

## SAMMANFATTNING

Aktuell dag skulle bogserbåtarna BONDEN och SVITZER BJÖRN assistera bilbåten ASIAN BREEZE, med lots ombord, till kaj i frihamnen i Malmö. ASIAN BREEZE hade beställt två bogserbåtar på grund av att fartygets bogpropeller var ur funktion. Fartyget brukade annars normalt använda sig av endast en bogserbåt kopplad akterut.

När lotsen kom ombord på ASIAN BREEZE hade fartyget en fart om 7-8 knop. Lotsen begärde genast stopp i maskin och sedan back för att få ner farten och kunna koppla bogserbåtarna innan fartyget kom för långt in mot hamnen. Lotsen fick först i detta skede information om att bogpropellern inte fungerade. Lotsen visste visserligen på förhand att det var två bogserbåtar beställda mot normalt en, men han antog att det hade att göra med den hårda vinden tidigare under dagen.

SVITZER BJÖRN kopplades akterut varpå koppling av BONDEN påbörjades förut. Fartygen hamnade dock snart i tidsbrist eftersom ASIAN BREEZE hade börjat närma sig hamninloppet. Lotsen meddelade därför att ASIAN BREEZE skulle gira runt ett varv åt styrbord för att vinna tid. BONDEN kopplades under pågående gir, men tvingades tidigt att nödutlösa bogsertrossen.

BONDEN, som skulle hämta den släppta trossen som hängde ut från centerklyset på bilbåten, manövrerade sig därefter in nära och under bogen på ASIAN BREEZE. Samtidigt avbröt lotsen styrbordsgiren och inledde istället en babordsgir, vilket inte uppfattades av BONDEN. Bogserbåten drabbades i detta skede av en hastig och ofrivillig vridning åt styrbord, vilken sannolikt orsakades av interaktionen mellan de båda fartygen. Befälhavaren på bogserbåten gav full fart framåt och hårt styrbords roder i ett försök att undvika kollision. BONDEN kolliderade dock med ASIAN BREEZE, vars bulb träffade akterskeppet och propellern på BONDEN. Bogserbåtens huvudmaskin stannade och BONDEN kom därefter att glida längs med ASIAN BREEZE:s styrbordsida.

Enligt haverikommissionen orsakades olyckan av bristande planering och genomförande av kopplingsförfarandet, bl.a. till följd av att det saknas nationella och standardiserade rutiner för koppling mellan fartyg och bogserbåt.

En bidragande orsak till olyckan var att lotsen inte hade erhållit information inför lotsningsuppdraget om att fartygets bogpropeller inte fungerade, och att denne därför fick allt för kort tid på sig för att tillsammans med befälhavaren och de involverade bogserbåtarna förbereda ankomsten till hamn. Om lotsen på förhand hade vetat att bogpropellern var ur funktion, hade han, som brukligt när flera bogserbåtar ska kopplas, valt att borda bilbåten tidigare, i syfte att få längre tid på sig för kopplingsförfarandet.

En annan bidragande orsak till olyckan var att bogserbåtens befälhavare inte uppfattade att fartyget avbröt sin styrbordsgir och istället inledde en babordsgir.

Haverikommissionen behandlar i rapporten också det faktum att kommunikationen rörande kopplingsförfarandet mellan lotsen och befälhavarna på bogserbåtarna skedde på svenska. Eftersom varken befälhavaren eller den övriga besättningen på ASIAN BREEZE behärskade det svenska språket fick de inte de bästa förutsättningarna för att kunna följa händelseförloppet, även om lotsen fortlöpande översatte det som blev sagt. Utredningen kan visserligen inte sägas ha utvisat att språkförbristningen har haft en avgörande betydelse för olyckan. Haverikommissionen har dock å andra sidan inte heller kunnat utesluta att befälhavaren skulle ha kunnat ingripa på ett annat sätt och på så sätt förhindra olyckan om han hade förstått kommunikationen mellan lotsen och bogserbåtarna i dess helhet. Om all kommunikation på bryggan sker på ett språk som samtliga inblandade förstår, skulle, enligt haverikommissionen, belastningen på lotsen minska och förutsättningarna för befälhavaren att reagera och agera på olämpliga förfaranden förbättras avsevärt.

## **Säkerhetsrekommendationer**

### **Sjöfartsverket rekommenderas att i samråd med bogserbåts-branschen:**

- Införa standardiserade nationella rutiner avseende ordergivning mellan lot-sar och bogserbåtsbesättningar samt utarbeta och genomföra relevant ut-bildning inom området före implementering. Se avsnitt 2.6.  
(RS 2016:01 R1)
- Införa standardiserade nationella rutiner avseende kopplingsförfaranden mellan fartyg och bogserbåtar samt utarbeta och genomföra relevant ut-bildning inom området före implementering. Se avsnitt 2.2.  
(RS 2016:01 R2)
- I sina rutiner införa engelska, eller annat överenskommet språk som förstås av alla inblandade parter, som arbetspråk för all nationell lotsningsverk-samhet inklusive bogserbåtshantering. Se avsnitt 2.5.  
(RS 2016:01 R3)

**Sjöfartsverket rekommenderas att:**

- Utarbeta system och rutiner för att lotsar i god tid ska erhålla alla nödvändiga och relevanta uppgifter inför lotsningen innefattande fel och brister på aktuellt fartyg. Se avsnitt 2.1.  
*(RS 2016:01 R4)*

**Transportstyrelsen rekommenderas att:**

- Utredda förutsättningarna för att ändra lydelsen i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:38) om lotsning 4 kap 8 § så att det överenskomna språket vid lotsning även avser kommunikationen med eventuella externa parter. Se avsnitt 2.5.  
*(RS 2016:01 R5)*