.

När Götheborg gick ut på provturen kunde babords maskin inte användas då bränsleledningarna var fel dimensionerade. Man var ombord medvetna om att maskinen inte kunde användas vid återkomsten till kaj och att tilläggningen därför skulle genomföras med styrbords maskin och med hjälp av bogserbåt. Vid tilläggningen misslyckades det första försöket och lotsen ringde då till Klippans Båtmansstation och frågade om de kunde vara behjälpliga vid förtöjningen.

När Båtman 8 anlände till platsen bad lotsen dem att koppla i en bogsertross på babords låring för att dra Götheborg mot kajen. Lotsen övervägde inte lämpligheten av att använda Båtman 8 som bogserbåt.

Oavsett att en bogserbåt hade haft svårare att arbeta vid den del av kajen där Götheborgs akter skulle ligga så hade ytterligare en bogserbåt varit ett bättre alternativ än att använda Båtman 8. Vid sjöförklaringen framkom att lotsen upplevde en viss tidspress som då också kan ha påverkat hans beslut att begära hjälp av Båtman 8 i stället för att utnyttja ytterligare en bogserbåt.

Besättningen på Båtman 8 fick besked om att gå till Götheborg och vara behjälpliga vid förtöjningen. De uppfattade att beskedet var att Båtman 8 skulle hjälpa till genom att trycka Götheborg mot kajen. När de anlände till platsen fick de besked av lotsen om att i stället koppla till en tross i aktern.

Däcksmannen synes då ha varit betänksam över förfarandet eftersom han diskuterade med sin befälhavare huruvida de verkligen skulle koppla trossen. Diskussionen ledde fram till att de ansåg att det inte skulle vara några problem och trossen kopplades också. Allt gick väldigt fort och de gavs inte tillfälle att tänka över hur eller om uppdraget skulle kunna genomföras på ett säkert sätt. Då man upplevde uppdraget att få hjälpa Ostindienfararen som skojigt och lite annorlunda har detta också sannolikt medverkat till att man inte tillräckligt tänkte över de risker som bogseringen innebar.

Kroken löste ut efter den första kopplingen av bogsertrossen och situationen blev alltmer stressad. När man sedan hade backat tillbaka till Götheborg lades bogsertrossen fast över betingen som fanns ombord på Båtman 8. Förfaringssättet innebar att när bogsertrossen tajtades upp och båten skar ner så fanns det ingen möjlighet att lägga av trossen.

Ingen av de två besättningsmännen hade någon tidigare erfarenhet av bogsering. Denna omständighet tillsammans med förhållandet att allt gick fort har påverkat de två besättningsmännens handlande. Om de hade haft tid att tänka igenom uppdraget så hade de sannolikt ifrågasatt lämpligheten i att sätta fast bogsertrossen på det sätt som de gjorde ombord på Båtman 8. Det är också tänkbart att de inte hade medverkat till att utföra bogseringen.

Av de videofilmer som finns tillgängliga framgår att Båtman 8 sjönk cirka 30 sekunder efter det att hon skar ner och kantrade. Av filmerna framgår också att Götheborg gjorde framfart vid tillfället. Däcksmannen uppfattade att det kändes som "ett kraftigt ryck" när Båtman 8 krängde till första gången. Befälhavaren uppgav att ström, vind och att bogserbåten drog

innebar att han inte hann med att rätta upp kursen på Båtman 8 och att man därför låg i sidled i förhållande till bogsertrossen.

Det kraftiga rycket som däcksmannen uppfattade orsakades av att bogsertrossen sträcktes upp. Befälhavaren hade då inte hunnit rätta upp kursen och Båtman 8 låg därför i sidled med babordssidan i vinkel mot bogsertrossen. Följden blev att hon skar ner och kantrade när trossen sträcktes upp.

På Båtman 8 fanns i styrhyttens förkant det öppningsbara fönster som befälhavaren lyckades ta sig ut genom. För att kunna öppna fönstret var befälhavaren tvungen att öppna låsvreden i fönstrets nedre del och lossa på två låsanordningar på ”gejdrarna” på vardera sidan om fönstret. Fönstret hade skadats under vintern och var därför tejpat med så kallad silvertape på utsidan för att vatten inte skulle kunna tränga in och skada instrumentpanelen. Att fönstret var försett med silvertape försvårade och fördröjde befälhavarens möjlighet att ta sig ur styrhytten.

När befälhavaren på bogserbåten Storvik observerade att Båtman 8 slog runt lade han omedelbart av bogserlinan och begav sig till platsen för händelsen. Han lyckades sedan manövrera bogserbåten så att de två personerna snabbt kunde hjälpas upp ur vattnet. Han kallade också på ambulans. Besättningen på bogserbåten Storvik agerade på ett rådigt och föredömligt sätt.

Orsak

Orsak till händelsen var att Båtman 8 inte hade hunnit rätas upp när bogsertrossen sträcktes upp och att den lades fast över betingen på Båtman 8.

En bidragande orsak var att lotsen inte övervägde lämpligheten av att använda Båtman 8 som bogserbåt. Beslutet kan ha fattats under en viss tidspress.

Faktorer

En bidragande faktor har varit påverkan av ström och vind.

En annan bidragande faktor har varit att besättningen på Båtman 8, när de anlände till Götheborg, överraskades av beskedet att de skulle koppla en

bogsertross. De hade fått beskedet att Båtman 8 skulle hjälpa till att trycka Götheborg mot kajen. Beslutet att koppla bogsertrossen fattades under tidspress.

Ytterligare en bidragande faktor var att besättningen på Båtman 8 inte hade någon utbildning eller erfarenhet av bogsering.

Observationer

- Lotsen övervägde inte lämpligheten av att använda Båtman 8 som bogserbåt.

Rekommendationer

Rederiet för Båtman 8 bör upprätta skrivna instruktioner som klargör vilka uppdrag som rederiets fartyg får utföra. Om bogsering ska utföras med något av fartygen så ska instruktionerna innehålla utförlig information om vilken typ av bogsering som får utföras. Besättningarna ska då också erhålla utbildning i bogsering och krokarna ska förses med någon form av snabbutlösning.

Det är viktigt att befälhavare och lots i samråd överväger val av bogserbåtar. I detta avseende vilar ett större ansvar på lotsen som får anses ha bättre kännedom om de lokala förhållandena.

Skador

Person- och miljöskador

De två besättningsmännen på Båtman 8 chockskadades och fick mindre blesyrer vid händelsen.

I skrivande stund är de två besättningsmännen tillbaka i arbete.

Några miljöskador har så vitt känt inte uppstått.

Materiella skador

På Båtman 8 skadades motorn så svårt att den måste bytas ut. Också bogpropeller och instrumentering fick bytas och inredningen fick målas om.

Övrigt

Ingen av de två besättningsmännen på Båtman 8 hade flytväst på sig vid händelsen. Om däcksmannen hade burit flytväst så hade denna varit till hjälp för honom när han hamnade i vattnet.

Om befälhavaren hade burit flytväst så hade denna varit ett hinder när han skulle ta sig ut genom det trånga fönstret i styrhyttens förkant. Vid fönstret fanns låsanordningar och annat som hade kunnat häkta fast i flytvästen och inneburit att befälhavaren inte hade kunnat komma ut. Vid sjöförklaringen framkom att detta också var befälhavarens uppfattning.

Utredningsresultat

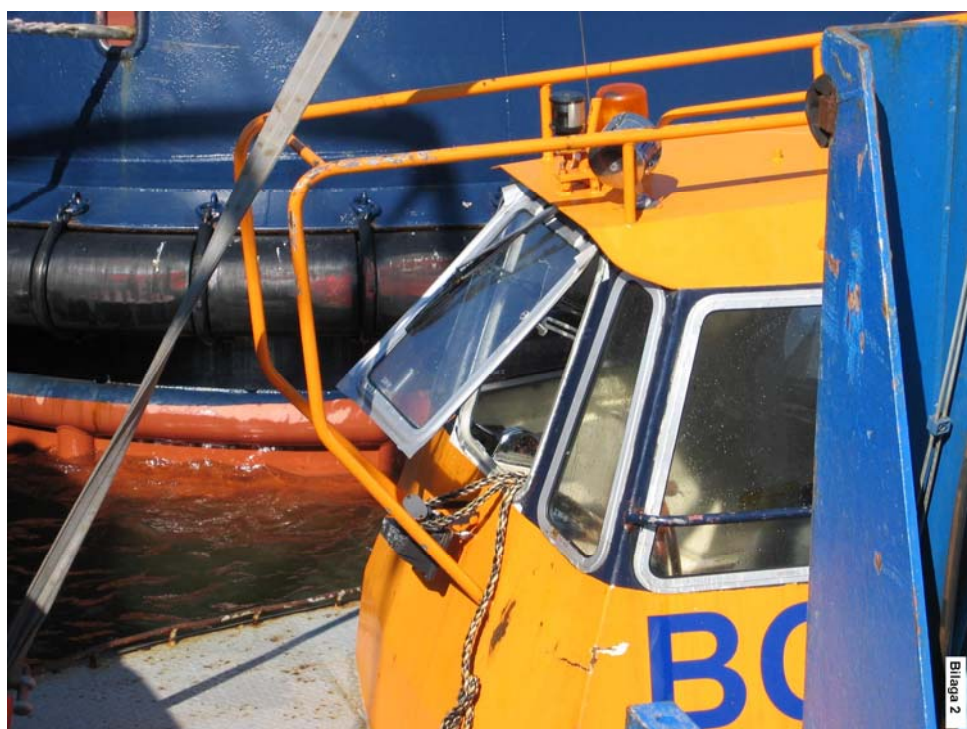
- Fartygen var behörigen bemannade.
- Det rådde kraftig utgående ström.
- Vid provturen hade Götheborg en maskin ur drift.
- Tidspress har haft inverkan på händelseförloppet.
- Båtman 8 var inte lämplig att använda som bogserbåt.
- Besättningen på Båtman 8 hade ingen utbildning eller erfarenhet av bogsering.
- Bogserbåten Storviks besättning agerade rådigt och föredömligt.

Rapport

Passagerarfartyget Götheborg -SLOA- trossbåt drogs ner vid bogsering



Bilaga 1



Bilaga 2

Rapport

Passagerarfartyget Götheborg -SLOA- trossbåt drogs ner vid bogsering

