

Statusrapport i utredningen av den mycket allvarliga sjöolyckan på Hakefjorden den 28 juli 2026

2026-08-24



Bakgrund

Tisdagen den 28 juli inträffade en mycket allvarlig sjöolycka när Lastfartyget Misje Verde, se figur 1, och en fritidsbåt kolliderade i närheten av Tjörn. Fritidsbåten förliste och två personer omkom och två personer skadades allvarligt. Statens haverikommission (SHK) utreder olyckan.

Den här statusrapporten redovisar information som är offentlig och som kan bidra till insyn i SHK:s utredning.



Figur 1. MISJE VERDE

Händelseförloppet

Torrlastfartyget Misje Verde var den aktuella dagen på väg från Uddevalla i Sverige till Kragerø i Norge. Fartyget hade en lots ombord. Lastfartyget passerade Stenungsund strax efter halv nio och höll en fart på cirka 12 knop. Samtidigt framfördes två fritidsbåtar i samma farled och på i huvudsak samma kurs som Misje Verde. Fritidsbåtarna låg med några hundra meters mellanrum och höll en lägre fart än lastfartyget. I höjd med ön Katten hann Misje Verde upp den fritidsbåt som låg längst bak. Lastfartyget och fritidsbåten kolliderade och fritidsbåten förliste omedelbart. Olyckan inträffade strax före kl. 21.30. Några få minuter senare passerade lastfartyget den andra fritidsbåten på nära håll.

Personskador och räddningsinsats

Två personer som hade färdats med den förlistade fritidsbåten kunde räddas av besättningen på en fritidsbåt som var förtöjd på ön Katten och som kom till undsättning. Personerna skadades allvarligt vid olyckan. Strax därefter anlände Kustbevakningen och Sjöräddningssällskapet och påbörjade sökning efter de två personer som vid den tidpunkten fortfarande saknades. De saknade personerna påträffades omkomna den 29 respektive den 30 juli.

Vilka åtgärder har vidtagits?

SHK underrättades sent på kvällen den 28 juli om att en olycka hade inträffat. Under det första dygnet därefter stod SHK i tät kontakt med Kustbevakningen och andra aktörer som var på plats. Den 30 juli besökte SHK Misje Verde och gjorde en inledande teknisk undersökning av fartyget.

Därefter har SHK vidtagit bland annat följande utredningsåtgärder:

- Intervjuer med berörda personer.
- Tekniska undersökningar av den förlista fritidsbåten.
- Tekniska undersökningar av Misje Verde.
- Påbörjat analys av Misje Verdes färdskrivarsystem¹.
- Samlat in data från Sjöfartsverkets trafikinformationstjänst².
- Hämtat in information från brottsbekämpande myndigheter, SMHI och räddningstjänsten.

Vilken information finns i färdskrivarsystemet?

Fartygets färdskrivarsystem registrerar frekvent bland annat sådan information som visas i fartygets olika navigeringssystem, som t.ex. elektroniska sjökort och radar. Det tar också upp ljud från fartygets brygga och bryggvingar.

SHK kan bekräfta att båda fritidsbåtarna som färdades framför Misje Verde i farleden syntes i fartygets radarsystem en tid innan kollisionen.

Det fortsatta utredningsarbetet

Varken personerna på Misje Verdes brygga eller på fritidsbåtarna uppmärksammade varandra, och ingen av dem hann därför vidta någon åtgärd för att undvika kollisionen. En viktig uppgift för utredningen är att besvara frågan om varför de inte uppmärksammade varandra.

Olyckan inträffade under annalkande skymning och under eller strax efter en regnskur. SHK kommer att undersöka om det medförde en nedsättning av sikten som kan ha bidragit till olyckan. Det kommer också att undersökas om de inblandade fartygens konstruktion medförde en begränsning av sikten.

SHK kommer vidare att undersöka bland annat hur arbetet på Misje Verdes brygga fördelades och fungerade. Det kommer också att undersökas vilka förutsättningar de inblandade personerna hade för att framföra fartygen och navigera. Dessutom kommer relevanta regler att granskas i syfte att undersöka om det finns systembrister som behöver åtgärdas. SHK kommer därutöver också att granska räddningsinsatsen.

¹ VDR (Voyage Data Recorder).

² VTS (Vessel Traffic Service).

Syftet med SHK:s utredning

SHK:s utredningar syftar främst till att ge svar på tre frågor:

- Vad hände?
- Varför hände det?
- Hur ska liknande händelser undvikas i framtiden?

Utredningen syftar däremot inte till att avgöra frågor om skuld och ansvar.

När är utredningen klar?

Arbetet med att samla in fakta kommer att pågå en tid framöver. Efter det bjuds alla som är berörda av händelsen in till ett haverisammanträde. Detta sammanträde kan vid behov genomföras vid olika tillfällen. Vid haverisammanträdet presenteras det faktaunderlag som har samlats in. Syftet med sammanträdet är dels att ge de berörda en möjlighet till insyn i utredningen, dels att verifiera den fakta som har hämtats in. Därefter går arbetet in i en analysfas. Analysen ska klarlägga händelseförloppet och dess konsekvenser, identifiera eventuella säkerhetsbrister som påverkat och fastställa orsakerna till olyckan. Med detta som grund kan sedan eventuella säkerhetsrekommendationer utformas.

När analysen och de eventuella säkerhetsrekommendationerna är klara publiceras slutrapporten. Slutrapporten ska publiceras så snart som möjligt, om möjligt inom tolv månader från olyckan. SHK:s utredningar brukar ta mellan 10 och 12 månader.

För Statens haverikommission

Johan Albihn

Björn Ramstedt