GÖTEBORGS TINGSRÄTT
Avdelning 6

INKOM: 2026-08-28
MÅLNR: B 14878-26
AKTBIL: 40

SEKRETESS

2026-08-28

GÖTEBORGS TINGSRÄTT

B 14878-26

Polisen

Förundersökningsprotokoll

Arkiv/Åkl. ex

Åklnr
AM-115845-26

Signerat av
Henrik Norlin

Signerat datum
2026-08-27 14:34

GÖTEBORGS TINGSRÄTT
INKOM: 2026-08-28
AKTBIL: 33

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Handläggare (Protokollförare)
Henrik Norlin

Undersökningsledare
James von Reis

Polisens diarienummer
5000-K809967-26

Datum
2026-08-21

Personer i ärendet

Målsägande	Företrädare
Zorman Olsson, Albin	Olsson Lilja, Henrik, förordnad 2026-08-05
Zorman Olsson, Ebbe	Olsson Lilja, Henrik, förordnad 2026-08-05
Zorman Olsson, Idun	
Zorman Olsson, Ramona	

Förtursmål	Beslag	Målsägande vill bli underrättad om tidpunkt för huvudförhandlingen
Nej	Finns	Ja

Ersättningsyrkanden	Tolk krävs
	Ja / Ryska

Misstänkt (Efternamn och förnamn)	Personnummer
Kudrin, Alexey	19790322-

Brott	Förhandsgodkännande enligt RB 48:10
Vållande till annans död, Vållande till kroppsskada, Vårdslöshet i sjötrafik	Nej

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättad om slutförd förundersökning / utredning enligt RB 23:18a	Yttrande senast (rådrum)
2026-08-24, muntlig underrättelse	
	Resultat av slutunderrättelse: Ingen erinran

Försvarare
Tuula, Taavi, förordnad 2026-07-31

Underrättad om slutförd förundersökning / utredning	Yttrande senast (rådrum)
2026-08-24, muntlig underrättelse	
	Resultat av slutunderrättelse: Ingen erinran

Misstänkt (Efternamn och förnamn)	Personnummer
Hammarskär, Fredrik Karl	19840418-6010

Brott	Förhandsgodkännande enligt RB 48:10
Vållande till annans död, Vållande till kroppsskada, Vårdslöshet i sjötrafik	Nej

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättad om slutförd förundersökning / utredning enligt RB 23:18a	Yttrande senast (rådrum)
2026-08-24, muntlig underrättelse	
	Resultat av slutunderrättelse: Erinran

Försvarare
Håkansson, Thomas, förordnad 2026-08-03

Underrättad om slutförd förundersökning / utredning	Yttrande senast (rådrum)
2026-08-24, muntlig underrättelse	
	Resultat av slutunderrättelse: Erinran

Brott i ärendet

Brottsbeskrivning
Vållande till annans död

Brottsplatsadress	Händelse inträffad	Händelse inträffad mellan
Älgön, Kungälv	2026-07-28 21:26	- - - - -

Aktör	Roll
Hammarskär, Fredrik Karl	Misstänkt
Kacapor, Sanela	Vittne
Kudrin, Alexey	Misstänkt
Wiik, Charlotte	Vittne
Zorman Olsson, Idun Greta Lycke	Målsägande

Brottsbeskrivning
Vållande till annans död

Brottsplatsadress	Händelse inträffad	Händelse inträffad mellan
Älgön, Kungälv	2026-07-28 21:26	- - - - -

Aktör	Roll
Busck, Cecilia Maria	Vittne
Dahlkvist, Olle Carl Åke	Vittne
Dokken, Patrik Christian	Vittne
Dokken, Sara-Stina	Vittne
Eriksson Dikanda, Sara	Vittne
Hammarskär, Fredrik Karl	Misstänkt
Holgersson, Carl	Vittne
Kacapor, Sanela	Vittne
Karlsson, Anders Fritiof	Vittne
Karlsson, Bengt Göran	Vittne
Karlsson, Lilian Maria	Vittne
Kudrin, Alexey	Misstänkt
Nilsson, Barbro Marianne	Vittne
Nilsson, Lars Olof Bjarne	Vittne
Norlin, Henrik	Vittne
Schulz, Victor	Vittne
Stenhammar, Ida	Vittne
Sundström, Göran	Vittne
Westerberg, Andreas Ronny Rickard	Vittne
Wiik, Charlotte	Vittne
Zorman Olsson, Ramona Maria	Målsägande

Brottsbeskrivning
Vållande till kroppsskada

Brottsplatsadress	Händelse inträffad	Händelse inträffad mellan
Älgön, Kungälv	2026-07-28 21:26	- - - - -

Aktör	Roll
Hammarskär, Fredrik Karl	Misstänkt
Kacapor, Sanela	Vittne
Kudrin, Alexey	Misstänkt
Wiik, Charlotte	Vittne
Zorman Olsson, Ebbe Oto Verner	Målsägande

Brottsbeskrivning
Vållande till kroppsskada

Brottsplatsadress	Händelse inträffad	Händelse inträffad mellan
Älgön, Kungälv	2026-07-28 21:26	- - - - -

Aktör	Roll
Hammarskär, Fredrik Karl	Misstänkt
Kacapor, Sanela	Vittne

Aktör	Roll
Kudrin, Alexey	Misstänkt
Wiik, Charlotte	Vittne
Zorman Olsson, Albin Pierre John	Målsägande

Brottsbeskrivning
Vårdslöshet i sjötrafik

Brottsplatsadress	Händelse inträffad	Händelse inträffad mellan
Älgön, Kungälv	2026-07-28 21:26	- - - - -

Aktör	Roll
Boiarchuk, Dimitri	Vittne
Busck, Cecilia Maria	Vittne
Dahlkvist, Olle Carl Åke	Vittne
Dokken, Patrik Christian	Vittne
Dokken, Sara-Stina	Vittne
Eriksson Dikanda, Sara	Vittne
Flygård, Peder	Vittne
Hammarskär, Fredrik Karl	Misstänkt
Hammarskär, Fredrik Karl	Vittne
Holgersson, Carl	Vittne
Kacapor, Sanela	Vittne
Karlsson, Anders Fritiof	Vittne
Karlsson, Bengt Göran	Vittne
Karlsson, Lilian Maria	Vittne
Kholodenko, Alexey	Vittne
Kudrin, Alexey	Misstänkt
Lindell, Hilde	Vittne
Misje, Roald	Vittne
Nilsson, Barbro Marianne	Vittne
Nilsson, Lars Olof Bjarne	Vittne
Norlin, Henrik	Vittne
Schulz, Victor	Vittne
Stenhammar, Ida	Vittne
Sundström, Göran	Vittne
Toreskog, Erik Simon	Vittne
Wiik, Charlotte	Vittne
Zorman Olsson, Ebbe Oto Verner	Målsägande
Zorman Olsson, Idun Greta Lycke	Målsägande
Zorman Olsson, Ramona Maria	Målsägande

Notering

Innehållsförteckning

Diarienr	Uppgiftstyp	Sida
	Anmälan	
5000-K809967-26	Anmälan Båtolycka	8
	Bilaga: Ursprunglig anmälan	
	Händelserapport	
	Händelserapport HR Polis	11
	Logg från sjöräddningscentralen	
	Händelserapport HR JRCC	18
	PM	
	Initiala åtgärder på platsen	
	Avrapporteringspm	29
	Avrapporteringspm DUC-PM	31
	PM	32
	PM Bordning Misje Verde	33
	Inhämtning Övervakningsfilm och Målspår	
	PM Kontakt med kustbevakningen	35
	PM KBV032 - upprättat av KBV	36
	PM Övervakningsfilm KBV 032	37
	Bilaga: Följebrev, film KBV 032	
	PM Granskning av film från KVB båt KVB032	39
	Bilaga: Riktning på CCTV lamer SB	
	Bilaga: Riktning på Dagljus kamera	
	Bilaga: Riktning på Strålkastare förut (kamera)	
	Granskning Övervakningsfilm och målspår	
	Målspår Misje Verde	44
	SMHI - Väderobservationer	
	Väderintyg, SMHI	52
	Bilaga: Bilaga 1: Analyskarta (Bilaga 1 i Väderintyget)	
	Bilaga: Bilaga 2: Radarbilder (Bilaga 5 i Väderintyget)	
	Bilaga: Bilaga 3: Mätstationer (Bilaga 6 i Väderintyget)	
	PM Solnedgång - Marstrand	61
	Bilaga: Källhänvisningar	
	Fartygsinformation Misje Verde	
	Registerutdrag Norsk Internasjonalt Skipsregister	64
	Bilaga: På engelska	
	Fartygsinfo	71
	Fartygsritning Misje Verde	74

Förlista båtens rutt

Tjänsteanteckning Inhämning av uppgifter från Skippo AB..... 75

Bilaga: Skrivelse från Skippo

PM, Positioner från Ramonas Skippo-konto..... 79

Skippo - Om positionernas noggrannhet..... 81

PM Exakt position på den förlista fritidsbåten..... 84

Följebåtens rutt

PM, Simons färdväg enligt Skippo..... 85

Samtalslista Simon Toreskog (Följebåten)

Fotografi(er) Bild på Simons samtalslista..... 90

Extraktion Simon Toreskogs telefon

Telefontömningsrapport Bortredigerad..... 94

PM BG88843-1 (Simon Toreskogs telefon)..... 99

Bilaga: 1 Protokoll mobilextraktion

Bilaga: 2 Bild i extraktionen

Transkribering av samtal på bryggan

Transkriberad ljudfil från bryggan - Misje Verde..... 103

Grunddokument till sammanslagen utskrift

PM Transkribering, inspelning från bryggan..... 112

Tjänsteanteckning Alexey Kurdrin - genomlyssning av VDR-material..... 120

PM Genomgång av ljudfil på VDR..... 121

Foto på fritidsbåtarna Doris och Elsa

PM Privata bilder av fritidsbåtarna Doris och Elsa..... 124

Bilaga: Bilder av fritidsbåtarna

Externa dokument - presentationer

Fotografi(er) Kommandobryggan..... 132

Karta Avståndspresentation..... 140

Karta Radarbilder Nederbörd SMHI..... 147

Bildpresentation Radar..... 150

Besättningslista fartyget Misje Verde

Besättningslista..... 174

Förhör målsägande

Förhör med vittne, Zorman Olsson, Albin Pierre John 176

Förhör med målsägande, Zorman Olsson, Albin Pierre John Förhör 2..... 178

Bilaga: Bild på instrumentpanel

PM Vållande till kroppsskada..... 195

Förhör vittnen

Förhör med vittne, Toreskog, Erik Simon 196

Förhör med vittne, Toreskog, Erik Simon 198
Förhör med vittne, Lindell, Hilde 207
Förhör med vittne, Dokken, Sara-Stina 209
Förhör med vittne, Dokken, Patrik Christian 211
Förhör med vittne, Dahlkvist, Olle Carl Åke 212
Förhör med vittne, Westerberg, Andreas Ronny Rickard Dykare..... 215
Räddningstjänsten.....
Bilaga: Bild förevisad under förhöret

Förhör fartyget Misje Verde

Styrman

Förhör med vittne, Bizhko, Yury 220

Besättning

Förhör med vittne, Boiarchuk, Dimitri 223
Förhör med vittne, Evsevyev, Fedor 225
Förhör med vittne, Moskvichyov, Oleg 227
Förhör med vittne, Tonkovskiy, Viacheslav 229
Förhör med vittne, Pavel, Kim 231
Förhör med vittne, Kholodenko, Alexey 233

Dödsfall

Ramona Zorman

Primärrapport Ramona Redigerad..... 235
Dödsbevis Ramona Zorman Olsson - maskat..... 238
Slutgiltigt dödsfallsutlåtande Ramona..... 239
Rättskemisk undersökning Ramona..... 243

Idun Zorman

Primärrapport Idun Redigerad..... 245
Dödsbevis Idun Zorman Olsson - maskat..... 248
Slutgiltigt dödsfallsutlåtande..... 249
Rättskemisk undersökning..... 252

Rättsintyg Ebbe

Analyssvar: Rättsintyg..... 254

Rättsintyg, Albin

Analyssvar: Rättsintyg..... 259

Förhör misstänkt (Kaptenen)

Förhör med vittne, Kudrin, Alexey 264
Förhör med misstänkt, Kudrin, Alexey Förhör 1..... 267

Förhör med misstänkt, Kudrin, Alexey Förhör 2 Sammanfattning..... 269
Förhör med misstänkt, Kudrin, Alexey Förhör 2 i dialog..... 272
Förhör med misstänkt, Kudrin, Alexey 291
Bilaga: Skiss upprättad ang fråga till lots

Förhör misstänkt (Lots)

Förhör med vittne, Hammarskär, Fredrik Karl 313
Förhör med misstänkt, Hammarskär, Fredrik Karl 317
Förhör med misstänkt, Hammarskär, Fredrik Karl 339

Tvångsmedel

Husrannsakan och beslag

Beslagsprotokoll avseende Kudrin, Alexey, 2026-5000-BG90674..... 360
Husrannsakan avseende Kudrin, Alexey, ... 361
Beslagsprotokoll, 2026-5000-BG87869..... 362
Bilaga: Skiss över fyndplats, KBV löpnr
Beslagsprotokoll, 2026-5000-BG87016..... 368
Beslagsprotokoll, 2026-5000-BG87866..... 369
Beslagsprotokoll, 2026-5000-BG89212..... 371
Beslagsprotokoll, 2026-5000-BG87874..... 374
Beslagsprotokoll, 2026-5000-BG87961..... 375
Beslagsprotokoll, 2026-5000-BG88893..... 376
Beslagsprotokoll, 2026-5000-BG88843..... 378
Beslagsprotokoll, 2026-5000-BG89392..... 379
Beslagsprotokoll, 2026-5000-BG89606..... 380

Frihetsberövande (Kapten)

Hämtning till förhör avseende Kudrin, Alexey, ... 381
Frihetsberövande avseende Kudrin, Alexey, ... 382

Kroppsbesiktningar

Kroppsbesiktning avseende Zorman Olsson, Albin Pierre John, ... 384
Kroppsbesiktning avseende Kudrin, Alexey, Daktning Alexey Kudrin..... 386
Kroppsbesiktning avseende Kudrin, Alexey, Topsning Alexey Kudrin..... 388
Analysresultat Rättskemisk undersökning - Albin..... 390

Personalia

Bilaga skäligen misstänkt, Hammarskär, Fredrik Karl..... 392
Bilaga skäligen misstänkt, Kudrin, Alexey..... 394
Personalia, Kudrin, Alexey..... 396

Polisen

Huvudanmälan

Diarienr
5000-K809967-26

Involverad personal	Funktion
Mattias Sallén Lennerthson	Anmälningsansvarig

Polisen

Anmälningsuppgifter

Anmälningsdatum: 2026-07-29 01:12
Anmälningssätt: Polisanställd i tjänst

Enhet: 5501J1UJ5, Utredningsjour 5 PO Storgöteborg

Brott/Händelse

Brott/Benämning: Vårdslöshet i sjötrafik (grovt)
Variant: Vårdslöshet i sjötrafik (grovt)
Brottsform: Fullbordat
Rubricering: Vårdslöshet i sjötrafik, grovt brott

Älgön, Kode

t.o.m Tisdag 2026-07-28 22:04

Misstänkta personer:

Zorman Olsson, Albin Pierre John
Medverkansform: Gärningsman
Kudrin, Alexey
Medverkansform: Gärningsman

Övriga aktörer:

Zorman Olsson, Ebbe Oto Verner	Målsägande
Zorman Olsson, Albin Pierre John	Vårdnadshavare
Zorman Olsson, Ramona Maria	Vårdnadshavare
Zorman Olsson, Idun Greta Lycke	Målsägande
Zorman Olsson, Albin Pierre John	Vårdnadshavare
Zorman Olsson, Ramona Maria	Vårdnadshavare
Zorman Olsson, Ramona Maria	Målsägande
Hammarskär, Fredrik Karl	Vittne

Brott/Händelse

Brott/Benämning: Grovt sjöfylleri
Variant: Grovt sjöfylleri
Brottsform: Fullbordat
Rubricering: Grovt sjöfylleri

Älgön, Kode

t.o.m Tisdag 2026-07-28 22:04

Misstänkta personer:

Kudrin, Alexey
Medverkansform: Gärningsman
Zorman Olsson, Albin Pierre John
Medverkansform: Gärningsman

Övriga aktörer:

Zorman Olsson, Ebbe Oto Verner	Målsägande
Zorman Olsson, Albin Pierre John	Vårdnadshavare
Zorman Olsson, Ramona Maria	Vårdnadshavare
Zorman Olsson, Idun Greta Lycke	Målsägande
Zorman Olsson, Albin Pierre John	Vårdnadshavare
Zorman Olsson, Ramona Maria	Vårdnadshavare
Zorman Olsson, Ramona Maria	Målsägande
Hammarskär, Fredrik Karl	Vittne

Fritext

INLEDNING
Flertalet patruller blev beordrade av RLC till Lövön i Kungälv med anledning av en kollision mellan en båt och ett skepp.

BROTTEN
På okänt sätt har en båt och ett fartyg kolliderat i farleden i närheten av Älgö.

Polisen

Händelserapport
HR Polis

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Originalhandlingens förvaringsplats

Datum
2026-08-19

Tid
13:29

Involverad personal
Tobias Hallberg

Funktion
Uppgiftslämnare

Berättelse
Polisens händelserapport. Originalet omfattar 23 sidor och läggs i sidomaterialet.

SEKRETESS
Efterfrågad av : 5MAWAHändelserapport / 5501-20260728-1044 / SYS-2026-0261152
Arbetsplats : RLC55-003

2026-07-28 22:04:29 (9019) RÄDDNINGSINSATS / DRUNKNING Nivå 4 :SGBG/KUNGA
Prioritet :(3) 3 NÄRTID Anmälningssätt:SOS AB Områdeskod:550160 (6432218,1256800)
Åtgärdskod (1 - 6): / / / / /
Operatörs Tjg.nr :SYSCF Scenario:GRUND -SYSCF
Operatörs Tjg.nr :075897 -SYSCF
Ansvarig patrull:51-3440 Tjg.nr 1:025133

---- Adressinformation ----
LÖVÖN
LÖVÖN, LÖVÖN, KUNGÄLV, 44298 Plats/Info:PROJ 4 VÄST
[X] Aktuellt Adressregister:

Behöriga

---- Anmälare, detaljer ----
Efternamn/Förnamn: SARA-STINA, , [redacted] [X] Kontakta
Adress : [J] Media
RÄDDAT MED SIN EGNA BÅT [?] NPT Priority
, , [?] Vulnerable/Upset
[?] ETA passed

----Datum/tid information ----

Påbörjad HR	2026-07-28	22:04:29
Parkerad	2026-07-28	22:04:29
Registrerad	2026-07-28	22:05:23
Knuten		
Beordrad	2026-07-28	23:48:17
Påbörjat uppdrag	2026-07-29	00:07:21
Klar på plats		
Frihetsberövad		
Arbete pågår		
Återöppnad		
Klar	2026-07-29	14:20:18
Åtgärdskodad		
Avslutad		

---- Kommentarer ----

>>>>> SOS:	GÖTEBORG	2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
ÄRENDENUMMER:	12773287	2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
ADRESS:	, TJÖRN	2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
SOS H-KOD:	POLIS RÄDDNING / DRUNKNING	2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
SOS RESURS:	SVLCOL	2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
INRINGARE TEL:	[redacted]	2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
HÄNDELSEPOSITION (RT90):		2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
6430947		2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
1255631		2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
INRINGARE POS (RT90):GPS FRÅN MOBIL ENHET (AML), NOGGRANNHET 8M		2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
6432282		2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
1256433		2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
<<<<<		2026-07-28 22:04:29	SYSCF	SYSCF	SOS
X/Y FRÅN KOORDINATER		2026-07-28 22:06:09	5ANSK	RLC55-110	KOMMENTAR
--		2026-07-28 22:06:10	5ANSK	RLC55-110	KOMMENTAR
>>>>>	SOS UPPDATERING	2026-07-28 22:06:27	SYSCF	SYSCF	SOS
ADRESS:	KATTEN, TJÖRN	2026-07-28 22:06:27	SYSCF	SYSCF	SOS
SOS POSITION (RT90):		2026-07-28 22:06:27	SYSCF	SYSCF	SOS
6430947		2026-07-28 22:06:27	SYSCF	SYSCF	SOS
1255631		2026-07-28 22:06:27	SYSCF	SYSCF	SOS
<<<<<		2026-07-28 22:06:27	SYSCF	SYSCF	SOS
>>>>>	SOS UPPDATERING	2026-07-28 22:08:27	SYSCF	SYSCF	SOS
SOS RESURS:	JRCCSJÖ	2026-07-28 22:08:27	SYSCF	SYSCF	SOS
<<<<<		2026-07-28 22:08:27	SYSCF	SYSCF	SOS
>>>>>	SOS UPPDATERING	2026-07-28 22:12:27	SYSCF	SYSCF	SOS
OMRÅDE:	RÖRTÅNGEN	2026-07-28 22:12:27	SYSCF	SYSCF	SOS
ADRESS:	KATTEN, TJÖRN	2026-07-28 22:12:27	SYSCF	SYSCF	SOS
SOS POSITION (RT90):		2026-07-28 22:12:27	SYSCF	SYSCF	SOS
6430947		2026-07-28 22:12:27	SYSCF	SYSCF	SOS
1255631		2026-07-28 22:12:27	SYSCF	SYSCF	SOS
SOS RESURS:	351-9710	2026-07-28 22:12:27	SYSCF	SYSCF	SOS
<<<<<		2026-07-28 22:12:27	SYSCF	SYSCF	SOS

SEKRETESS

Efterfrågad av : 5MAWAHändelserapport / 5501-20260728-1044 / SYS-2026-0261152
Arbetsplats : RLC55-003

>>>>> SOS UPPDATERING	2026-07-28 22:14:27	SYSCF	SYSCF	SOS
TALGRUPP: VGÖT RAPS-86	2026-07-28 22:14:27	SYSCF	SYSCF	SOS
<<<<<	2026-07-28 22:14:27	SYSCF	SYSCF	SOS
Länkad Per Händelse 5501-20260728-1058	2026-07-28 22:18:13	5MAST	RLC55-108	SYSTEM
SAMRÖRE?	2026-07-28 22:18:24	5MAST	RLC55-108	NOTIS
-	2026-07-28 22:18:25	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
OP > VGRAPS 86	2026-07-28 22:19:06	5MAST	RLC55-108	NOTIS
-	2026-07-28 22:19:19	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
INGET SVAR	2026-07-28 22:19:54	5MAST	RLC55-108	NOTIS
-	2026-07-28 22:19:55	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
OP > SOS	2026-07-28 22:22:30	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
INFO OM ATT NÅGON SKRIKER OCH VISSLAR UTE TILLS HAVS	2026-07-28 22:22:47	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
-	2026-07-28 22:22:53	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
NATSAR 23	2026-07-28 22:22:56	5MAST	RLC55-108	NOTIS
-	2026-07-28 22:22:57	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
OKLART OM PERSONEN ÄR I VATTEN ELLER PÅ BÅT	2026-07-28 22:23:15	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
-	2026-07-28 22:23:15	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
JRCC TAGIT ÖVER ÄRENDET, MEN ÖNSKAT STÖTTNING FRÅN RTJ	2026-07-28 22:23:36	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
TVÅ AMBULANSER PÅ ÄRENDET, SAMT AMBULANS HKP	2026-07-28 22:23:45	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
-	2026-07-28 22:23:46	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
KBV OCH RIB FRAMME	2026-07-28 22:24:57	5MAST	RLC55-108	NOTIS
-	2026-07-28 22:24:59	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
INFO FRÅN SOS: KOLLISION MELLAN BÅT+FARTYG, SAKNAS TVÅ PERSONER SOM SKULLE KUNNA VARA I VATTNET, VUXEN+BARN	2026-07-28 22:26:23	5MAST	RLC55-108	NOTIS
-	2026-07-28 22:26:24	5MAST	RLC55-108	KOMMENTAR
GÅ IN PÅ NATSAR OCH FÅ EN LÄGESBILD OCH SE OM POLIS KAN VARA BEHJÄLPLIG I ÄRENDET	2026-07-28 22:26:52	5FRLA	RLC55-104	NOTIS
-	2026-07-28 22:26:53	5FRLA	RLC55-104	NOTIS
5MAMU GÅR IN PÅ NATSAR	2026-07-28 22:29:26	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 22:29:27	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
ÖNSKAR ATT BLI UPPRINGDA ISTÄLLET FÖR ATT GE LÄGESBILD	2026-07-28 22:31:50	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 22:31:50	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
OP>>KUSTBEVAKNINGEN	2026-07-28 22:32:07	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 22:32:07	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
MITTÅT	2026-07-28 22:32:56	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 22:32:56	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
JRCC	2026-07-28 22:32:59	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 22:32:59	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
JRCC: MAN HAR LYCKATS RÄDDA 2 PERSONER SOM VAR OMBORD PAPPAN OCH ENA BARNET, BÅDA AVFÖRDA MED AMB OCH HAR OMFATTANDE SKADOR. MAMMAN OCH DET ANDRA BARNET ÄR ÄNNU INTE HITTADE OCH	2026-07-28 22:40:03	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
ENLIGT PAPPAN SKA DE INTE HAFT NÅGON FLYTVÄST PÅ SIG. SKA HA KROCKAT MED ETT HANDELSFARTYG SÅ OKLART OM FARTYGET DRAGIT MED MAMMAN OCH BARNET NER UNDER VATTNET. SKA HA VARIT EN	2026-07-28 22:40:03	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
BÅT PÅ EN NÄRLIGGANDE Ö SOM SKA HA ÅKT UT OCH HJÄLPT I FÖRSTA HAND DÅ HAN HÖRDE NÅGRA ROPA PÅ HJÄLP. BÅTEN HAR SJUNKIT OCH SAKER FLYTER ÖVERALLT, DYKARE ÄR PÅVÄG OCH HELIKOPTERN	2026-07-28 22:40:03	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
ÄR PPL. I NULÄGET HAR DE ALLA RESURSER DE BEHÖVER OCH KÄNNER INTE ATT HJÄLP AV POLIS BEHÖVS	2026-07-28 22:40:03	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
-	2026-07-28 22:47:35	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
VB INFORMERAD.	2026-07-28 22:49:01	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
ÄRENDET ÄR STATLIG RÄDDNINGSTJÄNST. JRCC ÄGER ÄRENDET. LÅT HR LIGGA KVAR, VI MÅSTE HA EN BEREDDUPPGIFT ATT KUNNA BITRÄDA VID BEGÄRAN AV RÄDDNINGSLEDAREN ELLER KBV OM DET GÄLLER UTREDNINGSÅTGÄRDER.	2026-07-28 22:49:01	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
BORD 118 PASSAR NATSAR 23	2026-07-28 22:52:44	5MOGU	RLC55-137	NOTIS
-	2026-07-28 23:02:13	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
HKP HAR IAKTAGIT BARNSKOR I VATTNET	2026-07-28 23:03:00	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:03:00	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
DE KOMMER ÅKA DIT OCH SÖKA AV OMR	2026-07-28 23:03:09	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:03:09	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
SKA HA VARIT EN "IW25 SNIPA" DE KÖRT	2026-07-28 23:03:50	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:03:51	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
FÅTT UPPGIFTER FRÅN PAPPAN, INGEN SKA HA HAFT	2026-07-28 23:06:03	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR

SEKRETESS
Efterfrågad av : 5MAWAHändelserapport / 5501-20260728-1044 / SYS-2026-0261152
Arbetsplats : RLC55-003

FLYTVÄST PÅ SIG				
-	2026-07-28 23:06:03	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
PAPPAN BLIR KÖRD TILL KUNGÄLVS SJUKHUS ÄR VAKEN OCH TALBAR	2026-07-28 23:06:20	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
-	2026-07-28 23:06:21	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
BARNET BLIR KÖRD TILL ÖSTRA SJUKHUSET, OKONTAKTBAR VERKAR HA FÅTT IN MYCKET VATTEN I LUFTVÄGARNA	2026-07-28 23:06:47	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
-	2026-07-28 23:06:47	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
SAMBERKAN MED VB KBV:	2026-07-28 23:21:49	5MOGU	RLC55-137	NOTIS
POLISEN TAR FÖRUNDERSÖKNINGSLEDNINGEN.	2026-07-28 23:21:49	5MOGU	RLC55-137	NOTIS
Personnr:[redacted] Kön:M	2026-07-28 23:23:43	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
BERÖRD ALBIN ZORMAN	2026-07-28 23:23:43	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:23:46	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
Personnr:[redacted] Kön:M	2026-07-28 23:24:17	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
BERÖRD EBBE ZORMAN	2026-07-28 23:24:18	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:24:21	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
Personnr:[redacted] Kön:K	2026-07-28 23:24:53	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
BERÖRD IDUN ZORMAN	2026-07-28 23:24:53	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:24:56	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
Personnr:[redacted] Kön:K	2026-07-28 23:25:32	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
BERÖRD RAMONA ZORMAN	2026-07-28 23:25:32	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:25:36	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
CHATT FLAGGA SATT	2026-07-28 23:26:08	5MAMU	RLC55-118	FLAGGA
-	2026-07-28 23:26:20	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
VB TAR ÖVER FÖRUNDERSÖKNINGLEDNINGEN:	2026-07-28 23:28:53	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
FU PÅ BÅRDSLÄSHET I SJÖTRAFIK INLEDS.	2026-07-28 23:28:53	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
DIREKTIV:	2026-07-28 23:28:53	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
KBV STOPPA BÅTEN, BLÅS KAPTENEN OCH FRYS LÄGET SÅ ATT UTREDNINGSPERSONAL KAN KOMMA TILL PLATSEN	2026-07-28 23:28:53	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
RLC:	2026-07-28 23:28:53	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
UTSE PIC	2026-07-28 23:28:53	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
INSATSTALGRUPP	2026-07-28 23:28:53	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
2 RADIOBILAR	2026-07-28 23:28:53	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
FÖÖRUNDERSÖKNINGEN ÖVERLÄMNAS TILL BORD 20 NAJDA S	2026-07-28 23:28:53	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
PÅBÖRJA PLOTT	2026-07-28 23:28:53	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
-	2026-07-28 23:31:56	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
BIS VB:	2026-07-28 23:35:58	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
JRCC FORTSÄTTER MED SJÖRÄDDNINGEN.	2026-07-28 23:35:58	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
FU LEDAREN SÄKRAR FÖRUNDERSÖKNINGEN. ANVÄND POLISPERSONAL, KBV OCH LOTS VID BEHOV. DE ÄR FÖRVRNADE.	2026-07-28 23:35:58	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
-	2026-07-28 23:38:19	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
CIB SÖRSTEDT INFORMERAD	2026-07-28 23:44:53	5MOGU	RLC55-137	NOTIS
-	2026-07-28 23:47:24	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
OP>>JB BORD 20	2026-07-28 23:47:29	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:47:29	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
@5FRJO	2026-07-28 23:47:35	5FRJO	RLC55-117	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:47:38	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-3440 BEORDRAD VIA DRAG/SLÄPP	2026-07-28 23:48:17	5DARU	RLC55-108	SYSTEM
-	2026-07-28 23:48:23	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-4130 BEORDRAD VIA DRAG/SLÄPP	2026-07-28 23:48:47	5DARU	RLC55-108	SYSTEM
Länkad Per Händelse 5501-20260728-1142	2026-07-28 23:49:24	5RHOL	RLC55-102	SYSTEM
JB BORD 20 NAJDA SECEROVIC INFORMERAD OM INSATS 15	2026-07-28 23:49:37	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
-	2026-07-28 23:49:38	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
PIC: 51-3440 YB SCHULZ	2026-07-28 23:51:44	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
-	2026-07-28 23:51:44	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
-	2026-07-28 23:53:08	5ANRO	RLC55-116	KOMMENTAR
VB KBV RINGER IN FRÅN TEL: [redacted]	2026-07-28 23:53:08	5ANRO	RLC55-116	KOMMENTAR
ÖNSKAR GE KONTAKTUPPGIFTER TILL LOTSEN	2026-07-28 23:53:08	5ANRO	RLC55-116	KOMMENTAR
FREDRIK HAMMARSKÄR TEL: [redacted]	2026-07-28 23:53:08	5ANRO	RLC55-116	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:53:08	5ANRO	RLC55-116	KOMMENTAR
51-4130: STYR MOT KUNGÄLVS SJUKHUS TILL PAPPAN	2026-07-28 23:53:58	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:54:01	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
LYFTER ÄVEN FÖR UTREDNINGENS SKULL ATT BÅTAR HAR VDR SOM BÖR SPEGLAS OCH LADDAS NER INFO IFRÅN, HAVERIKOMMISSIONEN KAN GUIDA MED DETTA.	2026-07-28 23:54:11	5ANRO	RLC55-116	NOTIS
--	2026-07-28 23:54:11	5ANRO	RLC55-116	NOTIS
51-3170 BEORDRAD VIA DRAG/SLÄPP	2026-07-28 23:54:30	5MAMU	RLC55-118	SYSTEM
-	2026-07-28 23:54:32	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR

SEKRETESS

Efterfrågad av : 5MAWAHändelserapport / 5501-20260728-1044 / SYS-2026-0261152
Arbetsplats : RLC55-003

VB BR KOM, EJ KONTAKT	2026-07-28 23:54:40	5MOGU	RLC55-137	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:54:50	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
FRÅN JB: DE PPL FÅTT STOPP PÅ BÅTEN UTANFÖR MARSTRAND	2026-07-28 23:56:01	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
-	2026-07-28 23:56:01	5MAMU	RLC55-118	NOTIS
LOTSBÅT FINNS REDO FÖR ATT TRANSPORTERA POLISPSL TILL FARTYGET	2026-07-28 23:56:29	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:56:29	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
RTJ MEDDELAR ATT RL + AMB BEFINNER SIG VID RÖRTÅNGEN	2026-07-28 23:56:40	5ANDA	RLC55-107	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:56:41	5ANDA	RLC55-107	KOMMENTAR
YB FÅTT TELNR TILL FREDRIK SOM HAR LOTSBÅTEN	2026-07-28 23:58:38	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:58:38	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-3170: KOMMER MÖTA LOTSBÅT OCH ÅKA FRAM TILL FARTYGET FÖR KONTROLL	2026-07-28 23:59:02	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-28 23:59:06	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
JRCC UPPGER PÅ NATSAR ATT POLIS PSL KAN ÅKA FRAM TILL RÖRTÅNGEN	2026-07-29 00:04:18	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:04:18	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-4130 Påbörjat uppdrag	2026-07-29 00:07:21	SYSTEM	SYSAWSRV	RAKEL
51-3440: YB BÖRJAR RULLA UPP MOT RÖRTÅNGEN	2026-07-29 00:07:34	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-4130: FRAMME PÅ KUNGÄLVS SJUKHUS	2026-07-29 00:07:45	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:07:48	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
YB HAR KONTAKTAT FREDRIK SOM SKA HA VARIT OMBROD PÅ LOTSFARTYGET MEN SOM HAR GÅTT AV SITT PASS, ÖNSKAR YTTLIGARE EN RESURS SOM KONTAKTAR HONOM FÖR ATT SE OM HAN HAR VRIT NÅGON	2026-07-29 00:09:45	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
TYP AV BEFÄL OMBORD BÅTEN OCH OMSTÄNDIGHETER OSV	2026-07-29 00:09:45	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:09:45	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
RIL MATS HVIT UTSES SOM OPERSTIONSLEDARE	2026-07-29 00:11:37	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
-	2026-07-29 00:12:05	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
BERÖRD RAMONA ZORMAN	2026-07-29 00:13:17	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
MAMMAN, KVAR I VATTNET	2026-07-29 00:13:17	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
BERÖRD IDUN ZORMAN	2026-07-29 00:13:26	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
DOTTERN, KVAR I VATTNET	2026-07-29 00:13:26	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
BERÖRD EBBE ZORMAN	2026-07-29 00:13:37	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
AVFÖRD TILL ÖSTRA	2026-07-29 00:13:37	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
BERÖRD ALBIN ZORMAN	2026-07-29 00:13:50	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
PAPPAN, AVFÖRD TILL KUNGÄLVS SJUKHUS	2026-07-29 00:13:50	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
Länkad Till Händelse 5501-20260729-0010	2026-07-29 00:13:52	5CHFO	RLC55-115	SYSTEM
BERÖRD EBBE ZORMAN	2026-07-29 00:13:58	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
SONEN, AVFÖRD TILL ÖSTRA	2026-07-29 00:13:58	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:14:00	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
DIREKTIV JB: KROPPSBESIKTNING PÅ PAPPAN FÖR ATT UTESLUTA DROGER ELLER ALKOHOL	2026-07-29 00:14:28	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
-	2026-07-29 00:14:29	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
51-3130 BEORDRAD VIA DRAG/SLÄPP	2026-07-29 00:15:33	5REBJ	RLC55-119	SYSTEM
51-3170 Ledig	2026-07-29 00:15:46	5REBJ	RLC55-119	SYSTEM
-	2026-07-29 00:15:47	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
ÅTKOMSTSKYDDAT HR: AV RLC	2026-07-29 00:16:27	5MOGU	RLC55-137	SYSTEM
-	2026-07-29 00:16:41	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-4130: PAPPAN PÅVÄG TILL IVA OCH SKA RÖNTGAS HAR SVÅRIGHETER ATT FÅ LUFT, KAN BLI SVÅR ATT HÖRA	2026-07-29 00:17:20	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:17:24	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
ÅTKOMSTSKYDD ÄNDRAT	2026-07-29 00:18:03	5FRJO	RLC55-117	SYSTEM
JB TILLAGD	2026-07-29 00:18:13	5FRJO	RLC55-117	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:18:14	5FRJO	RLC55-117	KOMMENTAR
VB NOA MEDDELAD	2026-07-29 00:19:01	5MOGU	RLC55-137	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:20:42	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-4130: TAGIT BLODPROV PÅ ALBIN FÖR KB	2026-07-29 00:21:18	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:21:20	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
RIL: INSATS STYRKAN FÖRBEREDER SIG	2026-07-29 00:24:05	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
-	2026-07-29 00:24:05	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
51-4130: PRATAR MED SJUKSKÖTERSKA PPL OCH UPPGER ATT ALBIN ÄR I RISIGT SKICK HAR ANDATS IN MYCKET DISEL OCH ANDAS OCH ÄR EN HALV MINUT FRÅN ATT SÖVAS NER, GÅR EJ ATT HÖRA I DETT	2026-07-29 00:28:24	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:28:27	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-4130: KOMMER TA KONTAKT MED FREDRIK FÖR INFO	2026-07-29 00:28:40	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:28:40	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR

SEKRETESS

Efterfrågad av : 5MAWAHändelserapport / 5501-20260728-1044 / SYS-2026-0261152
Arbetsplats : RLC55-003

54-4130 BEORDRAD VIA DRAG/SLÄPP	2026-07-29 00:31:06	5TUKR	RLC55-110	SYSTEM
-	2026-07-29 00:31:08	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
59-1520 BEORDRAD VIA DRAG/SLÄPP	2026-07-29 00:32:37	5MAMU	RLC55-118	SYSTEM
59-1560 BEORDRAD VIA DRAG/SLÄPP	2026-07-29 00:32:41	5MAMU	RLC55-118	SYSTEM
59-1820 BEORDRAD VIA DRAG/SLÄPP	2026-07-29 00:32:44	5MAMU	RLC55-118	SYSTEM
-	2026-07-29 00:33:38	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-3400 BEORDRAD VIA DRAG/SLÄPP	2026-07-29 00:33:44	5REBJ	RLC55-119	SYSTEM
@5REBJ	2026-07-29 00:34:16	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR
54-4130: STYR FRAM TILL FREDRIK OCH HÖR HONOM	2026-07-29 00:34:36	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:34:39	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-4130: KVAR STANNAR PÅ KUNGLVS SJUKHUS	2026-07-29 00:35:04	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:35:06	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-3130 Påbörjat uppdrag	2026-07-29 00:36:04	5REBJ	RLC55-119	SYSTEM
51-3130 PPL RÖRTÅNGEN	2026-07-29 00:36:23	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:36:23	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR
YB GETT JB'S TELEFONNUMMER TILL KUSTBEVAKNINGEN FU-LEDARE KOMMER KONTAKTA JB FÖR ATT SAMVERKA	2026-07-29 00:38:15	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:38:16	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
IL STYR MED 51-3130 FÖR ATT SÄKRA ARBETSMILJÖN	2026-07-29 00:38:42	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:38:42	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
YB VILL HA LÄGES SKADELÄGET PÅ BARNET PÅ ÖSTRA 5REBJ RINGER ÖSTRA	2026-07-29 00:40:49	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:40:49	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
VB SÄPO INFORMERAD	2026-07-29 00:40:53	5MOGU	RLC55-137	BESLUT
-	2026-07-29 00:41:04	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
LÄKARE MOTRINGER	2026-07-29 00:43:24	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:43:24	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR
51-3130: FINNS 2 VITTNEN PPL SOM HAR HÖRT FOLK NÄR DE ROPAT PÅ HJÄLP. PTRL HÖR DESSA MEDANS INSATSSTYRKAN ÄR PÅVÄG FRAM	2026-07-29 00:44:53	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:44:57	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
@5MOGU	2026-07-29 00:47:27	5MOGU	RLC55-137	KOMMENTAR
OVAN MITTÅT 54-4130 ÅKER TILL FREDRIK	2026-07-29 00:47:41	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:47:41	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
SAMMANFATTNING FRÅN LÄKARE PÅ BIVA: SONEN SOM LIGGER PÅ BIVA - INTUBERAD I NULÄGET. HAR VATTEN OCH DIESEL I LUNGORNA SAMT VATTEN I MAGSÄCKEN. MEN POJKEN HAR EGEN PULS. LÄKARE MEDDELAR OCKSÅ ATT SONENS FASTER ÄR PPL PÅ BIVA	2026-07-29 00:47:52	5REBJ	RLC55-119	NOTIS
-	2026-07-29 00:47:52	5REBJ	RLC55-119	NOTIS
DANIEL VB KUSTBEVAKNINGEN RINGER IN	2026-07-29 00:47:53	5REBJ	RLC55-119	NOTIS
-	2026-07-29 00:48:08	5ZADA	RLC55-122	KOMMENTAR
UNDRAR HUR MÅNGA SOM SKALL MED	2026-07-29 00:48:12	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:50:28	5ZADA	RLC55-122	KOMMENTAR
IL: TOTALT 5 PERSONER FRÅN INSATSSTYRKAN	2026-07-29 00:50:32	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:51:32	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
INSATS STYRKAN HAR CA 20 MIN FRAM TILL RÖRTÅNGEN	2026-07-29 00:51:44	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:53:32	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
54-4130 PATRULLEN OMPRIORITERAD 5501-20260729-0037	2026-07-29 00:53:33	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
Länkad Per Händelse 5501-20260729-0037	2026-07-29 00:54:14	5REBJ	RLC55-119	SYSTEM
-	2026-07-29 00:54:20	5REBJ	RLC55-119	SYSTEM
Personnr:[redacted] Kön:M	2026-07-29 00:54:23	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
VITTNE PATRIK DOKKEN	2026-07-29 00:55:23	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:55:23	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
Personnr:[redacted] Kön:K	2026-07-29 00:55:27	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
VITTNE SARA-STINA DOKKEN	2026-07-29 00:55:54	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:55:55	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-3440 Ledig	2026-07-29 00:55:57	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 00:57:56	5REBJ	RLC55-119	SYSTEM
Länkad Per Händelse 5501-20260729-0042	2026-07-29 00:59:31	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-3400: FÅTT UPPGIFTER FRÅN RTJ ATT ALBINS BROR SKA HA VARIT PÅ SIN EGNA BÅT OCH STYRT IN MOT LYCKE	2026-07-29 01:03:31	5REBJ	RLC55-119	SYSTEM
51-3400: OKLART OM HAN HAR SETT OLYCKAN ELLER INTE 51-4130 KOMMER BÖRJA STYRA DIT	2026-07-29 01:03:37	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 01:03:57	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-4130 PATRULLEN OMPRIORITERAD 5501-20260729-0042	2026-07-29 01:04:01	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 01:06:25	5REBJ	RLC55-119	SYSTEM
OP >> KUSTBEVAKNINGEN	2026-07-29 01:06:49	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR
	2026-07-29 01:10:14	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR

SEKRETESS

Efterfrågad av : 5MAWAHändelserapport / 5501-20260728-1044 / SYS-2026-0261152
Arbetsplats : RLC55-003

-	2026-07-29 01:10:14	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR
BITRÄDE PIC 51-3400 JAKOB HANSEN	2026-07-29 01:10:22	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
-	2026-07-29 01:10:25	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
GROVA BROTT RIKTAR UPP NÄR DE ÄR INCOPSADE	2026-07-29 01:14:06	5CHFO	RLC55-115	KOMMENTAR
-	2026-07-29 01:15:26	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
DUC PÅ BÅTEN: IDA STENHAMMAR 51-3130	2026-07-29 01:20:57	5REBJ	RLC55-119	BESLUT
-	2026-07-29 01:20:57	5REBJ	RLC55-119	BESLUT
TVÅ TJÄNSTEMÄN FRÅN KVD KOMMER ATT MEDFÖLJA SAMTLIGA PTRL SOM STÅR VID RÖRTÅNGEN UT PÅ VATTNET	2026-07-29 01:21:51	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR
-	2026-07-29 01:21:52	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR
KVB*	2026-07-29 01:24:11	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR
-	2026-07-29 01:24:11	5REBJ	RLC55-119	KOMMENTAR
@5ADIS	2026-07-29 01:26:07	5ADIS	RLC55-150	KOMMENTAR
-	2026-07-29 01:26:29	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
Relation: 5000-K#809967-26:SKAPAT AV OPERATÖR 5REBJ	2026-07-29 01:26:33	5REBJ	RLC55-119	SYSTEM
-	2026-07-29 01:26:43	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
Relation: 5000-K809967-26:SKAPAT AV OPERATÖR 5MAMU	2026-07-29 01:27:12	5MAMU	RLC55-118	SYSTEM
K-NUMMER ISR 5000-K#809967-26:SKAPAT AV OPERATÖR 5REBJ RELATION RADERAD	2026-07-29 01:27:24	5MAMU	RLC55-118	SYSTEM
-	2026-07-29 01:27:27	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
50-1226 BEORDRAD VIA DRAG/SLÄPP	2026-07-29 01:31:37	5DARU	RLC55-108	SYSTEM
-	2026-07-29 01:31:44	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
51-3130: HAR NU HÄMTAT UPP DE 2 FRÅN KVB OCH BÖRJAR ÅKA MOT FARTYGET	2026-07-29 01:40:59	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 01:48:57	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
ÅTKOMSTSKYDD ÄNDRAT	2026-07-29 01:49:32	5FRJO	RLC55-117	SYSTEM
PIC TILLIKA YB TILLAGD	2026-07-29 01:49:45	5FRJO	RLC55-117	KOMMENTAR
-	2026-07-29 01:49:48	5FRJO	RLC55-117	KOMMENTAR
51-3400 Påbörjat uppdrag	2026-07-29 01:53:22	SYSTEM	SYSAWSRV	RAKEL
-	2026-07-29 01:53:42	5RHOL	RLC55-102	NOTIS
- - - -	2026-07-29 01:54:20	5RHOL	RLC55-102	KOMMENTAR
DOKUMENTTEKNIKER I NATT	2026-07-29 01:54:20	5RHOL	RLC55-102	KOMMENTAR
TOMMY BOGREN	2026-07-29 01:54:20	5RHOL	RLC55-102	KOMMENTAR
[redacted]	2026-07-29 01:54:20	5RHOL	RLC55-102	KOMMENTAR
- - - -	2026-07-29 01:54:20	5RHOL	RLC55-102	KOMMENTAR
51-3130: CA 10 MIN KVAR TILLS DE ÄR FRAMME VID FARTYGET	2026-07-29 02:09:40	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 02:09:44	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
@5CASO	2026-07-29 02:10:58	5CASO	RLC55-120	KOMMENTAR
--	2026-07-29 02:10:59	5CASO	RLC55-120	KOMMENTAR
51-4130 KLARA MED FÖRHÖR MED BRORDERN OCH HANS FRU	2026-07-29 02:16:10	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 02:16:10	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
JRCC HAR PAUSAT SÖKANDET, ÅTERUPPTAR SÖKET IMORGON I DAGLJUS	2026-07-29 02:16:51	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 02:16:51	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
54-4130 KLARA MED FÖRHÖR PÅ FREDRIK	2026-07-29 02:17:18	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 02:17:18	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
BITRÄDANDEKOMMISARIE SOFIE KONKELL TAGIT ÖVER FU	2026-07-29 02:17:35	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
-	2026-07-29 02:17:36	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
54-4130 KOMMER KONTAKTA JB MED ALL INFO DE FÅTT	2026-07-29 02:17:52	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 02:17:52	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
MITTÅT BEREDSKAPSKOMMISARIE SOFIE KONKELL**	2026-07-29 02:18:31	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
-	2026-07-29 02:18:31	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
OVAN INFO GÄLLANDE NY FU LEDNING FRÅN RIL MATS HVIT	2026-07-29 02:19:10	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
-	2026-07-29 02:19:10	5MAMU	RLC55-118	BESLUT
OP>>KBV	2026-07-29 02:23:54	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 02:23:55	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
KBV UPPGER ATT DE HAR EN BÅT SOM LIGGER VID ÄLGÖN SOM HADE KUNNAT VARA PÅ STANDBY MEN OKLART OM MAN KAN BORDA BÅTEN I DETTA VÄDER. ALLTSÅ FRÅN BÅT TILL BÅT	2026-07-29 02:27:43	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 02:27:43	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
KAN GE MER INFO GÄLLANDE BEREDSKAP NÄR MAN VÄL ÄR FRAMME VID FARTYGET FÖR ATT SE GÄLLANDE VÄDER OCH HUR BÅTEN SER UT OSV	2026-07-29 02:28:12	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
-	2026-07-29 02:28:12	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR
KOMMERA TT RINGA VB RLC SÅ FORT HAN FÅTT EN	2026-07-29 02:28:42	5MAMU	RLC55-118	KOMMENTAR

Polisen

Händelserapport
HR JRCC

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Originalhandlingens förvaringsplats

Datum
2026-08-19

Tid
13:36

Involverad personal
Tobias Hallberg

Funktion
Uppgiftslämnare

Berättelse
Händelserapport sjö- och flygräddning. Originalet omfattar 30 sidor och läggs i sidomaterialet.

SEKRETESS

CoordCom-ResQmap **SJÖ- OCH FLYGRÄDDNING**

Ärende: 94367 Rop från vattnet, Katten Sida: 1 (30)

Pågående Sjöräddning Efterforskning, räddning Skapat 2026-07-28 22:03 marcle01

Ärendets position: 57°56,807'N 011°41,960'E **Område:** Kungälv O Kungälv

Orsaker:

Nödsändare:

Åtgärder:

Resultat:

Antal nödställda: 4

Antal saknade/omkomna:

Medverkande:

Händelser

Datum, Tid	Sign	Typ	Kontakt	Klassning
2026-07-28 22:03	tobnic01			
Räddningsledare: Tobias Nicander (tobnic01)				
2026-07-28 22:04	marcle01	Fakta	SOS-O V.Götalands Län	
Sara ringer in, de befinner sig på Katten och hör någon ropa på hjälp, även visselpipa, de ankrar upp och går ut för söka, ber att ambulans skickas till Rörtången, Rtj går till Rörtången				
2026-07-28 22:05	johbei01	Text	Göteborg SAR Hkp-bas	
Helikopterberedskap				
2026-07-28 22:06	cartyl01	Text		
Allmn anrop.				
2026-07-28 22:06	tobnic01	Klassning		Nöd
2026-07-28 22:06	tobnic01	BIS		
resursinventera sjögående resurser för att utröna vad ropen kommer ifrån. Skicka hkp mot området för eftersök				
2026-07-28 22:06	cartyl01			
Skickat larm till Stenungsund SSRS.				
2026-07-28 22:06	tobnic01	Bedömning		
rop från vattnet, oklart vad det gäller, behöver undersökas				
2026-07-28 22:06	tobnic01	Text	KBV 032	
ombeds skicka ribb				

SEKRETESS

Ärende: 94367 Rop från vattnet, Katten

Pågående Sjöräddning Efterforskning, räddning Skapat 2026-07-28 22:03 marcle01

Händelser

Datum, Tid	Sign	Typ	Kontakt	Klassning
2026-07-28 22:07	tobnic01	Text	SSRS Stenungsund	
bemannar och går, tipsar om den händelse tidigare idag med en båt som kommit drivande				
2026-07-28 22:08	johbei01	Text	VTS LPC Marstrand Lysekil	
Larm				
2026-07-28 22:08	cartyl01	Väder		
Byvind 7,3 m/s Medelvind 6 m/s Vindriktning 189,7 °				
2026-07-28 22:12	johbei01	Text	Göteborg SAR Hkp-bas	
Larm				
2026-07-28 22:13	johbei01			
Skickat till E-post HEMSWX, jrcc@hemswx.se				
2026-07-28 22:13	johbei01			
Skickat till E-post Göteborg SAR Hkp-bas, goteborg-sar@sjofartsverket.se				
2026-07-28 22:13	johbei01			
Skickat till E-post Lifeguard 005, Lg005@sjofartsverket.se				
2026-07-28 22:14	cartyl01	Text	KBV 454	
1 vux och 1 barn i båten. Saknas 1 vuxen och 1 barn. De två personerna har skador i ansiktet. Nedkylda. De sakanade är kvinna samt ett barn i sju års ålder. De skall inte ha flytväst.				
2026-07-28 22:15	tobnic01	BIS		
fortsatt mycket oklart läge, stärk upp sökinsatsen med fler resurser, utse OSC (KBV 032)				
2026-07-28 22:15	tobnic01	Bedömning		
personer hittatde i vattnet, stor fara för liv, oklart läge, stärk upp sökinsatsen				
2026-07-28 22:20	tobnic01			
Skickat till E-post Polis NLC 8-0, vb.noa@polisen.se				
2026-07-28 22:22	tobnic01	Fakta	Simon (bror)	
meddelar att det är en familj om fyra i den saknade båten, barnen är 5 och 8 år gamla. De gick i följe men de saknade låg en bit bakom.				

Ärende: 94367 Rop från vattnet, Katten Sida: 3 (30)

Pågående Sjöräddning Efterforskning, räddning Skapat 2026-07-28 22:03 marcle01

Händelser

Datum, Tid	Sign	Typ	Kontakt	Klassning
2026-07-28 22:22	tobnic01	Fakta	Simon (bror)	

meddelar att det är en familj om fyra i den saknade båten, barnen är 5 och 8 år gamla. De gick i följe men de saknade låg en bit bakom.

2026-07-28 22:23	cartyl01	Text	KBV 454	

Ber om klädsel samt färg på

2026-07-28 22:24	johbei01			

Skickat larm till Rörö SSRS.

2026-07-28 22:24	marcle01	Text	VTS LPC Marstrand Lysekil	

Håller eventuell trafik in/ut fjorden

2026-07-28 22:25	johbei01	Text	SSRS Rörö	

Larm

2026-07-28 22:25	cartyl01			

Skickat larm till Skärhamn SSRS.

2026-07-28 22:26	tobnic01	Text	KBV 032	

tar OSC rollen, får Katten och Löven som område

2026-07-28 22:27	tobnic01	Text	SSRS Skärhamn	

bemannar och går

2026-07-28 22:27	johbei01	Text	SjöV Stab Kommunikation	

Lägger över pressen

2026-07-28 22:28	cartyl01	Fynd	Fritdsbåt löven	

Position: 57°56,645'N 011°41,597'E **Namn:** Muggar och keps

Muggar och keps funna.

2026-07-28 22:30	cartyl01	Fynd		

Position: 57°56,203'N 011°40,806'E

Anhörig i båt. Sitter med mh.

2026-07-28 22:31	tobnic01	Text	KBV 485	

går mot Rörtången med 2 pob, sannolikt pappan och sonen, HLR pågår

Ärende: 94367 Rop från vattnet, Katten Sida: 4 (30)

Pågående Sjöräddning Efterforskning, räddning Skapat 2026-07-28 22:03 marcle01

Händelser

Datum, Tid	Sign	Typ	Kontakt	Klassning
2026-07-28 22:32	marcle01	Text	Polis RLC Väst 5-0	

Ger info om händelsen, personer ombord, två funna, två saknas, ev kollision med fartyg, undrar om de kan bistå med ytresurs men vi tackar nej

2026-07-28 22:34	cartyl01	Text	KBV 485	

Meddelar att kbv 485 har tagit in mannen och kvinnan till väntande amb.

Mannen berättade att de kolliderat med en tankbåt tidigare i området.

2026-07-28 22:35	tobnic01	Text	KBV 032	

tar OSC från nu

2026-07-28 22:41	jorhan02	Text	VTS LPC Marstrand Lysekil	

Vill ha kontakt med Lots på Misje Verde, LAQT8, De ger lotsen vårt nummer.

2026-07-28 22:44	tobnic01	Text	Simon (bror)	

ligger i området och undrar vilket område vi söker i, tycker inte vi är på rätt ställe, tycker vi är för långt söderut, ger info om att vi är i området där vi gjort fymd och söker.

2026-07-28 22:47	tobnic01	Text	KBV 032	

justerar sökområdet så de följer farledens riktning, mer i SW-lig riktning

2026-07-28 22:47	johbei01	Text		

005 får att gå mot kollisionspunkten.

2026-07-28 22:50	jorhan02	Text		

Kraftig regn, just då fartyget passerade fyndområdet., Snabbgående fritididsbåt gick från öst älgö ankarplats upp mot mittholmarna. Såg en snipa Nord Grikhilnen röd prick.

2026-07-28 22:54	marcle01	Fynd		

Position: 57°56,810'N 011°41,840'E **Namn:** Kläder

2026-07-28 22:58	johbei01	Text	Lifeguard 005	

Lägger i SAR-bojen.

2026-07-28 23:01	johbei01	Fynd	Lifeguard 005	

Position: 57°56,874'N 011°41,874'E **Namn:** Koncentration av vrakdelar.

2026-07-28 23:03	jorhan02	Text	SjöC Göteborg	

Kollar om de har sonar i närheten

Ärende: 94367 Rop från vattnet, Katten Sida: 5 (30)

Pågående Sjöräddning Efterforskning, räddning Skapat 2026-07-28 22:03 marcle01

Händelser

Datum, Tid	Sign	Typ	Kontakt	Klassning
2026-07-28 23:04	jorhan02	Text	Team Marin (Sjöassistans)	

Kollar om de har sonar i närheten, Har inte den kunskapen om sina båtar.

2026-07-28 23:05	marcle01	Text	Ambulans	

9710 ropar på rakel, pappan meddelar att de blivit påkörda av fartyg, ingen av dem hade flytväst, mamman och barnet tror han var uppe i sittbrunnen

2026-07-28 23:05	johbei01	Text		

15 min kvar.

2026-07-28 23:05	tobnic01	Text	Rsq Margareta Emblad K12-01	

söker med ekolod efter vraket.

2026-07-28 23:07	marcle01	Text	Polis RLC Väst 5-0	

VB får info om händelse och fartyg, samt personuppgifter på pappan

2026-07-28 23:07	tobnic01	Text	Simon (bror)	

har en IW 25:an, körde med kapellet uppe och bekräftar kraftig regnskur när fatyget passerade. Låg en bit längre fram, oklart hur långt mellan dom

2026-07-28 23:07	cartyl01	Text	KBV 032	

Överhör de hittar mer saker. En toffel.

2026-07-28 23:11	tobnic01	Text	KBV 032	

får info om hkp lämnar, sök efter vrak med sonar för att kunna dyka på rätt ställe

2026-07-28 23:11	johbei01	Text	Lifeguard 005	

Måste avbryta pga väder. Går tillbaka till Säve.

2026-07-28 23:16	tobnic01	Text	SHK	

vill bara stämma av, följer upp i morgon bitti. Björn Ramstedt, sjöutredare

2026-07-28 23:18	marcle01	Text	Rtj Allmän	

Första kontakt på telefon, RIL jobbar på att hitta stödresurs/POSOM för inblandade privatpersoner

2026-07-28 23:20	tobnic01	Bedömning		

flertalet fynd i området, sar bojen driver norrut längs farleden. Flertalet resuser söker i aktuellt område.

Allt tyder på att vi ligger i rätt område och söker, avsikten är att fortsätta söka

SEKRETESS

Ärende: 94367 Rop från vattnet, Katten

Pågående Sjöräddning Efterforskning, räddning Skapat 2026-07-28 22:03 marcle01

Händelser

Datum, Tid	Sign	Typ	Kontakt	Klassning
2026-07-28 23:20	tobnic01	Bedömning		

flertalet fynd i området, sar bojen driver norrut längs farleden. Flertalet resuser söker i aktuellt område.

Allt tyder på att vi ligger i rätt område och söker, avsikten är att fortsätta söka

2026-07-28 23:21	jorhan02	Fynd		

Position: 57°56,883'N 011°41,906'E **Namn:** Rosa flicksko

Rosa flicksko

2026-07-28 23:21	jorhan02	Fynd		

Position: 57°56,650'N 011°41,698'E **Namn:** Grå flicktröja

Grå flicktröja

2026-07-28 23:22	tobnic01	Text		

57° 56.90, 11° 42.05

2026-07-28 23:24	tobnic01	Fynd	Simon (bror)	

Position: 57°56,901'N 011°42,049'E **Namn:** Simons fynd

2026-07-28 23:27	tobnic01	Text	ROV Micke	

kan komma med en ROV, Julexi/SF2146

2026-07-28 23:28	tobnic01	Bedömning		

erbjuds ROV av privatperson, ombeds gå mot platsen, tanken är att det kan ge en position att dyka på samt ett avslut på fallet

2026-07-28 23:28	marcle01	Text	Rtj Allmän	

Informerar IL att de får RB5399 som platform för drönarflygning

2026-07-28 23:28	johbei01	Text	KBV 032	

Lämnat Simons fynd till OSC.

2026-07-28 23:30	tobnic01	Text	KBV 032	

får info om ROV som kommer, svårt sök med ekolod

2026-07-28 23:35	johbei01	Text	Lifeguard 005	

Landat Säve.

2026-07-28 23:40	tobnic01	Text	Göteborg SAR Hkp-bas	

har svårt att tro att de kan gå ut igen pga väder och minima.

SEKRETESS

Ärende: 94367 Rop från vattnet, Katten

Pågående Sjöräddning Efterforskning, räddning Skapat 2026-07-28 22:03 marcle01

Händelser

Datum, Tid	Sign	Typ	Kontakt	Klassning
2026-07-28 23:40	tobnic01	Text	Göteborg SAR Hkp-bas	

har svårt att tro att de kan gå ut igen pga väder och minima.

2026-07-28 23:42	johbei01	Fynd	Sara	

Position: 57°57,021'N 011°41,621'E

Sara med man vill ha hjälp att komma till Rörtången.

2026-07-28 23:46	tobnic01	Text	KBV 032	

pratar dyk-position, strandsök på katten återstår,
Lövön söks av Rtj Drönare

2026-07-28 23:48	marcle01	Text	KBV 454	

Eskorterar Sara med man in till Rörtången

2026-07-28 23:53	jorhan02	Text	SSRS Operativ Ledning	

Vill ha en uppdatering och undrar om vi behöver fler enheter.

2026-07-28 23:56	tobnic01	Text	Stab Kommunikation	

får en uppdatering

2026-07-28 23:57	tobnic01	Text	SSRS Skärhamn	

ombeds söka med ekolod i nytt område väster om den röda pricken

2026-07-29 00:02	tobnic01	Text	Simon (bror)	

svarar inte

2026-07-29 00:05	tobnic01	Text	PIC	

på väg mot Rörtången

2026-07-29 00:09	marcle01	Text	Polis RLC Väst 5-0	

Uppdaterar VB

2026-07-29 00:13	tobnic01	Text	KBV 032	

lägesuppdatering, fynd vid Katten

2026-07-29 00:13	marcle01			

BaDiS-beräkning Drivande person har skapats.

Ärende: 94367 Rop från vattnet, Katten Sida: 8 (30)

Pågående Sjöräddning Efterforskning, räddning Skapat 2026-07-28 22:03 marcle01

Händelser

Datum, Tid	Sign	Typ	Kontakt	Klassning
2026-07-29 00:16	tobnic01	Text	KBV LC	

skickar utökat område till OSC på KBV 032

2026-07-29 00:18	johbei01			

Nytt sökområde skapat: Sökområde: 1.

2026-07-29 00:19	marcle01			

BaDiS-beräkning Drivande SAR-boj har skapats.

2026-07-29 00:19	jorhan02			

BaDiS-beräkning PIV automatiska värden har skapats.

2026-07-29 00:24	tobnic01	Text	SSRS Skärhamn	

söker med ekolod, har en spik på ekolodet från 23-19 meter, har lite svårt att säga vad det kan vara för något

2026-07-29 00:26	tobnic01	Fynd	Rsq Margareta Emblad K12-01	

Position: 57°56,510'N 011°41,410'E **Namn:** Spik på ekolod,

Eventuellt fynd

2026-07-29 00:38	jorhan02	Text	VTS LPC Marstrand Lysekil	

Har varit i contakt med LPC CIB ang händelsen.

2026-07-29 00:40	tobnic01	Text	KBV 032	

genomgång med OSC,Rtj och dykare, ROV får en position att gå till för ett genomsök

2026-07-29 00:42	tobnic01	Text	SjöC Göteborg	

avblåser militär sonar

2026-07-29 00:46	tobnic01	Text	Simon (bror)	

meddelar att brodern är talbar, sonen ligger i respirator, de återkommer om de behöver omhändertagande i kväll.
Pappa och dottern behöver mötas av sjukvård vid ankomst kaj

2026-07-29 00:57	tobnic01	Text	Simon (bror)	

får info

2026-07-29 00:57	johbei01	Text	1180	

1180 i Rörtången skickar en ambulans till Lycke till Simon med familj.

SEKRETESS

Ärende: 94367 Rop från vattnet, Katten

Pågående Sjöräddning Efterforskning, räddning Skapat 2026-07-28 22:03 marcle01

Händelser

Datum, Tid	Sign	Typ	Kontakt	Klassning
2026-07-29 01:08	tobnic01	Text	KBV 032	

funderar på landsök av Katten, bra ide, söker av vattnet först och stämmer av med de som gjort strandsök om hur det verkar med genomsöket av strandlinjen

2026-07-29 01:19	tobnic01	Text	SJUKVÅRD	

skickar hem tjörns ambulansen, 9710 kvarstannar, polisen tar hand om de som kommer in i Lycke

2026-07-29 01:25	tobnic01	Bedömning		

fortsatt sök i samma omfattning, breddar ut lite så området SW om Katten blir genomsökt, fortsatt plan är att söka det området väl och sen ny bedömning/bis med evenutell avslut av nuvarande sök

2026-07-29 01:26	tobnic01	BIS		

fortsätt sök enligt tidigare inriktining

2026-07-29 01:30	tobnic01	Text	SSRS Rörö	

disigt, frukslöst sök, har grön status på besättningen trots natten till igår.

2026-07-29 01:43	tobnic01	Text	RÄDDNING	

har sökt lövön västra sidan, norra sidan med UAV, inget funnet,

Okej med ca 45 minuter till

2026-07-29 01:57	tobnic01	Text	VTS LPC Marstrand Lysekil	

meddelar att farleden öppnar om ca 30 minuter och får även vår plan gällande paus i söket.

2026-07-29 02:03	tobnic01	Text	KBV 032	

tar över deltagarna på vhf 67 för avsluts SITREP

2026-07-29 02:09	tobnic01	Text	JRCC	

avslut/paus ytenheter

2026-07-29 02:10	tobnic01	Bedömning		

området där fynden gjordes är väl genomsökt och även områden som är mindre sannolika är numera genomsökta, fallet pausas tills morgonen då vi tar en omtag med hkp som avlsut av eftersöket.

2026-07-29 02:11	tobnic01	Text	JRCC	

avslut landorganisation

Händelser

Datum, Tid	Sign	Typ	Kontakt	Klassning
2026-07-29 02:13	tobnic01	Text	Polis RLC Väst 5-0	
får info om paus i sökandetoch avsikten om att återuppta och avsluta med ett hkp sök i morgon bitti				
2026-07-29 02:16	tobnic01	Text	KBV 032	
ligger kvar på Älgö. Gripbara i morgon. Tackas för hjälpen				
2026-07-29 02:17	tobnic01	Text	ROV Micke	
har sökt med ROV i området, inget funnet, avtackas och går hemåt				
2026-07-29 06:40	cartyl01	BIS		
Återuppta sök med flygande enheter för sök runt öar och skär. Ta in nya uppgifter om strömen.				
2026-07-29 06:41	johbei01	Text	Göteborg SAR Hkp-bas	
Kollar väder och återkommer.				
2026-07-29 06:48	cartyl01	Text	Marstrands LS	
Är i området. De släpper av insatsstyrkan. Ber dem gå och kontrollera strömmen i området innan de återgår.				
2026-07-29 06:49	johbei01	Text	Göteborg SAR Hkp-bas	
De åker. Ca 700-800ft. Svårt att verka samtidigt med KBV-flyget.				
2026-07-29 07:00	cartyl01	Text	KBV LC	
Ger dem info att sar hkp kommer gå upp för ett sök. Då molnbasen är låg är det bättre sar hkp verkar själv. Vi vill dock ha flyget senare.				
2026-07-29 07:03	cartyl01	Text	Pilot 222 SE	
Strömen sätter NO. Sikten är god. De återgår.				
2026-07-29 07:06	johbei01			
Skickat till E-post HEMSWX, jrcc@hemswx.se				
2026-07-29 07:06	johbei01			
Skickat till E-post Göteborg SAR Hkp-bas, goteborg-sar@sjofartsverket.se				
2026-07-29 07:06	johbei01			
Skickat till E-post Lifeguard 005, Lg005@sjofartsverket.se				

Polisen

Avrapporteringspm

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Stöd/Service 2 LPO Storgbg Nordost

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Victor Schulz	2026-07-29	10:06

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Victor Schulz

Uppgiften avser
InsatsPM, PIC

Uppgift
Undertecknad blev utsedd till PIC i ett ärende gällande en sjöolycka där ett fartyg kolliderat med en fritidsbåt under natten mellan den 28/7 och den 29/7.

Larm inkom till SOS kl 22:04 den 28/7 då inringare hört rop på hjälp och en visselpipa som ljudade ute på vattnet mellan ön Katten och Älgön, söder om Tjörn. En fritidsbåt som legat förtöjd i närheten hade uppmärksammat ljuden, meddelat SOS och därefter åkt ut och letat på vattnet i närheten av platsen där de hört ljuden. De anträffade då två personer, en man och ett barn, i vattnet som de hjälpte att få upp i sin båt.

Med på den fritidsbåt som varit med i olyckan hade det varit även en kvinna och ytterligare ett barn. En större sjöräddningsinsats togs vid som leddes av JRCC (Sjö- och flygräddningscentralen) tillsammans med enheter från Sjöräddningen, Kustbevakningen, Sjöfartsverket samt Räddningstjänsten.

Det mesta tyder på att det är en familj om fyra personer som färdats ombord på fritidsbåten. Pappan Albin, Mamman Ramona, dottern Idun och sonen Ebbe. De två som anträffades vid liv i vattnet var pappan Albin och sonen Ebbe. I skrivandets stund saknas fortfarande mamman Ramona och dottern Idun. De två sistnämnda befaras i nuläget vara förolyckade efter kollisionen då de inte anträffats under sjöräddningens avslutande.

Den uppgiften som jag fick som PIC var att omhänderta Förundersökningen genom förhör med mannen på den förolyckade fritidsbåten, vittnen samt andra personer som skulle kunna bidra med information om olyckan. Uppgiften bestod också i att borda fartyget (Misje Verde) för att kontrollera besättning och befälhavare samt hålla förhör med dessa.

Till mitt förfogande hade jag inledningsvis två patruller, 51-4130 samt 51-3130. 51-4130 fick till uppgift att bege sig till Kungälvs sjukhus för att kontrollera status på pappan Albin och för att se om det var möjligt att få någon information om händelsen från honom. När patrullen anlände till sjukhuset var Albin dock i så pass dåligt skick att han ej var hörbar.

51-3130 fick till uppgift att bege sig till den landbaserade brytpunkten vid Rörtången, Ödsmål, för att där bli transporterade ut till fartyget Misje Verde tillsammans med personal från Insatsstyrkan och Kustbevakningen. Då patrullen inväntade övrig personal så höll de förhör med de två personer som varit de första på plats och hjälpt pappan och pojken upp från vattnet.
Transporten ut till fartyget ombesörjdes av ett av sjöfartsverkets Lotsfartyg som var de enda som hade förmåga att lösa en bordning av fartyget under rådande väder. Det blåst vid

SEKRETESS

tidpunkten ca 11 m/s i medelvind och ca 14-15 m/s i vindbyarna vilket gjorde att det gick kraftig sjö ute vid området Kring Pater Noster där bordnings skulle ske.

Under tiden som detta pågick så fick vi information om att det eventuellt skulle ha befunnit sig en Lots ombord på Misje Verde vid tidpunkten för olyckan varpå en patrull från Fyrbodal, 54-4130 fick åka till dennes hemadress för att höra samt kontrollera nykterheten på Lotsen som var hemmahörande i Ljungkile.

Vi fick även en uppgift om att pappans Albins bror skulle ha färdats i sällskap i sin egna båt tillsammans med den förolyckade fritidsbåten. Han hade initialt varit med ute och letat efter familjen i vattnet men sedan varit tvungen att bege sig till sin hemma hamn, Lycke småbåtshamn. 51-4130 fick därför uppgift om att åka dit och höra brodern om hans eventuella iakttagelser i samband med olyckan.

När patrull 51-3130 Insatsstyrkan och personalen från Kustbevakning tills slut kunde transporteras ut till fartyget så bordades detta, samtlig besättning kontrollerades och fartyget lades för ankar på ankringsplats Pater Noster. Där fick patrullen invänta ytterligare personal från Myndighetsberedskapen som efter ett par timmar kunde transporteras ut till fartyget för att, tillsammans med 51-3130 påbörja förhör med fartygets befälhavare samt besättning.

När patrull 51-4130 var klara med sitt förhör av Albins bror så fick vi uppgift från Kungälvs sjukhus att pappan Albin nu var i sådant skick att han eventuellt skulle klara av ett kort förhör. Patrullen fick då till uppgift att åka dit och höra pappan efter den förmåga han klarade av.

Utredningen fortsätter under dagen men i skrivandets stund har samtlig polisiär resurs lämnat fartyget och den yttre delen av insatsen avslutas.

I tjänsten
Insp Victor Schulz

Polisen

Avrapporteringspm

DUC-PM

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Ida Stenhammar	2026-07-29	07:59

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget

Mottaget datum

Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Ida Stenhammar

Uppgiften avser

Uppgift

Undertecknad ingick i patrull 51-3130 som blev beordrade av Regionledningscentralen till rörtången bryggan, Kungälv med anledning av en båtolycka. På väg till platsen får patrullen information om att vi tillsammans med kustbevakningen samt insatsstyrkan ska borda fartyget som varit inblandad i olyckan.

När patrullen kommer kommer fram till rörtången bryggan så får vi information om att det finns två vittnen som har räddat två personer ur vattnet. Patrull 51-3130 hör vittnena som berättar att dom hört personer ropa på hjälp ute i havet när dom låg ankrade på katt ön och därefter begett sig ut med sin båt för att se vad som hänt. Vittnena fångar upp en vuxen man och en pojke och tar sig sedan in till land.

Undertecknad blir utsedd till direkt underställd chef (DUC) av polisinsatschefen (PIC) för insatsen ute på fartyget. Patrull 51-3130, kustbevakningen samt insatsstyrkan får skjuts av en lotsbåt ut till fartyget.

Insatsstyrkan bordar fartyget först och säkrar kommandobryggan samt kaptenen och ber även honom kalla in samtliga i besättningen på fartyget. Patrull 51-3130 och kustbevakningen bordar sedan fartyget och undertecknad tar kontakt med kaptenen för fartyget som fortfarande befinner sig på kommandobryggan.

Patrull 51-3130 kontrollerar nykterheten på samtliga i besättningen och alla är nyktra. Undertecknad kvarstannar med kaptenen på kommandobryggan då han behöver styra fartyget och resterande besättning samlas ihop i mässen på fartyget.

Patrull 51-3130 påbörjar att hålla förhör med besättningen i väntan på förstärkning av utredare. När utredarna bordar fartyget så påbörjar dom förhör med kaptenen samt de besättningsmän som ännu inte hörts.

När samtliga utredningsåtgärder är genomförda på fartyget så får 51-3130 samt resterande polispersonal som befinner sig på fartyget beslut om att vi får lämna fartyget med hjälp av lots båt.

I tjänsten,
PA Stenhammar

Polisen

PM

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Mattias Sallén Lennerthson	2026-07-29	07:32

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Mattias Sallén Lennerthson

Uppgiften avser
Utandningsprov Fredrik

Uppgift
Undertecknad åkte i patrull 54-4130 tillsammans med PA Alexandersson samt PASP Lundberg under aktuell pass.

Vi blev beordrade av RLC till insatsen i aktuellt ärende och fick direktiv från PIC att åka hem till lotsaren Fredrik som bor utanför Ljungskile för att genomföra ett förhör med honom. Förhöret genomförs och patrullen får fortsatt direktiv från JB att Fredrik ska lämna ett utandningsprov i Drägern. Detta visar negativt.

I tjänsten
//PA Sallén Lennerthson

Polisen

PM

Bordning Misje Verde

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Insatsgrupp 3 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare		Datum	Tid
Lars Kold		2026-08-02	20:51
Beslag verkställt	Material för analys		
Nej	Nej		
Inträffat på			
Adress		Inträffat mellan	
		2026-07-29	02:32
		och	
		2026-07-29	07:00
Platsbeskrivning			

Mottaget	Mottaget datum	Tid
Sätt på vilket uppgift lämnats		
Upprättad av		
Lars Kold		

Uppgiften avser
Omständigheter på bryggan vid bordning av fartyg

Uppgift

Klockan 02.32 bordas fartyget Misje Verde av Insatsstyrkan och medföljande IGV-poliser samt två kustbevakare på öppet vatten i närheten av Pater Noster. Via lotsstege klättar jag ombord som förste polis på fartyget. Totalt är vi 8 poliser och 2 kustbevakare som bordar fartyget.
Två besättningsmän möter oss uppe på däck vid lotsstegen och jag ber en av dom att visa vägen till bryggan. Det tar knappt 1 minut att ta sig upp till bryggan och jag kliver in åtföljd av kollegor.

På bryggan befinner sig då befälhavaren Alexey och styrman vid namn Yuri om jag minns styrmannens namn rätt. Jag presenterar mig på engelska som svensk polis och att Alexey ska bibehålla fart och kurs till dessa att bordningen via lotsstegen är klar.

Alexey ger ett vaket och alert intryck och hälsar vänligt genom att ta i hand. Jag upplever fartyget som modernt och med god ordning på bryggan. Jag ser att så gott som alla skärmar är igång, bland annat gps-plotter och radar.

Efter att bordningen är klar går fartyget för att ankra upp utanför Pater Noster.
IGV-poliser alternativt kustbevakarna verkställer utandningsprov på samtliga i besättningen som samlas i mässen där de hålls under uppsikt av mina kollegor.

Jag är kvar på bryggan under hela tiden fram till ca 07.00 på morgonen då utredningspersonal kliver ombord. Alexey är kvar på bryggan hela tiden och stundtals med assistans av styrman. Alexey kommunicerar dels med VTS Marstrand samt internt över komradio med besättningen vid de tillfällen då ankaret ska hanteras. Två besättningsmedlemmar hanterar ankaret från fördäck och åtföljs av polis från insatsstyrkan varje gång. Vid något tillfälle dras ankarkättingen mot skrovet alternativt bulbstäven då det hissas upp. Känslan är att detta inte är ovanligt och sker på grund av kraftig sjö och avdrift.

SEKRETESS

Jag uppfattar Alexeys radiokommunikation på engelska med VTS som korrekt och tydlig. Kommunikationen med besättningen sker på ryska men upplevs följa rutin för hantering av ankaret.

Under timmarna på fartyget uppstår spontana samtal på engelska mellan befälhavaren Alexey och mig. Nedan följer en redogörelse som är i kronologisk ordning så som jag minns det.

Alexey säger att han innan vi bordat fått order av svenska myndigheter att återvända mot Pater Noster. Som jag förstår det har han därefter meddelat sin chef i Norge att fartyget kommer bli försenat och hans chef har då sett på nyheterna att en olycka ska ha inträffat i Hakefjorden på den rutt som fartyget följt. På ett papper som jag ser på bryggan har det antecknats "NW of TJÖRN" "W of ÄLGÖN". Alexey uppger att det härrör till uppgifter han fått av sin chef i samtalet.

Alexey visar sedan på vår uppmaning kartplottern i ett område som täcker fartygets rutt en bit före olycksområdet och en bit efter. Vi talar om att olyckan har inträffat i det området och Alexey uppger att han varit själv tillsammans med svensk lots på bryggan under den passagen. Han säger även att de inte kan ha krockat med något för att de i så fall borde ha känt av det uppe på bryggan. Han refererar till att man ibland känner av vågor när de slår emot stäven. Vid ett tillfälle en stund därefter skakar det i fartyget då en våg bryts. Alexey säger då något i stil med "You see, you can feel it". Jag uppskattar vågorna till mellan 1-2 meter i höjd.

När vi tittat färdigt på kartplottern säger han också att "if you have questions you should ask pilot (lotsen), he was steering" samtidigt som han gör en vridande rörelse med handen i riktning mot platsen där man styr rodret. Alexey säger även att "everything is recorded" och pekar runtomkring på bryggan. Jag förstår det som att han syftar på ljudinspelning på bryggan och VDR (voyage data recorder). Han uppger att han inte vet var den är placerad men att det ska gå att få ut information men man måste då kontakta tillverkaren Wärtsilä.

Alexey frågar även om man har hittat någon som saknas efter olyckan vilket vi inte kan svara på.

Jag frågor senare Alexey om fartyget är nytt och han uppger att det är byggt 2023 på Sri Lanka. Han säger i samband med det att han föredrar äldre fartyg som är byggda i Nordeuropa då han upplever den tekniken som mer tillförlitlig. Han gör en jämförelse med nya kinesiska bilar med massa elektronik och säger att det har hänt att det blir black-out på fartygets system ibland. Jag väljer att inte ställa några följdfrågor i det läget.

Under tiden jag var på fartyget uppfattade jag befälhavaren och styrman som erfarna, lugna och samarbetsvilliga.

Polisen

PM

Kontakt med kustbevakningen

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Carl Holgersson	2026-07-31	09:25

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Carl Holgersson

Uppgiften avser

Uppgift

Undertecknad kontaktade kustbevakningen med anledning inhämta målspår från deras system Sjöbasis.

I samtalet med KBV uppger de att de har målspår på fartyget men sannolikt inte på Albins och Simons båt. De säger även att de har varit i kontakt med försvarsmakten för att undersöka om de kunde se något kring Simons och Albins båt. KVB uppger att försvarsmakten uppgav till dem att de inte kunde se något i deras system angående dessa båtar, bortsett från fartyget Misje Verde.

Kustbevakning återkom med målspår på Misje Verde, återfinns i FILIP.

SEKRETESS

KUSTBEVAKNINGEN

PM

Organisatorisk enhet
Operativa avdelningen
KBV032

Handläggare

Datum
2026-07-30

Dnr

Informationssäkerhetsklassificering
Öppen

Minnesanteckningar angående Fartyget Misje Verde, väder och iakttagelser från Älgön ombord på KBV032

Jag och en kollega var på en lång promenad på ön Älgön vi lämnade fartyget KBV032 den 28 juli kl 20:20 och var tillbaka ombord 21:09 enligt vår egna CCTV under den tiden noterade vi flertalet lokala vädersystem med lättare regn och måttlig sikt. Men det jag kommer ihåg är att när vi kommer tillbaka till båten 21:09 är sikten måttlig men ingen nederbörd. Efter vi kommit ombord har jag ingen uppfattning om vädret då jag befinner mig inuti fartyget. 2206 får vi larmet och går ut mot ön Katten då är sikten god ingen nederbörd samt måttlig vind.

Iakttagelser från CCTV Kamera Lamor Styrbord: Som har en tidstämpel som ligger 13 minuter före. Tiderna nedan är justerade till verklig tid från CCTVns tidstämpeln.

Efter att ha tittat på vår egen CCTV kamera som är riktad mot olycksplatsen efter kl 21:09 är sikten god och ingen nederbörd noteras förrän 21:17 till 21:22 då en font drar in med nederbörd ökad vind samt försämrad sikt därefter förbättras vädret tills fartyget Misje Verde dyker upp i bild ca 21:30.

21:31 (tidstämpel 21:44) dyker det upp ett mindre objekt framför fartyget som sedan försvinner det är omöjligt för mig att säga om det är den aktuella fritidsbåten eller om det kan röra sig om något annat förhoppningsvis kan någon förbättra upplösningen på filmen.

Kommer även bifoga en ett sjökort där jag ringat in platsen för när det eventuella objektet försvinner plottat med bäring och fartygets målspår.

Robin Mayr
Kustbevakningstjänsteman

Polisen

PM

Övervakningsfilm KBV 032

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 2 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Henrik Norlin	2026-07-31	09:25

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Henrik Norlin

Uppgiften avser
Inhämtad film från KBV 032 (fartyg) som låg ankrat vid Älgön nära händelsen.

Uppgift
Kustbevakningens fartyg KBV032 låg förtöjt vid Älgöns norra sida för nattvila vid tiden för händelsen, natten mellan 28-29 juli -26. I samband med att IT-forensiker befann sig på fartyget 29 juli -26 framkom att fartyget har övervakningsfilm som eventuellt kan ha filmat delar av händelseförloppet eller sikt- och väderförhållanden på platsen. Man hade dock problem att exportera filmen vid besöket.

30 juli -26 befann sig polisbåt 59-3710 på KBV 032 för fortsatt sökarbete efter en saknad person. Personal på KBV 032, Magnus Hansson (kan kontaktas via Kustbevakningens ledningscentral) meddelade då att de lyckats exportera filmen till ett USB-minne. Detta överlämnades till pinsp H Norlin tillsammans med ett följeblad. Jag hade inga möjligheter att kontrollera filmtid mot verklig tid vid tillfället.

Följebladet bifogas som bilaga till detta PM. Tidsangivelserna på filmen stämmer inte somn framgår av följebrevet. USB-stickan överlämnas personligen till utredningsgruppen i ärenderum "Katastrof" då jag inte kunde lägga in filerna i FILIP.

/pinsp H Norlin

SEKRETESS

Följeblad Datum: 2026-07-30

Fartygskollision: Strax norr om Älgön 2026-07-28

Innehåll på minnesstickan: 3 st filmsekvenser som filmar fartyget Misja Verde då det passerar platsen för olyckan.

Filmerna kommer från CCTV-system ombord på KBV032

Det är svårt att se några detaljer på filmerna men kanske att audio/video-tekniker kan få ut något mer än vad som på våra skärmar.

Observera att tidsstämpeln på filmerna inte stämmer överens med verklig tid. Det kan vara en diff på upp till två timmar.

Behövs information om filmerna, kontakta Magnus Hansson, Kustbevakningen Lysekil. Nås enklast via Kustbevakningens ledningscentral.

Polisen

PM

Granskning av film från KVB båt KVB032

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Carl Holgersson	2026-07-31	14:01

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Carl Holgersson

Uppgiften avser
Granskning av film

Uppgift

Granskning av kameraövervakningsfilm från Kustbevaknings båt KVB032.

Bakgrund
Under kvällen den 28 juli låg Kustbevaknings båt KVB032 förtöjd på Älgöns norra sida.
Under tiden som båten låg förtöjd filmar båten ut i miljön via tre kameror.
Dessa filmer har polisen inhämtat för tiden när Misje Verde passerar området.
(Filmer finns i FILIP).

Allmänt om kamerorna.
Kustbevakningen uppger följande angående tidsangivelserna på för respektive kamera samt position KVB032:

Kameranamn och differens i tid
Lamor SB: -12 minuter
Dagljus: +48 minuter
Förmast: -72 minuter.

Kameravinkel
Kameravinkel för respektive kamera bifogas detta PM

KVB032 position vid tidpunkt när filmerna spelas in:
57 55.591 N 011 41.920 E (Referenssystem WGS 84)
(Se bifogat dokument till detta PM).

Granskning av film från kamera *Lamor SB:*

Tidsangivelse i kamera
Tid i kamera (Angiven tid i kamera): 21:44:00
Justerat tid till verklig tid 21:32:00 (Justerat till verklig tid efter ovan uppgiven differens från KVB).

Filmförbättring har gjorts på filmen. Även den filmen ligger i FILIP och granskningen har i huvudsak gjorts utifrån den. Filmförbättringen startar från originalfilmens start dvs. 21:32:00

SEKRETESS

verklig tid.

I inledningen av filmen syns vad som förmodas vara fartyget Misje Verde. Framför fartyget syns ett litet föremål/båt. Båda båtarna färdas i ungefärlig sydvästlig riktning.

Omkring 14 sekunder (kl. 21:32:14) in i filmen har fartyget hunnit ikapp föremålet/båten.
Omkring 57 sekunder (kl. 21:32:57) in i filmen syns föremålet/båten nu bakom fartyget.

Därefter åker fartyget ifrån föremålet/båten som har en högre marschfart.
Vid snabbspolning av filmen uppstår fenomenet något tydligare.

Vad som har framkommit i ärendet är det möjligen Simons båt som fartyget passerar.

Granskning av film från kamera *Dagljus:*

Tidsangivelse i kamera
Tid i kamera vid start av film (Angiven tid i kamera): 20:39:58
Justerat tid till verklig tid: 21:27:58 (Justerat till verklig tid efter ovan uppgiven differens från KVB).

I höger bildkant står ett stillastående fartyget som sannolikt är Celtic.

Strax ovanför Celtic syns Misje Verde. Misje Verde rör sig från höger till vänster i bild (i ungefärlig sydvästlig riktning). Inga andra båtar syns i filmen (Kl. 21:27:58).

Kustbevakningen uppger att utifrån vrakets position (Doris) så bör kollisionen synts i filmen som heter Dagsljus om kvaliteten på filmen bara hade varit bättre.

Ungefär 5 minuter och 40 sekunder (kl.21:32:38) in i filmen förvinner Misje Verde ur kamerabild.

Filmförbättring har efterfrågats men bedömningen i dagsläget är att kvalitén inte blir bättre. Någon filmbättring har därför inte gjorts.

Granskning av film från kamera *Strålkastare*

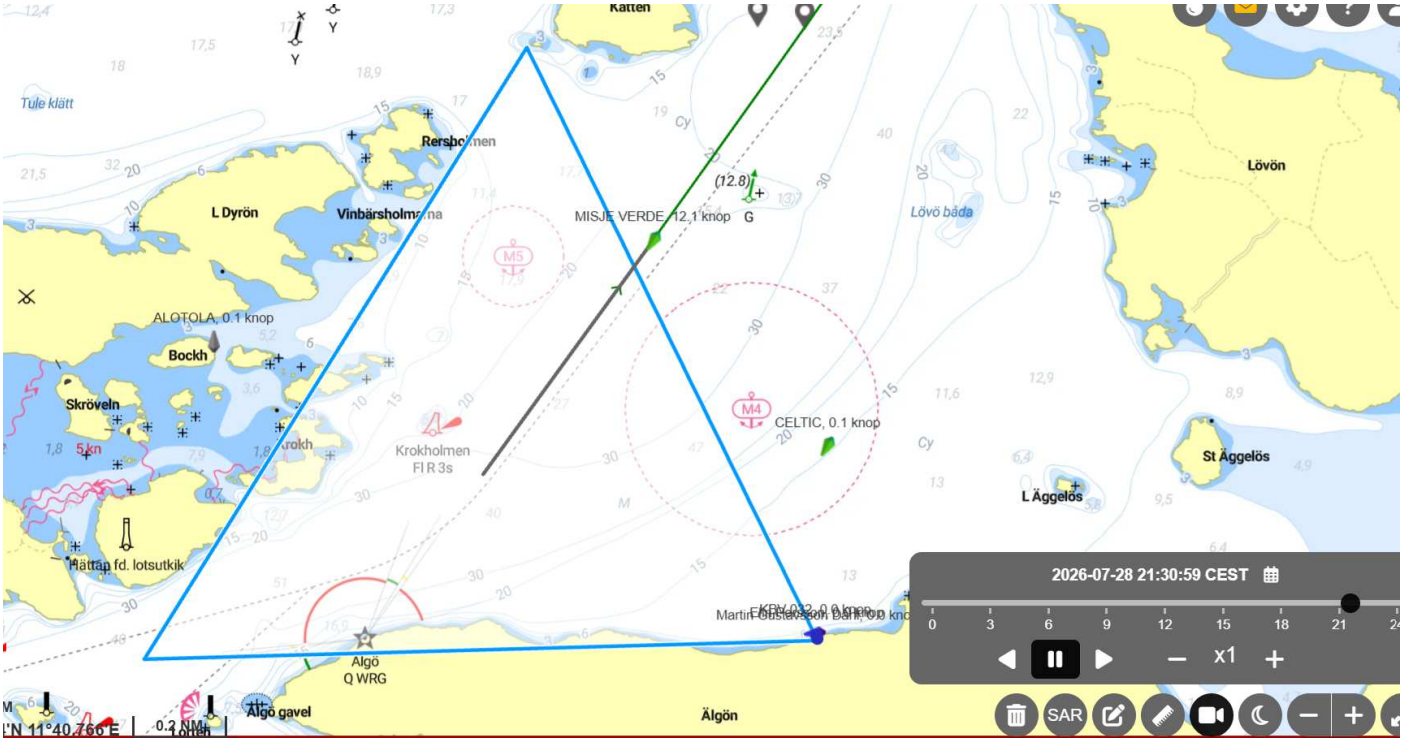
Tidsangivelse i kamera
Tid i kamera vid start av film: Angiven tid i kamera: 22:46:59
Justerat tid till verklig tid: 21:35:58 (Justerat till verklig tid efter ovan uppgiven differens från KVB):

Ungefär 21 sekunder (Kl. 21:36:19) in i filmen syns Misje Verde komma in i bild från höger. Fartyget färdas i ungefärlig sydvästlig riktning.

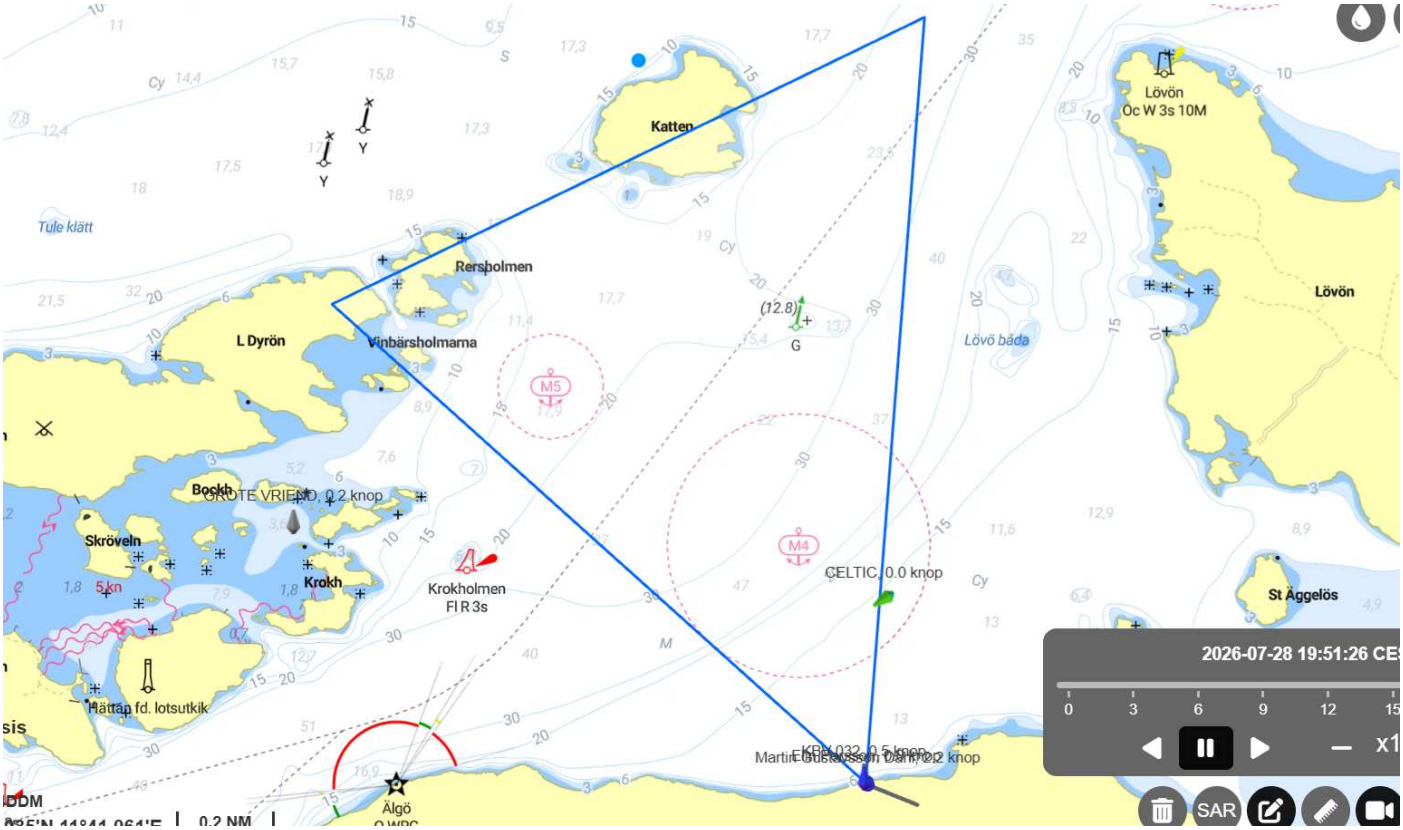
Två minuter och 30 sekunder (Kl. 21:36:29) försvinner Misje Verde bakom Älgö Gavel.

Inga andra båtar eller fartyg syns i kameran.

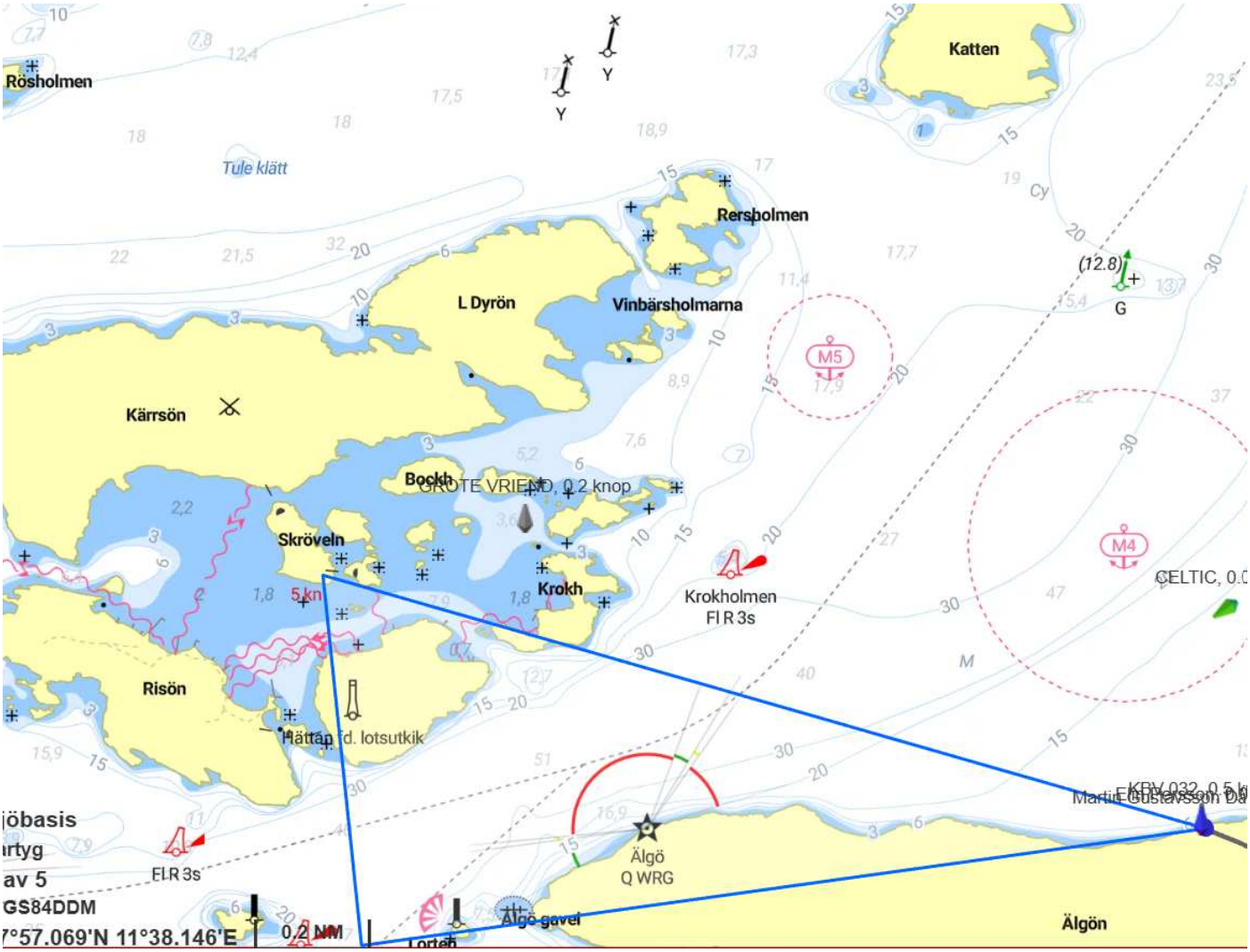
SEKRETESS


Tule klätt
Rersholmen
L Dyrön
Vinbärsholmarna
MISJE VERDE, 12,1 knop G
(12.8)
Lövö båda
Lövön
ALOTOLA, 0.1 knop
Bockh
Skröveln
M5
M4
CELTIC, 0.1 knop
Krokholmen
FlR 3s
St Äggelös
L Äggelös
Hättan fd. lotsutkik
Algö
Q WRG
Algö gavel
Älgön
2026-07-28 21:30:59 CEST
0 3 6 9 12 15 18 21
x1
SAR
0.2 NM

SEKRETESS


Katten
Lövön
Oc W 3s 10M
Tule klätt
Rersholmen
L Dyrön
Vinbärsholmarna
(12.8)
G
Lövö båda
Lövön
M5
M4
Bockh
GRÖTE VRIEND, 0.2 knop
Skröveln
Krokh
5 kn
Krokholmen
Fl R 3s
CELTIC, 0.0 knop
St Äggelös
Hättäp fd. lotsutkik
Martin Gustavsson Damm 2.2 knop
Älgö
0.2 NM
2026-07-28 19:51:26 CE
0
3
6
9
12
SAR

SEKRETESS


Rösholmen
Tule klätt
Katten
Rersholmen
L Dyrön
Vinbärsholmarna
Kärrsön
Bockh
SKÖTE VRIEND, 0.2 knop
Skröveln
Krokh
Krokholmen
Fl R 3s
Risön
Hättan fd. lotsutkik
Älgö
Q WRG
Älgö gavel
Älgön
Fl R 3s
0.2 NM
M5
M4
G
(12.8)
CELTIC, 0.0
5 kn
GS84DDM
57.069'N 11°38.146'E

Polisen

Målspår Misje Verde

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Originalhandlingens förvaringsplats

Datum
2026-08-03

Tid
13:55

Involverad personal
Carl Holgersson

Funktion
Uppgiftslämnare

Berättelse

Målspårsanalys Misje Verde 2026-07-28
Ingiven från Kustbevakningen.

Kustbevakningen skickade även Data-filer angående Misje Verde färdväg mm. Dessa ligger i FILIP.

SEKRETESS

Informationsklassificering
Begränsat skyddsvärde

KUSTBEVAKNINGEN

Sektion: UndSekt

Datum: 2026-07-31 Dnr: U2026-14:34

Målspårsanalys Misje Verde 2026-07-28

Dokumentet beskriver målspåret för fartyget Misje Verde under delar av resan 2026-07-28. Målspåret finns med som bilagor i olika filformat.

Till målspåret finns en KML fil som innehåller tid och fart för varje AIS position så att tiden per position enklare kan följas, se bild 3. KML filer kan läsas bla av program som Google Earth och QGIS.

Inledning

Underlaget kommer från AIS positioner som Sjöfartsverket strömmat till Kustbevakningens system Sjöbasis. Målspåret är sedan behandlat i Excel för att få fram diagram. Observera att tider i bifogade filer kan vara i UTC eller i svensk sommartid (UTC+2 timmar).

Fartyg
Misje Verde
IMO: 9927433
MMSI: 258114000

Spåret start: 2026-07-28 16:33 UTC (18:33 CEST)
Spårets slut. 2026-07-28 21:29 UTC (23:29 CEST)

Spåret består av 1977 AIS positioner

SEKRETESS

Fartygets färdväg enligt AIS

Det aktuella spåret visar fartygets färdväg enligt AIS från Uddevalla tills att fartyget vänder om utanför kusten. Fartygets fart framgår av färgerna på spåret i bild 1. När farten är 12 knop och över färgas spåret rött. I bild 3 framgår tiden och fart för respektive AIS position i området för olyckan.

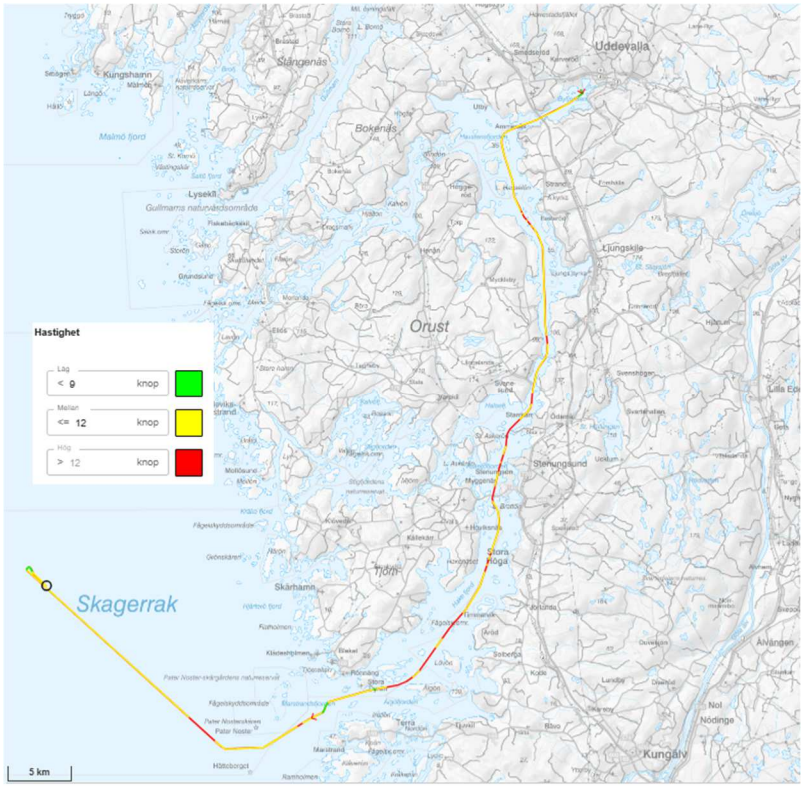


Bild 1. Fartygets färdväg, 2026-07-28 18:33-23:29 CEST. Spåret är färgat efter fartygets fart

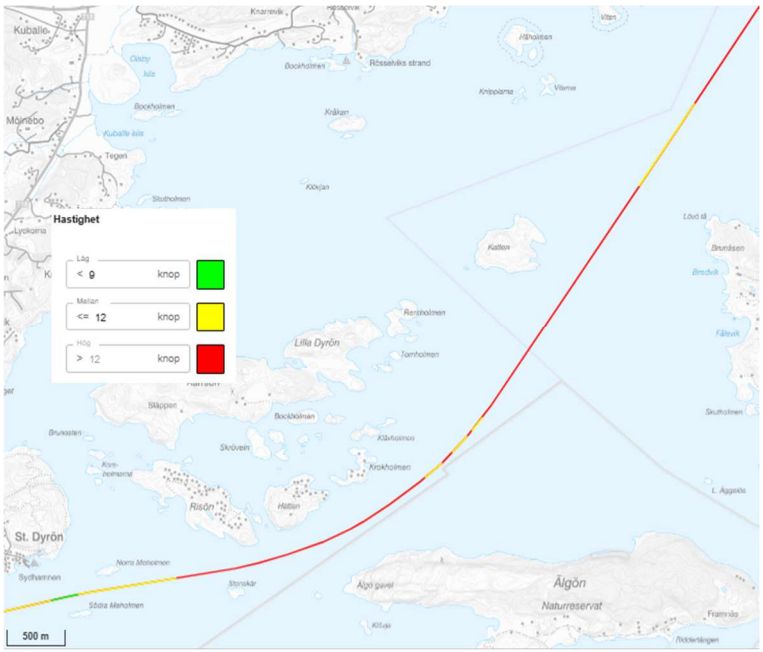


Bild 2. Närbild av området för olyckan

SEKRETESS

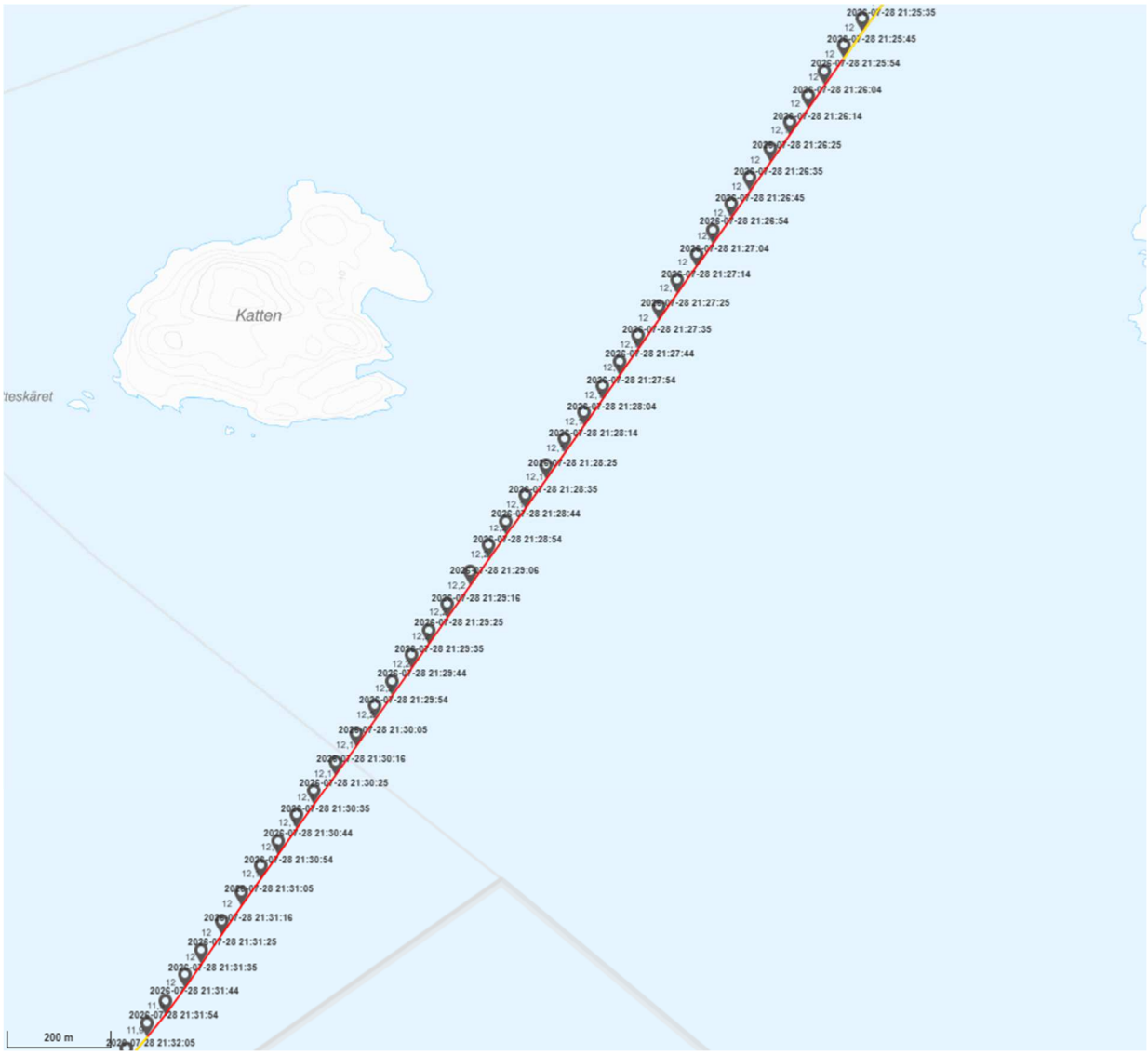


Bild 3. Närbild av inkomna AIS positioner i området för olyckan med tid (CEST) och fart

SEKRETESS

Fartygets hastighet

I diagrammet framgår fartygets fart över tid. Ungefärlig tidpunkt för olyckan är markerad med två gröna märken. De två hastighetssänkningarna efter olyckan är dels söder om St Dyrön och dels en gir på Marstrandsfjorden.

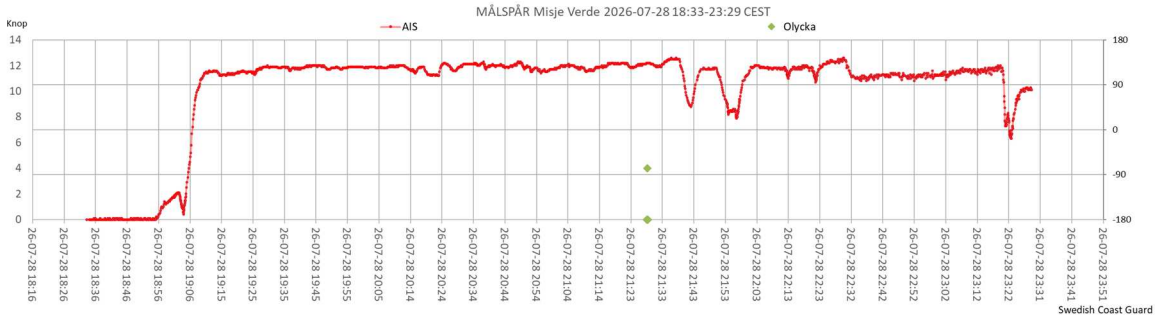


Bild 4. Fartygets fart över tid

Fartygets läge – kursdifferens

I en AIS-position är data för kurs och över grund inkluderat. Datat för kurs över grund kommer från en GNSS källa. Fartygets kurs som kommer från annan utrustning på fartyget tex gyro. Skillnaden mellan fartygets kurs och kursövergrund resulterar i en kursdifferens. Från kursdifferensen går det att se fartyget läge.

I diagrammet är kursdifferensen inritat som en grön linje, skalan är till höger i diagrammet. Det går att avläsa ifall fartyget åker rakt fram, backar eller driver genom att se på den gröna linjen. Vid färd rakt fram är linjen i nära mitten. Vid en gir framgår det hur aktern ”sladdar” ut i spåret genom att linjen är över eller under mittenlinjen.

Om fartyget backar är linjen 180 respektive -180. Det syns vid avgång från Uddevalla.

Fartygets kompensering för vind, ström eller annat kan också framgå genom att linjen inte är i mitten. På Hakefjorden ser det ut som fartyget kompenserar 2-3 grader åt babord. Vid giren på Marstrandsfjordens syns att linjen inte är i mitten och fartyget ”sladdar” i giren.

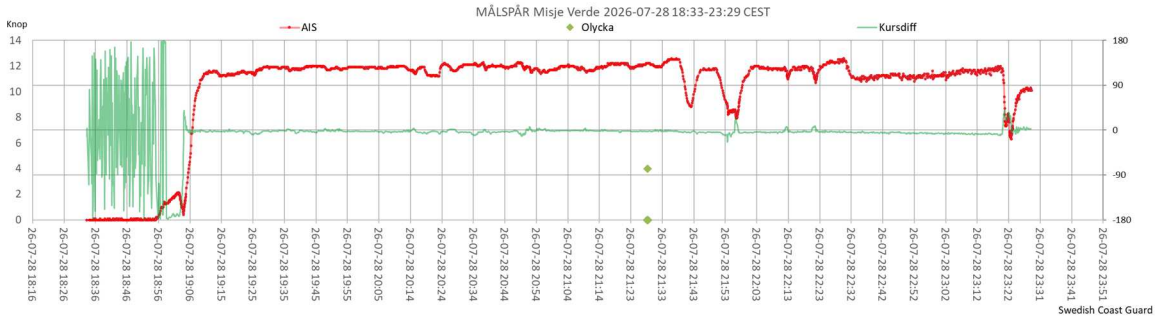


Bild 5. Fartygets kursdifferens över tiden

SEKRETESS

AIS positioner

Sjöfartsverket tar emot de AIS-positioner som når deras master i land. AIS sänder på VHF och störningar gör att alla AIS-positioner som ett fartyg sänder inte kommer fram. Generellt skall AIS klass A sända var 10:e sekund vid farter 0-14 knop och var 3:e sekund vid kursändringar (International Telecommunication Union ITU-R M.1371-6).

I diagrammet visar den gröna linjen hur lång tid det är mellan AIS positionerna, skalan är till höger i diagrammet. De flesta AIS-positioner som mottagits är med 10 sekunders mellanrum. Efter hastighetssänkningen vid St Dyrön är det några positioner som inte når Sjöfartsverket och tidsmellanrummet blir upp till 40 sekunder.

Ofta är det av intresse när fartyget sänder tätare än 10 sekunder. Det brukar innebära att fartyget girar eller blir utsatt för annan påverkan som får fartyget ur kurs och därmed föranleder snabbare sändningar än 10 sekunder. De plasterna syns i diagrammet och är markerade med blå märken i bild 7.

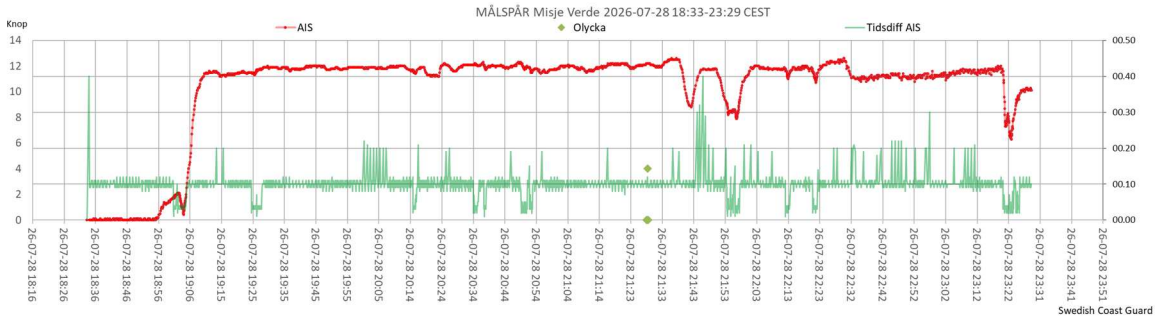


Bild 6. Tid mellan mottagna AIS positioner



Bild 7. Bilden visar var på fartygets färdväg som AIS sänder tätare än 10 sekunder. Olycksplatsen är markerad med pil

SEKRETESS

Av histogrammet i bild 1 framgår att sjöfartsverket under 93 % av tiden tog emot AIS - positioner enligt specifikation. Som längst var det 40 sekunder mellan två AIS-positioner. Under 8% av tiden var det ca 400 AIS positioner som sändes med runt 3 sekunders mellanrum. Det indikerar att fartyget gjort en kursändring som föranlett snabbare sändning. De plasterna är markerade med blå märken i bild 7.

Tid	Antal	% av tid
00:00:01	8	0,0%
00:00:02	41	0,5%
00:00:03	192	3,2%
00:00:04	131	3,0%
00:00:05	10	0,3%
00:00:06	11	0,4%
00:00:07	12	0,5%
00:00:08	72	3,2%
00:00:09	368	18,7%
00:00:10	638	36,0%
00:00:11	370	23,0%
00:00:12	66	4,5%
00:00:14	1	0,1%
00:00:15	2	0,2%
00:00:18	2	0,2%
00:00:19	8	0,9%
00:00:20	26	2,9%
00:00:21	7	0,8%
00:00:22	5	0,6%
00:00:29	1	0,2%
00:00:30	2	0,3%
00:00:32	1	0,2%
00:00:40	2	0,5%
Totalt	1976	100,0%

Bild 8. Histogrammet visar hur många AIS positioner som kommit in i olika tidsintervall

SEKRETESS

Bedömning

Utifrån det aktuella milspåret från fartyget Misje Verde 26-07-28 framkommer inget i analysen som sticker ut från det normala. Sjöfartsverket får in AIS-positioner i ett normalt flöde vilket innebär att fartyget har sänt AIS på ett normalt sätt.

Fartyget ser ut att färdas rakt fram och de kursdifferens som bedöms som normal vid girar. På Hakefjorden ser det ut som fartyget kompenserar 2-3 grader åt babord, men det kan bero på instrumentens noggrannhet.

Bilagor

Målspår från Sjöbasis i olika filformat

malspar-MISJE VERDE 260728 16_33-21_29 UTC.json

malspar-MISJE VERDE 260728 16_33-21_29 UTC.kml

malspar-MISJE VERDE 260728 16_33-21_29 UTC.xlsx

Målspår i KML format med tid och fart för varje position

MISJE VERDE Tid per position 260728 18_33-23_29 CEST.kml

Polisen

Väderintyg, SMHI

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Originalhandlingens förvaringsplats

Datum
2026-08-21

Tid
08:57

Involverad personal
Peder Flygård

Funktion
Uppgiftslämnare

Berättelse

Bilagorna 2, 3 och 4, som hänvisas till i Väderintyget, redovisas inte i protokollet. De omfattar ett par hundra sidor, och läggs därför i utredningens sidomaterial.

SEKRETESS

SMHI

Datum: 2026-08-21

Väderintyg

Polisregion Väst, Uddevalla

Dnr: 2026:03

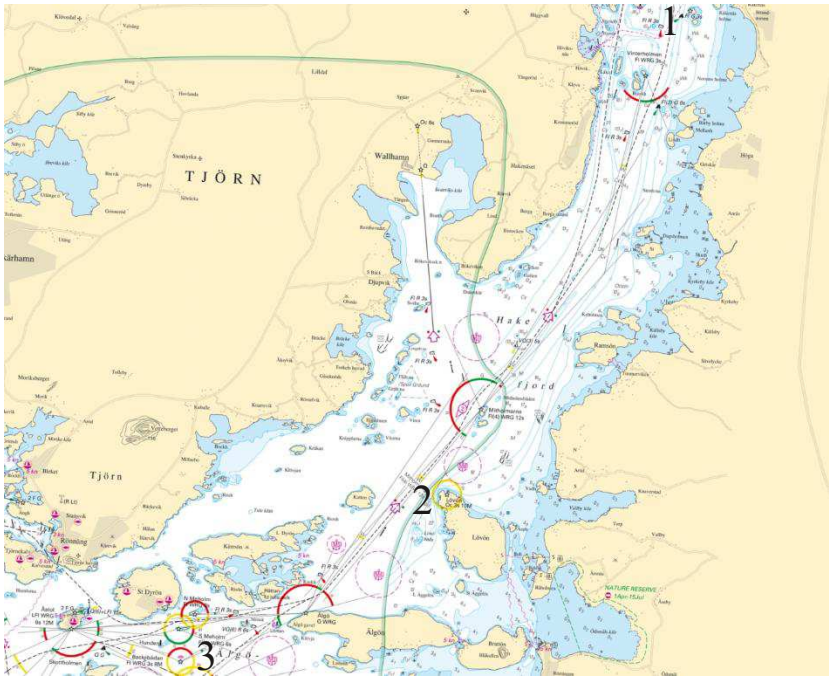
Peder Flygård, Polisinspektör, Utredare,

Tel: 010-5651792

Mail: peder.flygard@polisen.se

Intyg

Beskrivning av väderutveckling kring ett område till havs söder om Tjörnbron och norr om Marstrand 20260728 kl. 20:00-22:00, störst intresse kring 21:30 (specifik efterfrågat område enligt bild nedan). Redovisning av följande parametrar, lufttemperatur, havstemperatur, nederbörd, sikt, medelvind, byvind och vindriktning.



Medsändes

Bilaga 1. Analyserad Europakarta 260728.

Bilaga 2. Väderobservationer från SMHI:s stationer Måseskär och Vinga.

Bilaga 3. Väderobservationer från Sjöfartsverkets stationer Hamneskär, Skallen, Mitholmarna och Marstrand.

Bilaga 4. Väderobservationer från Trafikverkets stationer VVIS, Gunneby, Tjörnbron och Jörlanda.

Bilaga 5. Radarbilder från 260728

Bilaga 6. Karta över SMHI:s mätstationer, Sjöfartsverkets och VVIS-stationer.

OBS! Tiderna i bilaga 1, 2, 3 och 4 är i UTC, Universal Time Central. För att få svensk sommartid lägger man på 2 timmar.

SEKRETESS

Väderbeskrivning

Andra halvan av dygnet den 28e juli kännetecknas av en varmfront som närmar sig västerifrån. Under kvällen rör sig varmfronten in mot södra halvan av landet med tillhörande moln och nederbörd, vilket syns enligt bifogade analyskartor, bilaga 1. I kartan symboliserar gröna färger regn och gråa färger moln.

Observationer

För observationer är Marstrand den enda som mäter havsvattentemperatur. Övriga parametrar mäts alla av stationerna Måseskär, Vinga, Gunneby och Jörlanda. Tjörnbron mäter allt utom vind medan Skallen, Hamneskär och Mitholmarna enbart mäter vind. Säve flygplats mäter allt utom ackumulerad mängd nederbörd, enbart förekomsten (data ej bifogad).

Måseskär, Vinga, samtliga VVIS-stationer och Säve flygplats mäter alla lufttemperatur. Alla stationer har liknande värden, inledningsvis vid kl. 21:00 mellan 15.6 och 16.2 grader. Därefter faller flertalet stationer något och vid kl. 22:00 mäter stationerna mellan 14.9 och 15,7 grader, Vinga mäter 16.3 grader och Säve flygplats observerar 15 grader vid båda tillfällen. Efter kl. 22:00 stiger samtliga stationer åter något. Den närmsta station som mäter vattentemperatur är Marstrand som under dygnet den 28 juli mätte 18.4 grader.

För vinden är det observationer från VIVA-stationerna, Säve flygplats, Måseskär och Vinga som har tagits i beaktning. VIVA-stationera har en fallande trend för medelvinden och byvinden från kl. 21:00 och 21:30. För Mitholmarna faller medelvinden och (byvinden) från 9.3(11.6) m/s till 6.4(7.5) m/s. Skallen faller från 7.6(8.6) m/s till 6.6(7.4) m/s. Hamneskär förändras under perioden från 5.8(7.9) m/s till 5.8(7.3) m/s för medelvind (byvind), dock med en tillfällig ökning av vinden mitt i perioden. Vindriktningen har lite variation och ligger mellan syd och sydväst. Mellan kl. 21.30 och kl. 22:00 är medelvinden nästintill oförändrad och byvinden något ökande.

Kl. 21:00 observerar Måseskär i medelvind och (byvind) 10.2(14.1) m/s från sydväst. Kl. 22:00 observerar stationen 6.7(11.4) m/s med vindriktning från sydsydväst. För Vinga observeras kl. 21:00 6.8(9.2) m/s och kl. 22:00 8.4(9.6) m/s. Vinden vrider från sydväst till närmare sydsydväst. För Säve finns endast medelvinden som går från 3.6 till 2.1 och därefter 4.1 m/s mellan kl. 20:50 och 21:50. Vindriktningen varierar mellan sydsydväst och väst.

Även VVIS-stationerna Jörlanda och Gunneby mäter vind där medelvinden för Jörlanda går från 4.9 till 2.2 m/s och för Gunneby 2.6 till 1.8 m/s. Byvinden faller från 9.5 till 4.4 samt från 6.0 till 3.0 m/s för respektive station. Vindriktningen är omkring sydsydväst respektive sydsydost för stationerna.

SMHIs mätstationer, VVIS-stationer och Säve flygplats mäter nederbörd. Även radarbilder har använts som underlag. SMHIs stationer mäter nederbörd var 15e minut medan VVIS stationer varje timme. Summering av nederbörden är sammanställd enligt tabell nedan,

Klockslag/station	Vinga	Måseskär	Gunneby	Jörlanda	Tjörnbron
21:00	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0
21:15	0.4	0.2			
21:30	0.0	0.6			
21:45	0.0	0.1			
22:00	0.0	0.0	0.6	0.7	0.5
Summa (mm)	1.2	0.9	0.6	0.7	0.5

Säve flygplats observerar förekomsten av regn vid alla tidssteg, kl. 20:50, 21:20 och 21:50. Dock mäts inga mängder.

Radarbilder med 5 minuter upplösning påvisar nederbörd som rör sig in sydväst/väst ifrån och som börjar falla i det efterfrågade området strax innan kl. 21:00. Intensiteten ökar och når sitt maximum mellan kl. 21:20 till 21:35. Därefter minskar intensiteten och upphör helt mellan kl. 21:45 och 21:55. När den mest intensiva nederbörden passerar visar radarekon på en intensitet av uppskattningsvis 30-40 dBZ vilket motsvarar ungefär 5-20 mm/h.

SEKRETESS

För sikt mäter Måseskär kl. 21:00 och 22:00 8867 m, respektive 21 927 m. Vinga mäter vid samma tidpunkter 3526 och 20 408 m. Säve flygplats observerar siktvärden på minst 10 000 m, följt av 6000 och 4800 m vid klockslagen 20:50, 21:20 och 21:50. Två av VVIS stationerna påvisar siktnedsättning och som lägst 3.5 km respektive 8 km kl. 21:00 (data ej bifogad).

Kommentar

Lufttemperaturen i det efterfrågade området väntas vara lik den som mätstationerna uppmäter, legat strax över 15 grader och sedan fallit något till omkring 15 grader mellan kl. 21:00 och 22:00. Detta sammanfaller väl med varmfronten och regn som passerar och sedan en något stigande trend i temperatur efter fronten passerat. Havstemperaturen på vid Marstrand anses vara en lämplig estimering av temperaturen i det undersökta området, uppmätt 18.4 grader.

Enligt radarbilderna överensstämmer tidpunkterna för nederbörden att Vinga anträffas först av den mest intensiva nederbörden, följt av Måseskär och strax därefter det efterfrågade området. Intensiteten på nederbörden över alla tre mätpunkter är snarlik. Därav är en intensitet på 30-40 dBZ trolig, vilket motsvarar en nederbördsmängd på 5-20 mm/h. Nederbörden är snabbt passerande med det mest intensiva på en uppskattning av omkring 20 min. Det motsvarar en nederbördsmängd på 1.7-6.7 mm mellan kl. 21:20 och 21:35 för det efterfrågade området, vilket bedöms troligt. För hela frontpassagen väntas den ackumulerade regnmängden vara något mer.

Att de flesta mätstationer observerat något lägre regnmängder kan ha påverkats av placering av mätstationen samt av rådande vind. VIVA stationerna ligger närmast det efterfrågade området och allra närmast är Mitholmarna. Vid kl. 21:30 uppskattas medelvinden därmed vara mellan 5-8 m/s och byvinden 7-9 m/s i området, med en vindriktning från sydväst.

För ett kraftigare stråk med nederbörd som passerar med ovanstående intensitet kan man räkna med en siktnedsättning till omkring 4 km. Observationerna indikerar en siktförsämring för samtliga stationer men i något olika grad samt något förskjutet gentemot varandra tidsmässigt. Detta kan dels vara beroende på intensiteten på den passerande nederbörden, dels tidpunkt på mätningen. Under perioden kl. 21:00 till kl. 22:00 i det efterfrågade området väntas sikten tillfälligt ha fallit från över 10 000 m, god sikt, till som mest ned omkring 4000 m, måttlig till dålig sikt.

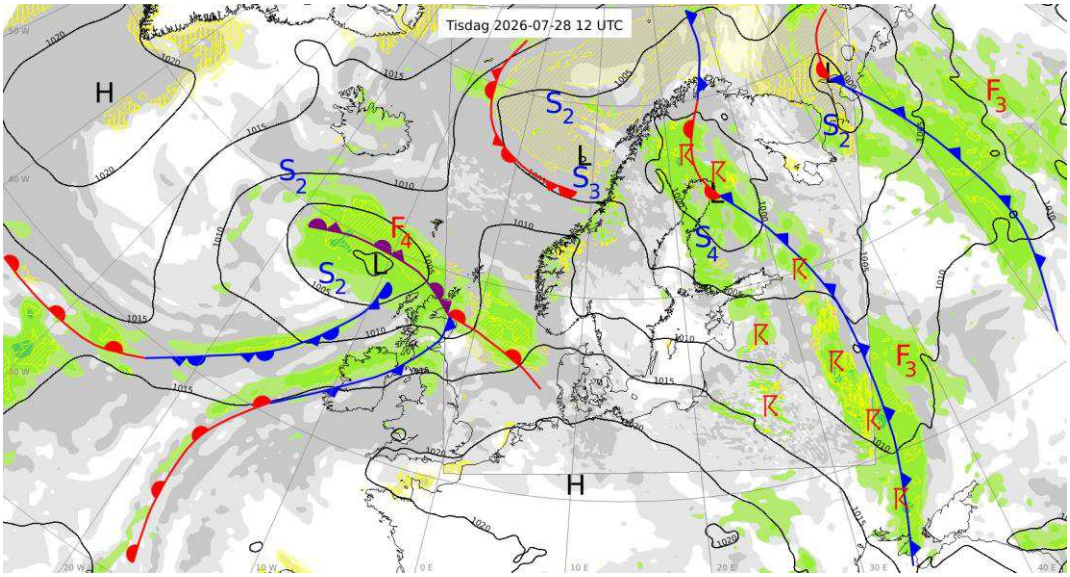
Magdalena Folestad

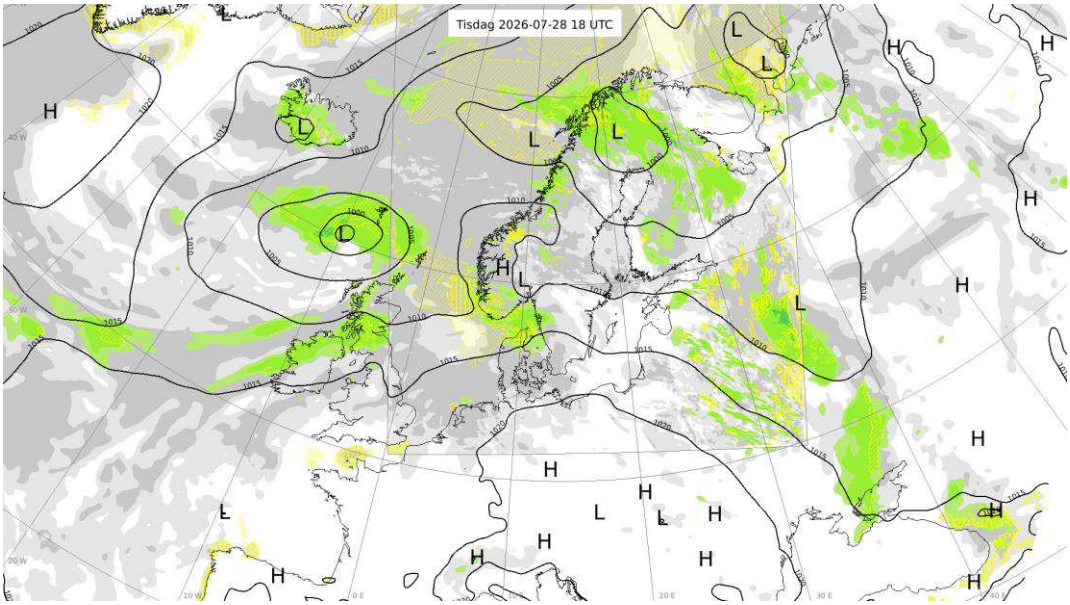
.....

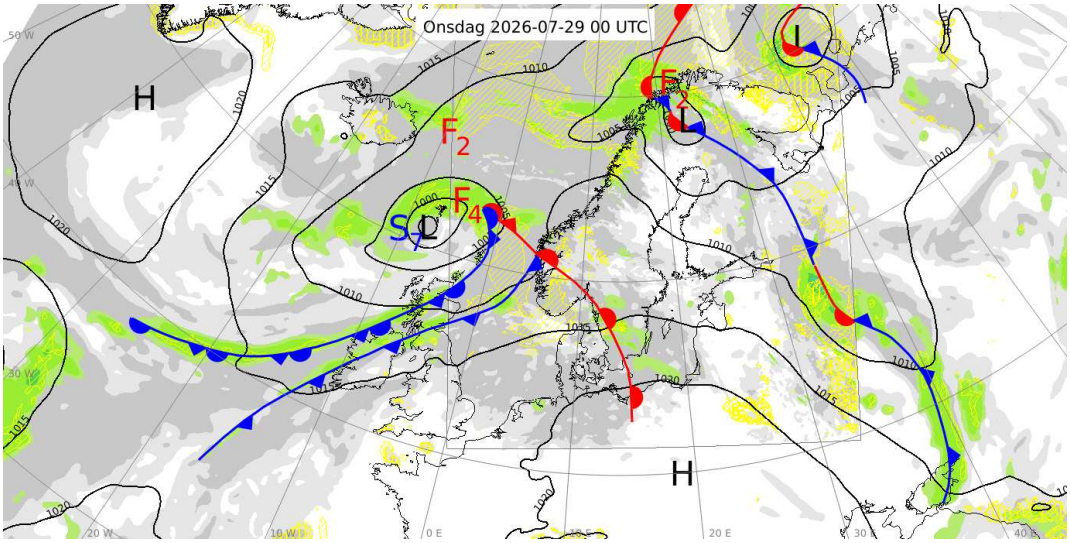
Prognosmeteorolog SMHI

SEKRETESS

Analyskarta

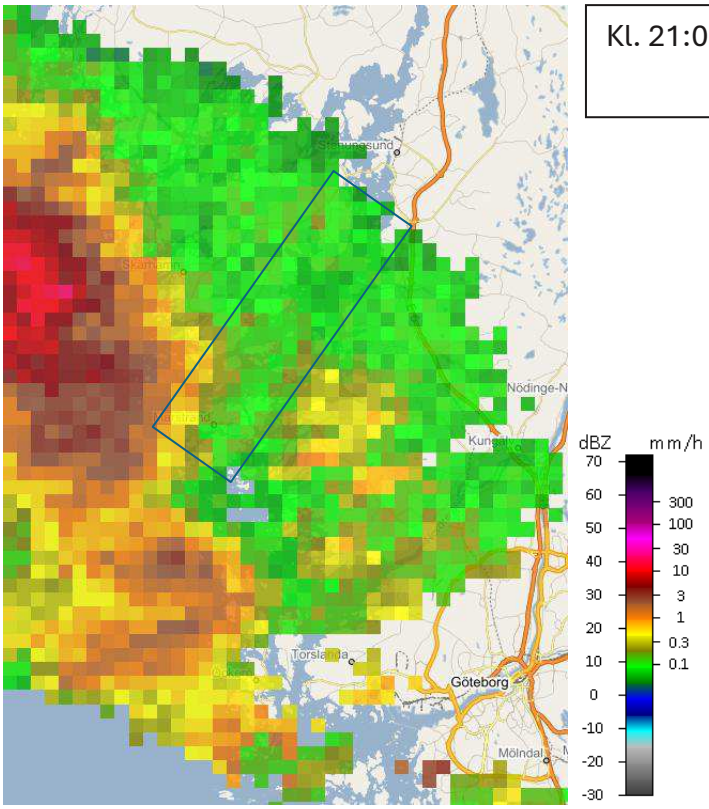


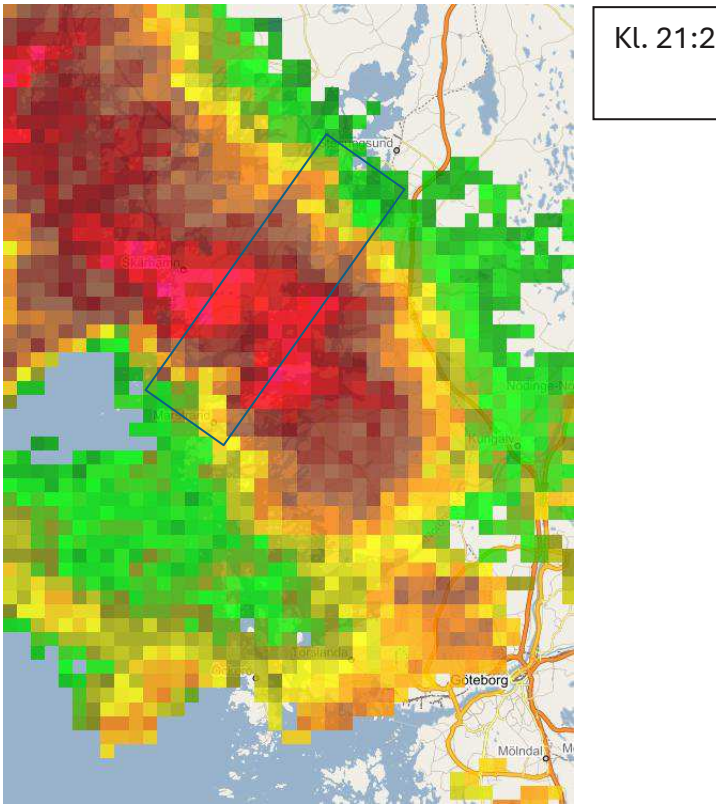




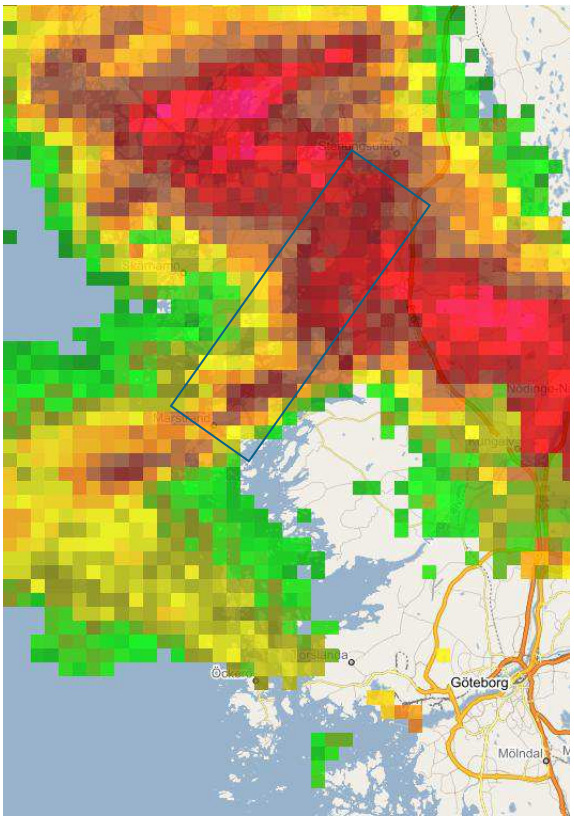
SEKRETESS

Radarbilder





SEKRETESS



Kl. 21:35

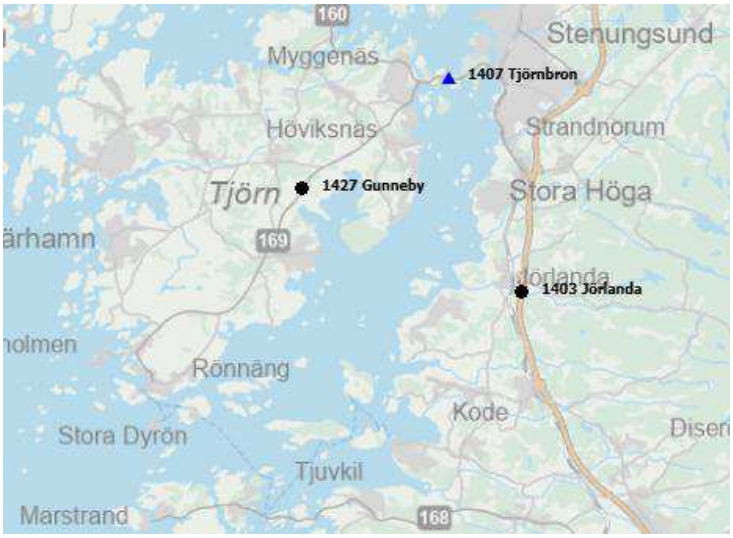
SEKRETESS

Mätstationer

VIVA-stationer



VVIS-stationer



SEKRETESS

SMHIs-mätstationer



Polisen

PM

Solnedgång - Marstrand

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Henrik Norlin	2026-08-21	08:54

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget

Mottaget datum

Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Henrik Norlin

Uppgiften avser

Uppgift

Undertecknad undersökte via öppna källor på internet efter information när solnedgången sker på platsen för händelsen i detta ärende 2026-07-28. Information inhämtades från flera källor och sökt ort är den som bedöms närmast möjligt på respektive källa.

Soltider.se
I Marstrand inträdde skymningen kl 22:38 och solens nedgång kl 21:42.
(se bild 1 i bilagan till detta PM)

Prognosen.nu
I Kungälv inträdde solens nedgång kl 21:38.
(se bild 2 i bilagan till detta PM)

Vackertvader.se
I Marstrand inträdde solens nedgång kl 21:40.
(se bild 3 i bilagan till detta PM)

/pinsp H Norlin

SEKRETESS

soltider.se/sverige/kungalvs-kommun/marstrand/kalender

Solens upp- och nedgång i Marstrand
Juli 2026 – alla tider är lokal tid

	Gryning	Uppgång	Nedgång	Skymning	Dagslängd	Förändring
27 Må	03:59	04:55	21:44	22:41	16:48:59	-3 min 56 s
28 Ti	04:01	04:57	21:42	22:38	16:45:00	-3 min 59 s
29 On	04:04	04:59	21:40	22:35	16:40:57	-4 min 3 s
30 To	04:07	05:01	21:38	22:33	16:36:51	-4 min 6 s
31 Fr	04:09	05:03	21:36	22:30	16:32:42	-4 min 9 s

Bild 1. **Solens nedgång samt skymning i Marstrand. Källa: soltider.se**

prognosen.nu/soltider.html

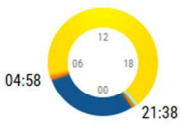
Prognosen.nu | Soltider

21 augusti
Idag är det Jon och Jonna. I morgon firar vi Henrietta och Henrika.

5-dygns prognos | Långtidsprognos | Soltider

Kungälv Tis 28 Jul | 21:28
Lat: 57.87° | Long: 11.98° | Alt: 13m

Sök ort...
Kungälv



04:58 21:38

Solen går ned om: **10** min
Den ljusa delen av dygnet är:
16 tim och **40** min lång (69%)



Asimut:
306.9°
Nordväst



Elevation: **0.68°**
Solen står som högst:
13:19 (51.06°)


Välj ort från menyn eller klicka på kartan

- Dagen har på en vecka blivit: **28 min** kortare.
- Dagen har sedan det var **sommarsolstånd** (21 Jun) blivit: **1 tim och 28 min** kortare.

Sommartid -02:00
Nästa: Vintertid: **25 Okt** (Om 89 dagar)

Höstdagjämning om: 57 dagar.
23 Sep 2026 | 00:06

Tid:21:28

År: 2026

Datum: Tis 28 Juli

Återställ tid, datum och år



Nästa fullmåne
29 Jul (1 dag)

29 Jul | 16:35
06 Aug | 04:21
12 Aug | 19:36
20 Aug | 04:46

Solen:
Lat: 18.84°
Long: -110.37°

Soluppgång och solnedgång

Soltider
Det finns olika sätt att definiera tidpunkterna för soluppgång och solnedgång. Definitionen som används här är att tidpunkten för soluppgång är då den övre delen av solskivan skymtar vid horisonten.

Tidpunkten för solnedgång är då solen helt har försvunnit bakom horisonten.

Astronomiska beräkningar avser vanligen solens mittpunkt men man brukar korrigera beräkningarna så att det är solens övre rand som avses.

Detta är en av anledningarna till att det kan förekomma olika tider för solens upp- och nedgång. Till exempel så använder sig "Den Svenska Almanackan" av solens mittpunkt för sina beräkningar, vilket medför att dagens längd beräknad här är något längre än den beräknad enligt "Den Svenska Almanackan".

Soldygnet
Soldygnet är uppdelat som ett pajdiagram där hela cirkeln är 24 timmar. Klockan 12:00 ligger överst och klockan 00:00 ligger underst.

Att visa soldygnet grafiskt som en 24-timmarsklocka ger flera fördelar. Det går snabbt att bilda sig en uppfattning om hur dag respektive natt är fördelat över dygnet.

Den aktuella tiden visas av en indikator. Med denna tidsangivelse inlagd ser man tydligt hur långt det är kvar av dagen eller natten. Dessa tider redovisas även i textform.

Varför står solen som högst vid olika tidpunkter
På grund av att jorderns bana runt solen är elliptisk och att jordaxelns vinkel inte är fast så avviker jordens bana från den förväntande.

Tidsförskjutningen kan vara så mycket som 15 minuter - före eller efter.

Elevation
Elevation är en vinkelkoordinat för lägesbestämning av ett himmelsobjekt (tex solen) på himmelssfären.

Elevationen mäts i rät vinkel mot himmelsekvatorn och anges med 0° till 90° norr om och 0° till -90° söder om himmelsekvatorn.
Elevation används för lägesbestämning på himmelssfären analogt med hur latitud används för jordytan.

Azimut
Azimut är vinkeln mellan vertikalplanet genom himmelsobjektet och observatörens meridian.

Azimuten mäts vanligen från horisontens sydpunkt mot väster längs horisonten. Det kan även förekomma att den mäts från horisontens nordpunkt mot öster.

Väder - Prognosen.nu ©

Bild 2. **Solens nedgång i Kungälv. Källa: Prognosen.nu**

SEKRETESS

vackertvader.se/marstrand/soluppgång-och-solnedgång/2026/7

SOLUPPGÅNG OCH SOLNEDGÅNG FÖR MARSTRAND

Soluppgång och solnedgång | Månuppgång och månnedgång

TABELL: JULI 2026 I MARSTRAND

VÄLJ: JUNI **JULI** AUGUSTI SEPTEMBER OKTOBER NOVEMBER DECEMBER

2026 Juli OK

2026	Soluppgång & solnedgång		Dagslängd		Zenit	Astronomisk (-18°)		Nautisk (-12°)	
jul	Upp	Ner	Längd	Skillnad	Kl	Gryning	Skymning	Gryning	Skymning
27	**04:56**	**21:42**	16:46:20	- 03:59	13:21	* – 02:14	00:22 – *	**02:14** – 04:00	22:38 – **00:22**
28	**04:58**	**21:40**	16:42:19	- 04:01	13:21	* – 02:21	00:15 – *	**02:21** – 04:02	22:36 – **00:15**
29	**05:00**	**21:38**	16:38:13	- 04:06	13:21	* – 02:27	00:09 – *	**02:27** – 04:05	22:33 – **00:09**

Bild 3. Solens nedgång i Marstrand. Källa: vackertvader.se

Polisen

Registerutdrag

Norsk Internasjonalt Skipsregister

Signerat av

Signerat datum

Enhet	Diarienr
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst	5000-K809967-26

Originalhandlingens förvaringsplats	Datum	Tid
	2026-08-19	14:10

Involverad personal	Funktion
Peder Flygård	Uppgiftslämnare

Berättelse

Fråga ställdes av Peder Flygård, utredare i ärendet, till Postmottak Kripos Desken gällande utdrag från Norskt Internationellt Skeppsregister för fartyget Misje Verde.

I svaret från Kripos hänvisades det till en länk som ligger öppen på nätet:
https://skipssok.sdir.no/#/vessel?vesselId=105945&search=9927433&register=nisnor

Det norska och engelska utdraget är hämtat från Sjöfartdirektoratets skipsök.

Svarsmail från Kripos:

OSLO 19.08.26
Vår ref.: NORPOL/117852

Hei,

Legger ved utklipp fra Norsk Internasjonalt Skipsregister på IMO 9927433, Misje Verde.

Informasjonen ligger også åpent på nett:

https://skipssok.sdir.no/#/vessel?vesselId=105945&search=9927433&register=nisnor

Med vennlig hilsen

Mette Eidsmo
Politioverbetjent – Vaktleder Desken

KRIPOS
Avdeling for fellesoperative tjenester/Seksjon for Desken
Telefon: (+47)
TELEFONNUMMER OCH MAILADRESS HAR MASKATS

I tjänsten,
Insp Peder Flygård.

SEKRETESS

Fartøyet MISJE VERDE – LAQT8

Print: 14:06 19.08.2026

Fartøynavn
MISJE VERDE

Kjenningssignal
LAQT8

Register
Norsk Internasjonalt Skipsregister

IMO-nummer
9927433

Status
Aktivt

Etablering

Journalnr.	Tidspunkt
00404	21.04.2023

MELDING

Kjenningssignal	LAQT8
Fartøynavn	MISJE VERDE
IMO-nummer	9927433
Hjemsted	BERGEN
Byggeverft	
Byggenr.	251
Verft	COLOMBO DOCKYARD PLC
Byggested	COLOMBO
Nasjon	SRI LANKA
Byggeår	2023
Innført fra	IKKE REG. FØR -INNFØRT FRA UTLANDET

Teknisk

Journalnr.	Tidspunkt
00404	21.04.2023

MÅLEBREV

Dokumentdato	20.03.2023
Klasseselskap	DNV
Fartøytype	STYKKGODSSKIP: VANLIG STYKKGODS
Material	STÅL

SEKRETESS

Fremdrift	DIESEL-ELEKTRISK
Lengde	84,840 METER
Bredde	15,400 METER
Dybde	8,450 METER
Dypgående	6,550 METER
Største lengde	89,960 METER
Bruttotonnasje	3 492,000
Nettotonnasje	1 929,000

00405 21.04.2023

NYTT NASJONALITETSBEVIS

Nasjonalitetsbevis dato	21.04.2023

00407 21.04.2023

CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD

Dokumentdato	18.04.2023
Doc issue	DNV
Smc issue	DNV
Issc issue	DNV
CSR-nummer	1
CSR dato	21.04.2023

Hjemmel

Journalnr.	Tidspunkt

00404 21.04.2023

BYGGEBREV

Dokumentdato	17.04.2023
Reg vilkår	REGISTRERT ETTER PARAGRAF 1.1
Eier	MISJE ECOBULK AS
Org. nr.	924716541
IMO-nummer	4292976
Gateaddresse	C. SUNDTS GATE 39 5004 BERGEN NORGE
Forr.Adresse	MISJE ECOBULK AS
Org. nr.	924716541

SEKRETESS

IMO-nummer	4292976
Gateaddresse	C. SUNDTS GATE 39 5004 BERGEN NORGE

Journalnr.	Tidspunkt	
00406	21.04.2023	**NY ISM-ANSVARLIG**

ISM-ansvarlig	MISJE REDERI AS
Org. nr.	931918060
IMO-nummer	1213697
Gateaddresse	C. SUNDTS GATE 39 5004 BERGEN NORGE
Postaddresse	POSTBOKS 1994 NORDNES 5817 BERGEN NORGE

Heftelse

Journalnr.	Tidspunkt	
00408	21.04.2023	**OBLIGASJON**

Dokumentdato	06.03.2023
Rettighetshaver	SPAREBANKEN NORGE
Org. nr.	832554332
Nasjon	NORGE
Beløp	NOK 28 320 000,00
Anmerkning	MED ANFØRT 1. PRIORITET SIDEORDNET MED JOURNAL NR.: 409/2023 FORBUD MOT SALG, PANT, M.M.

SEKRETESS

Vessel MISJE VERDE — LAQT8

Print: 14:07 2026.08.19

Vessel name	Call sign	Register
MISJE VERDE	LAQT8	Norwegian International Ship Register

IMO-number	Status	Bareboat status
9927433	Active	Not bareboat

Establishment

Journal no.	Date
00404	2023.04.21

NOTIFICATION TO THE REGISTER

Call sign	LAQT8
Vessel name	MISJE VERDE
IMO number	9927433
Home port	BERGEN
Construction	
Construction number	251
Shipyard	COLOMBO DOCKYARD PLC
Construction site	COLOMBO
Construction country	SRI LANKA
Construction year	2023
Previously registered in	NO PRIOR REG. -FOREIGN ACQUISITION

Technical

Journal no.	Date
00404	2023.04.21

TONNAGE CERTIFICATE

Document date	2023.03.20
Classification society	DNV
Vessel type	GENERAL DRY CARGO SHIP
Material	STEEL
Propulsion	DIESEL-ELECTRIC

SEKRETESS

Length	84,840 METERS
Breadth	15,400 METERS
Depth	8,450 METERS
Draught	6,550 METERS
Length overall	89,960 METERS
Gross tonnage	3 492,000
Net tonnage	1 929,000

00405 2023.04.21

NEW CERTIFICATE OF NATIONALITY

Certification of nationality issued on	2023.04.21

00407 2023.04.21

CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD

Document date	2023.04.18
Doc issue	DNV
Smc issue	DNV
Issc issue	DNV
CSR number	1
CSR date	2023.04.21

Ownership

Journal no. **Date**

00406 2023.04.21

NEW ISM-LIABLE

ISM-responsible	MISJE REDERI AS
Org. no.	931918060
IMO number	1213697
Business address	C. SUNDTS GATE 39 5004 BERGEN NORWAY
Mailing address	POSTBOKS 1994 NORDNES 5817 BERGEN NORWAY

00404 2023.04.21

BUILDER'S CERTIFICATE

SEKRETESS

Document date	2023.04.17
Conditions for registration	REGISTERED UNDER PARAGRAPH 1.1
Owner	MISJE ECOBULK AS
Org. no.	924716541
IMO number	4292976
Business address	C. SUNDTS GATE 39 5004 BERGEN NORWAY
Business Address	MISJE ECOBULK AS
Org. no.	924716541
IMO number	4292976
Business address	C. SUNDTS GATE 39 5004 BERGEN NORWAY

Encumberance

Journal no.	Date
00408	2023.04.21

MORTGAGE

Document date	2023.03.06
Beneficiaries	SPAREBANKEN NORGE
Org. no.	832554332
Nation	NORWAY
Amount	NOK 28 320 000,00
Remark	WITH CITED 1ST PRIORITY SHARED PRIORITY WITH JOURNAL NO.: 409/2023 SALE, MORTGAGING ETC. PROHIBITED

MISJE VERDE

Callsign:	LAQT8
MMSI:	258114000
IMO:	9927433



Fartygsgrupper: -

Senaste positioner per källa

Källa	Datum	Tid	Position	Navigationsstatus
AIS	2026-07-29	01:27:04 CEST (2 minuter sedan)	57°55.345'N 11°20.939'E	På väg med motor
SjöC	2026-07-29	01:26:59 CEST (2 minuter sedan)	57°55.348'N 11°20.932'E	På väg med motor

Fartygsinformation

Sammanslagning | Rakel | UVMS | VMS | AIS | SjöC | Försvarsmaktens fartygsdatabas

En sammanslagning av systemets olika källor

Namn:	MISJE VERDE	**Destination:**	KRAGERO
Land:	Norge	**ETA:**	2026-07-29 08:30:00 CEST
Hemmahamn:	BERGEN	**IMO:**	9927433
Fartygskategori:	Bulkfartyg	**MobileNo:**	-
Fartygstyp:	Cargo	**ISSI:**	-
Längd:	90 m	**Callsign:**	LAQT8

Fartygsinfo , 2026-07-29 04:33 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS

71

Sammanslagning | Rakel | UVMS | VMS | AIS | SjöC | Försvarsmaktens fartygsdatabas

En sammanslagning av systemets olika källor

Namn:	MISJE VERDE	**Destination:**	KRAGERO
Land:	Norge	**ETA:**	2026-07-29 08:30:00 CEST
Hemmahamn:	BERGEN	**IMO:**	9927433
Fartygskategori:	Bulkfartyg	**MobileNo:**	-
Fartygstyp:	Cargo	**ISSI:**	-
Längd:	90 m	**Callsign:**	LAQT8
Bredd:	16 m	**MMSI:**	258114000
Djupgående:	4.0 m	**Distriktsbet.:**	-
Höjd:	25.4 m	**Swift Ship ID:**	576565
AIS klass:	A	**Målnummer:**	G5263

Aktiviteter

Single Window

Informationen är hämtad från KIBS
Hämtad: 2026-07-29 01:27 CEST
Besöksid: SE000885962

Ingen aktuell förhandsanmälan finns
Senast inkomna anmälan:

Mottaget: 2026-07-28 13:34 CEST

Fartygsinfo , 2026-07-29 04:33 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
72

MISJE VERDE

Tid (ETD): 2026-07-28 19:00 CEST

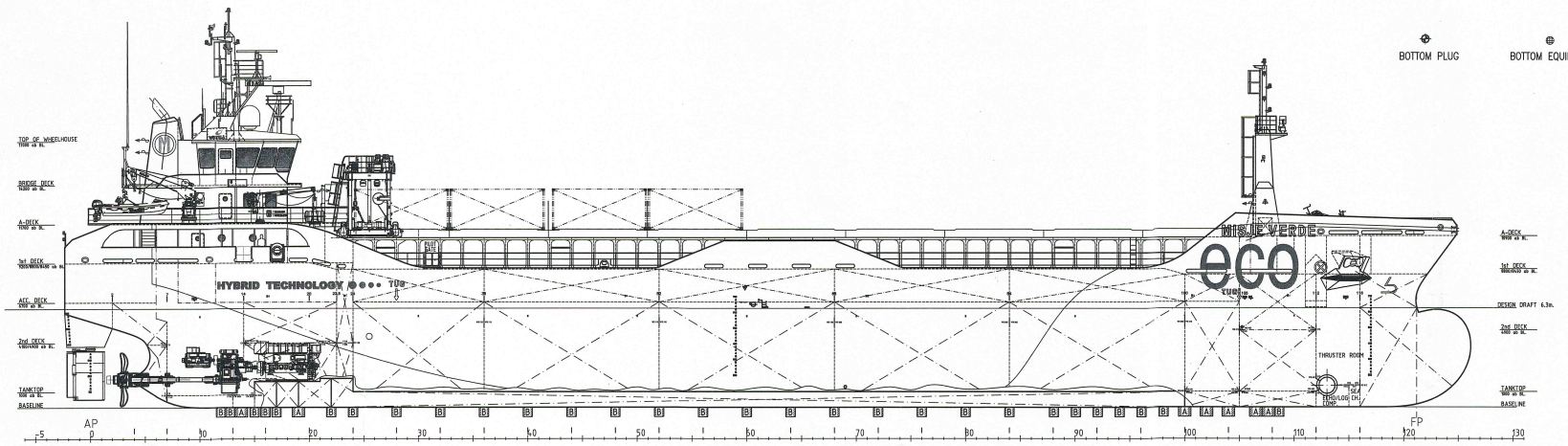
Kontaktuppgifter

E-postadress:	support@mswreportal.se
Telefon:	0771400050
Telefax:	-

10 senaste hamnar

Från	Till	Hamn	UN/LOCODE
2026-07-20 CEST	2026-07-21 CEST	FARSUND	NOFAN
2026-07-17 CEST	2026-07-19 CEST	AABENRAA	DKAAB
2026-07-15 CEST	2026-07-16 CEST	LIER	NOLIE
2026-07-12 CEST	2026-07-13 CEST	WISMAR	DEWIS
2026-07-09 CEST	2026-07-10 CEST	HERRE	NOHRR
2026-07-07 CEST	2026-07-08 CEST	WISMAR	DEWIS
2026-07-05 CEST	2026-07-05 CEST	EGERSUND	NOEGE
2026-07-05 CEST	2026-07-05 CEST	SIREVÅG	NOSRV
2026-06-25 CEST	2026-06-26 CEST	MANDAL	NOMAN
2026-06-23 CEST	2026-06-24 CEST	WISMAR	DEWIS

Fartygsinfo , 2026-07-29 04:33 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
73



PRINCIPAL PARTICULARS:

LENGTH OVER ALL:	89.96	m
LENGTH BETW. PERP.:	84.83	m
BREADTH MLD.:	15.40	m
DEPTH TO 1st-DECK:	9.20/8.80/8.45	m
DESIGN DRAFT	6.30	m
HOLD CAPACITY (APPROX)	6967.20	m3
FRAME SPACING:	0.70	m

DOCKING CONDITION:

DEADWEIGHT	644.0 t	LCG=62,87 m
LIGHTWEIGHT	1699.2 t	LCG=37,62 m
DISPLACEMENT	2343.2 t	LCG=44,56 m

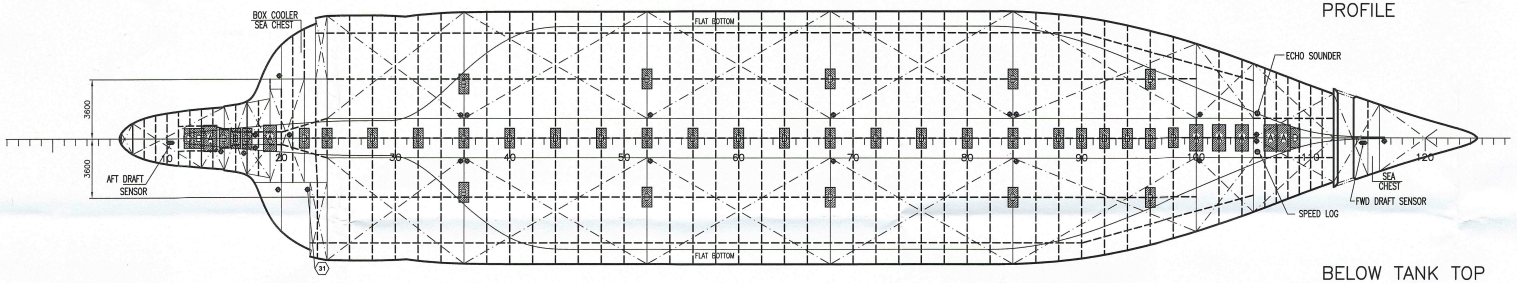
FLOATING POSITION:

DRAUGHT AFT	2,45 m
DRAUGHT FORE	2,45 m
TRIM (BY STERN)	0.00 m
HEELING	0.0 deg

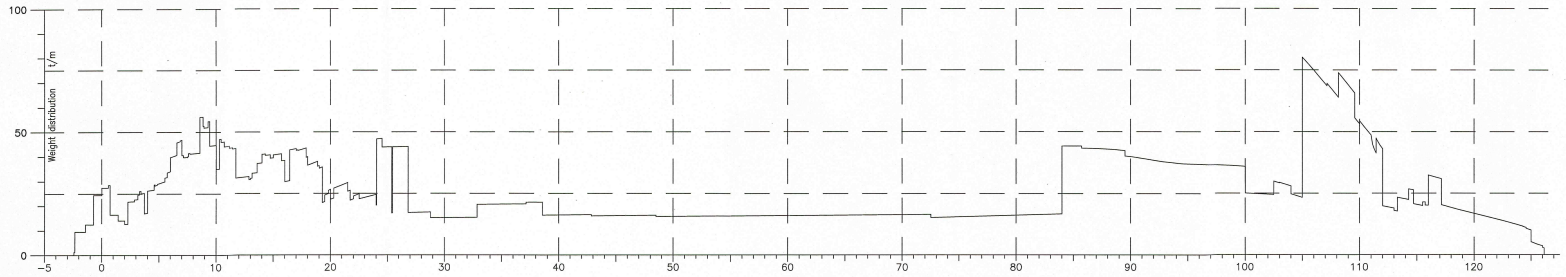
LIST OF LOADED:

– Fresh Water: TANKS: T41S	Σ	2,3 t
– Lubricating Oil: TANKS: T42P, T43P	Σ	2,0 t
– Marine Diesel Oil: TANKS: T36S, T37S, T38S, T39P	Σ	12,9 t
– Miscellaneous: TANKS: T303P, T304C, T305S T30P, T31S, T32S, T41P	Σ	12,9 t
– Water Ballast: TANKS: T01C, T101P, T101S, T11P, T11S, T12P, T12S, T201P, T201S, T202P,T202S	Σ	555.9 t

PROFILE



BELOW TANK TOP



NOTE:

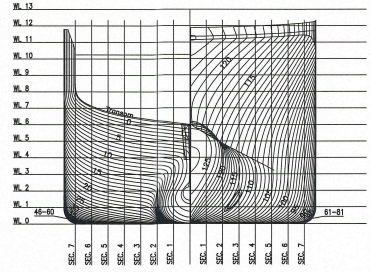
–THE VESSEL TO BE SUPPORTED BY KEEL BLOCKS ONLY BELOW WEBS AND GIRDERS
–ALL BLOCKS OUT FLAT BOTTOM PUT PLANK WOOD
–SIZE AND NUMBER OF DOCKING BLOCKS ARE ESTIMATED ON THE BASIS OF A DESIGN PRESSURE IN BLOCK NORMALLY NOT EXCEEDING 2 N/mm2,

REFERENCE DRAWINGS:

5892–101–001 GENERAL ARRANGEMENT
5892–102–001 LINES & BODY PLAN
5892–152–002 PRELIMINARY STABILITY CALCULATIONS
5892–171–001 TANK PLAN
5892–207–001 PROFILE AND PLANS
5892–209–001 MIDSHIP SECTION
5892–210–001 SECTIONS IN AFT SHIP
5892–220–001 SECTIONS IN ENGINE ROOM
5892–230–001 SECTIONS IN MIDSHIP/CARGO AREA
5892–240–001 SECTIONS IN FORE SHIP
5892–303–001 LOCATION OF MANHOLES AND BOTTOM PLUGS

Frame no #	Docking load t/m	Docking Force t	"A" -	"B" -	Pressure in blocks N/mm2
11+650	119	73	0	1	1,98
12+550	108	72	0	1	1,50
13+550	105	82	1	0	1,10
15	96	76	0	1	1,04
16	85	60	0	1	0,82
17	75	80	0	1	1,09
19	47	83	1	0	0,64
22	27	48	0	1	0,66
24	21	46	0	1	0,62
28	15	43	0	1	0,59
32	17	49	0	1	0,67
36	21	59	0	3	0,27
40	16	46	0	1	0,63
44	15	44	0	1	0,60
48	15	44	0	1	0,59
52	15	43	0	3	0,20
56	15	44	0	1	0,59
60	16	44	0	1	0,61

Frame no #	Docking load t/m	Docking Force t	"A" -	"B" -	Pressure in blocks N/mm2
64	16	45	0	1	0,61
68	16	45	0	3	0,21
72	16	45	0	1	0,61
76	15	44	0	1	0,59
80	16	45	0	1	0,62
84	16	46	0	3	0,21
88	16	34	0	1	0,47
90	15	21	0	1	0,29
92	33	49	0	1	0,67
94	13	18	0	1	0,25
96	15	21	0	3	0,28
98	24	34	0	1	0,46
100	51	72	1	0	0,55
102	71	101	1	0	0,78
104	67	107	1	0	0,82
106+350	109	141	1	0	1,08
107+450	152	116	1	0	0,89
108+450	292	104	0	1	1,42



REV.	DESCRIPTION	DATE	DRAWN	CHECKED	APPROVED	CLIENT APPROVAL
B	AS FITTED	25.01.2023	THUNI	DILEEPA	GAMAGE	
A	ISSUED FOR INFORMATION	24.03.2022	SUJEEWA	NALIN	GAMAGE	

JOB NO. NC/0251–100 | Drg. No. DR–NC–0251–100–007 | SFI No. 144–001

DISTRIBUTION

LOCATION	OWNER	CLASS	HC	MOF	SOF	EOF	HT	QC	AOF
No. OF COPIES	03								

Page No 01 OF 01

WSD12 5K BC
GENERAL DRY CARGO SHIP 89,96m

Colombo Dockyard PLC

DOCKING PLAN

SCALE 1:160 | DATE 26.01.2021 | SFI 144
DRAWN MPU015 | FORMAT A1 | ARCHIVE 5892–144–001.dwg

WÄRTSILÄ

Wärtsilä Ship Design
5412 STORD, NORWAY
TEL +47 53 42 25 00
shipdesign.norway@wartsila.com

WARTSILA PROJECT NO. 5892 | REV. D
DRAWING NO. 144–001 | SHEET 1/1

CONFIDENTIAL. This document is the property of Wärtsilä Corporation and shall not be copied, shown or communicated to a third party without the consent of the owner.

Fartygsritning Misje Verde , 2026-08-19 14:50 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS

Polisen

Tjänsteanteckning

Inhämning av uppgifter från Skippo AB

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Sara Hultman	2026-08-13	10:43

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Sara Hultman

Uppgiften avser
Inhämning av uppgifter från Skippo AB

Uppgift
Undertecknad har haft kontakt med företaget Skippo AB för att inhämta uppgifter gällande de olika fritidsbåtarnas navigationslösning. Båda har använt appen Skippo vid navigation.

Kontakten har skett genom deras IT-tekniker (Chief Technology Officer) som har levererat dokument i PDF efter förfrågan. Det externa dokumentet 'Skippo - Om positionernas noggrannhet' översändes efter förfrågan om tillförlitligheten gällande precisionen på positionerna.

SEKRETESS

Sammanfattning

En rimlig bedömning utifrån typfallet är att användare navigerar med Skippo på sin mobil utan extern gps-sändare så att positioner förmedlas via användarens mobila enhet, i det aktuella fallet iOS (Apple). Under normala omständigheter ges en korrekt positionering med felmarginal om 3-5 meter. Givet positioner längs den aktuella rutten och frånvaron av s.k outliers tyder allt på att rutten är tillförlitlig inom spannet för felmarginalen.

Detaljerat svar

Övergripande funktion

Appen prenumererar på positionsuppdateringar från operativsystemet, i det här fallet iOS. iOS interagerar med Global Navigation Satellite System (GNSS) hårdvaran och levererar positionsuppdateringar till Skippoappen. Appen använder positionen för att visa båten på sjökortet och andra positionsrelaterade tjänster inom appen, t ex att dela position med andra användare om användaren har slagit på denna funktion.

Hårdvaran

Vi vet inte huruvida användaren brukade en extern GNSS mottagare kopplad via sladd eller Blåtand, eller den inbyggd i mobiltelefonen. iOS levererar inte sådan information till apparna. En stor majoritet av Skippoanvändare brukar GNSS mottagaren inbyggt i mobilen och det är det vi utgår ifrån analysen nedan.

Enligt vår information hade användarens mobil en GNSS-mottagare (Snapdragon X55) integrerat i modemet så det är troligen den som användes. Den tar emot GPS, GLONASS, Galileo och QZSS. Multikonstellation betyder fler synliga satelliter och bättre geometri, vilket sänker felet jämfört med enbart GPS. Användarens enhet var enfrekvent (L1), alltså en kompetent men inte toppmodern mottagare.

Operativsystemet

Oavsett om GNSS källan är intern (från mobiltelefonen) eller extern levererar iOS inte rådata från mottagaren till apparna utan gör egna filtreringar, samt fusionering med wifi och mobilnät. Algoritmen är avsedd att balansera precision från tillgängliga källor med

SEKRETESS

batteriförbrukning. Vår app prenumererar sedan på “location updates” med parametern kCLLocationAccuracyBestForNavigation (se https://developer.apple.com/documentation/corelocation/kcllocationaccuracybestfornavigation) och en minimidistans om 2m. Med andra ord, vår app får positionsuppdateringar med högsta precision när iOS anser att enheten har förflyttats med 2m sedan den senast levererade positionen.

Värt att observera är att iOS kan stoppa uppdateringar till en app som ligger i bakgrunden för att spara på systemresurser och batteri.

Verklig noggrannhet till sjöss

Öppen himmel utan hinder är närapå bästa fallet för GNSS. På öppet vatten finns ingen skugga från byggnader eller vegetation och ingen urban multipath. Realistisk horisontell noggrannhet: 3–5 meter, ofta bättre vid god satellitgeometri.

För att få en känsla, vid 6 kn rör sig båten cirka 3.1 ms/s. Positionsfelet motsvarar därmed ungefär en sekund av färd.

Vad som kan förbättra noggrannhet

En extern GNSS mottagare monterad utomhus, t ex på ruffen. Vi vet inte om båten var utrustad med en sådan.

Vad som ändå kan degradera

Telefonen inomhus: I en sluten ruff, under kapell eller i fickan mot kroppen försämras signal-brusförhållandet påtagligt. Vi vet inte hur användaren bevarade mobiltelefonen under färden.

Havsytemultipath. Reflektion från vattenytan påverkar satelliter med låg elevation. Moderna mottagare hanterar det hyggligt, men det finns.

Nätverksbaserad position: Core Location fuserar GNSS med wifi och mobilnät. Hakefjorden ligger nära land, så mobiltäckning fanns sannolikt. Om någon enskild fix är masthärledd i stället för satellithärledd kan dess fel vara hundratals meter eller mer — och den skulle sett ut som vilken annan punkt som helst i vår data. Det som talar emot detta är att positionerna under en lång period följer en förutsägbar bana utan s k “outliers”, typisk en indikation av stabil och korrekt GPS position.

SEKRETESS

Hastighet och kurs

Kurs i vår data kommer från iOS positionsuppdateringar. Hastigheten finns inte i data som skickas av appen vid delning.

Processning inom vår app

För att minska antalet anrop för positionsdelning levereras positionsuppdateringar till våra servrar med minst 5s mellanrum, men bara om enheten befinner sig minst 20m från den position som senast skickades till våra servrar.

SEKRETESS

Polisen

PM

Diarienr (åberopas) K809967-26

Infoklass Högt skyddsvärde

Datum 2026-07-31

Polismyndigheten

Positioner från Ramonas Skippo-konto

Det framkommer i utredningen att den förlista båten med familjen Zorman Olsson har haft ett konto på Skippo AB för att navigera med båten.

Skippo AB lämnar först ut uppgifter gällande sista position på kontot med ytterligare uppgifter vid sista tidpunkten.

UTLÄMNADE UPPGIFTER
Konto/användare: konto-ID NGNrkemN9lUxl5TbZtohU4NYVuN2
Senast mottagna position: 57.94835, 11.69886 (WGS84, decimalgrader)
Tidsstämpel: 2026-07-28 kl. 19:27:40 UTC (21:27:40 CEST)
Hastighet över grund (SOG): Beräknat till 7,1 knop
Kurs över grund (COG): 218° grader
Uppmätt positionsnoggrannhet: Uppgift saknas
Källa: enhetens GNSS-mottagare via Skippo-appen, version 12.2.7, plattform iOS

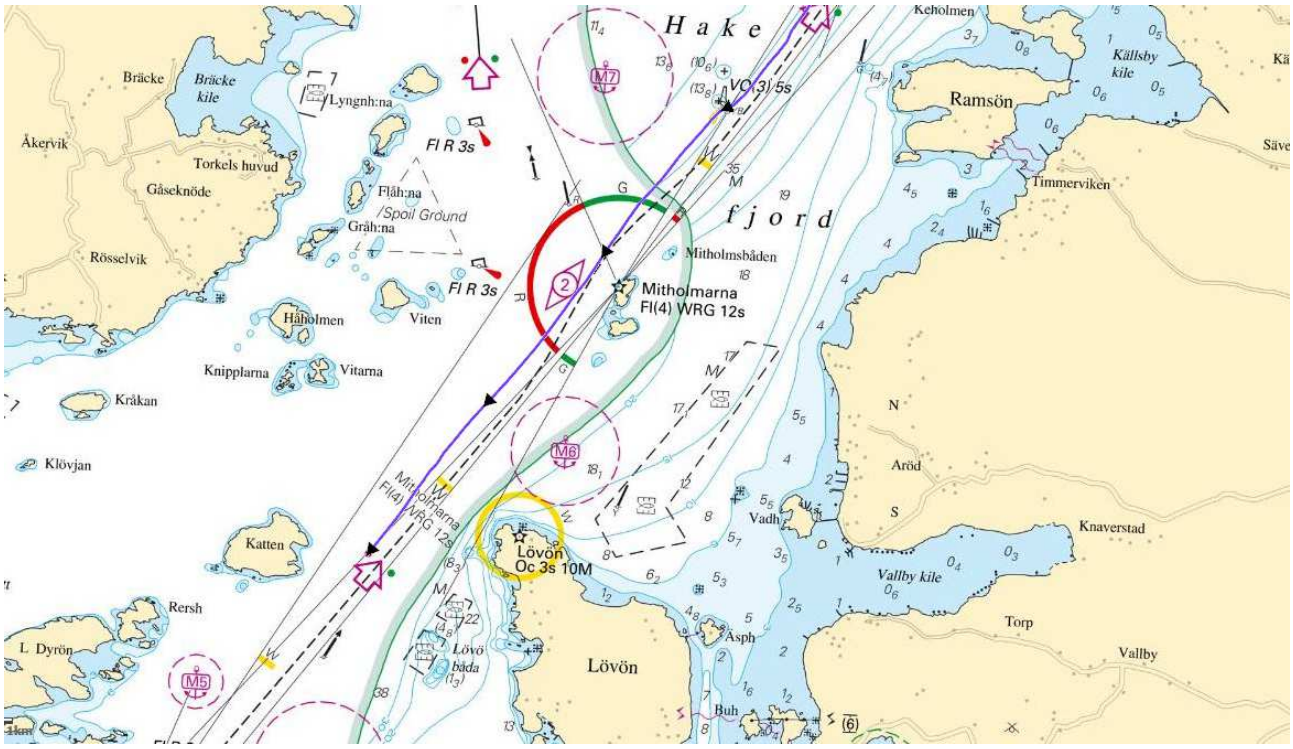
Efter angiven tidpunkt har Skippo inte mottagit ytterligare positionsrapporter från kontot.

Förundersökningsledaren begär ut uppgifter gällande den totala färddatan från 2026-07-28 vilket Skippo AB inte kan leverera. De lämnar uppgifter från kl. 19:00 till sista tidsstämpel. Notera att det finns tidigare positioner från resen som inte har lämnats ut.

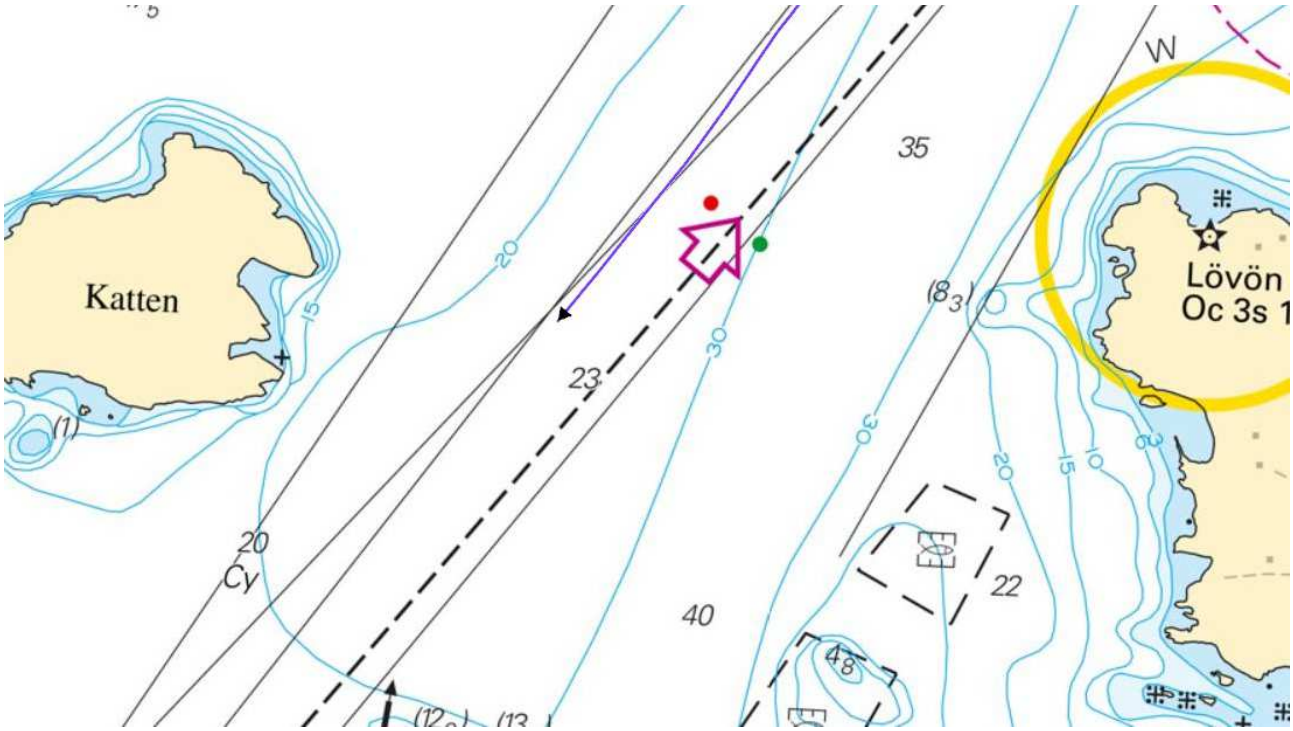
Skippo AB lämnar ut färddata i GPX-fil som kan öppnas med polisens karta. Kartan öppnas med sjökortsfunktion för att se sjömärken mm.

När detta PM skrivs har inte exakta positioner med exakt tid tagits fram av den färddatan som har lämnats in.

Översiktsbild.



Närbild över sista position.



SEKRETESS

Sammanfattning

En rimlig bedömning utifrån typfallet är att användare navigerar med Skippo på sin mobil utan extern gps-sändare så att positioner förmedlas via användarens mobila enhet, i det aktuella fallet iOS (Apple). Under normala omständigheter ges en korrekt positionering med felmarginal om 3-5 meter. Givet positioner längs den aktuella rutten och frånvaron av s.k outliers tyder allt på att rutten är tillförlitlig inom spannet för felmarginalen.

Detaljerat svar

Övergripande funktion

Appen prenumererar på positionsuppdateringar från operativsystemet, i det här fallet iOS. iOS interagerar med Global Navigation Satellite System (GNSS) hårdvaran och levererar positionsuppdateringar till Skippoappen. Appen använder positionen för att visa båten på sjökortet och andra positionsrelaterade tjänster inom appen, t ex att dela position med andra användare om användaren har slagit på denna funktion.

Hårdvaran

Vi vet inte huruvida användaren brukade en extern GNSS mottagare kopplad via sladd eller Blåtand, eller den inbyggd i mobiltelefonen. iOS levererar inte sådan information till apparna. En stor majoritet av Skippoanvändare brukar GNSS mottagaren inbyggt i mobilen och det är det vi utgår ifrån analysen nedan.

Enligt vår information hade användarens mobil en GNSS-mottagare (Snapdragon X55) integrerat i modemet så det är troligen den som användes. Den tar emot GPS, GLONASS, Galileo och QZSS. Multikonstellation betyder fler synliga satelliter och bättre geometri, vilket sänker felet jämfört med enbart GPS. Användarens enhet var enfrekvent (L1), alltså en kompetent men inte toppmodern mottagare.

Operativsystemet

Oavsett om GNSS källan är intern (från mobiltelefonen) eller extern levererar iOS inte rådata från mottagaren till apparna utan gör egna filtreringar, samt fusionering med wifi och mobilnät. Algoritmen är avsedd att balansera precision från tillgängliga källor med

SEKRETESS

batteriförbrukning. Vår app prenumererar sedan på “location updates” med parametern kCLLocationAccuracyBestForNavigation (se https://developer.apple.com/documentation/corelocation/kcllocationaccuracybestfornavigation) och en minimidistans om 2m. Med andra ord, vår app får positionsuppdateringar med högsta precision när iOS anser att enheten har förflyttats med 2m sedan den senast levererade positionen.

Värt att observera är att iOS kan stoppa uppdateringar till en app som ligger i bakgrunden för att spara på systemresurser och batteri.

Verklig noggrannhet till sjöss

Öppen himmel utan hinder är närapå bästa fallet för GNSS. På öppet vatten finns ingen skugga från byggnader eller vegetation och ingen urban multipath. Realistisk horisontell noggrannhet: 3–5 meter, ofta bättre vid god satellitgeometri.

För att få en känsla, vid 6 kn rör sig båten cirka 3.1 ms/s. Positionsfelet motsvarar därmed ungefär en sekund av färd.

Vad som kan förbättra noggrannhet

En extern GNSS mottagare monterad utomhus, t ex på ruffen. Vi vet inte om båten var utrustad med en sådan.

Vad som ändå kan degradera

Telefonen inomhus: I en sluten ruff, under kapell eller i fickan mot kroppen försämras signal-brusförhållandet påtagligt. Vi vet inte hur användaren bevarade mobiltelefonen under färden.

Havsytemultipath. Reflektion från vattenytan påverkar satelliter med låg elevation. Moderna mottagare hanterar det hyggligt, men det finns.

Nätverksbaserad position: Core Location fuserar GNSS med wifi och mobilnät. Hakefjorden ligger nära land, så mobiltäckning fanns sannolikt. Om någon enskild fix är masthärledd i stället för satellithärledd kan dess fel vara hundratals meter eller mer — och den skulle sett ut som vilken annan punkt som helst i vår data. Det som talar emot detta är att positionerna under en lång period följer en förutsägbar bana utan s k “outliers”, typisk en indikation av stabil och korrekt GPS position.

SEKRETESS

Hastighet och kurs

Kurs i vår data kommer från iOS positionsuppdateringar. Hastigheten finns inte i data som skickas av appen vid delning.

Processning inom vår app

För att minska antalet anrop för positionsdelning levereras positionsuppdateringar till våra servrar med minst 5s mellanrum, men bara om enheten befinner sig minst 20m från den position som senast skickades till våra servrar.

Polisen

PM

Exakt position på den förlista fritidsbåten

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Göran Sundström	2026-08-04	09:34

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Göran Sundström

Uppgiften avser
Exakt position på den förlista fritidsbåten

Uppgift
Jag har varit i kontakt med Ledningscentralbefäl Jennie Allard Workman på Kustbevakningen för att få reda på den exakt positionen på den havererade fritidsbåten.
Hon meddelar att den exakta positionen från vilken KVB001 bärgade vraket är 57°56'51.0"N 11°41'53.1"E.

SEKRETESS

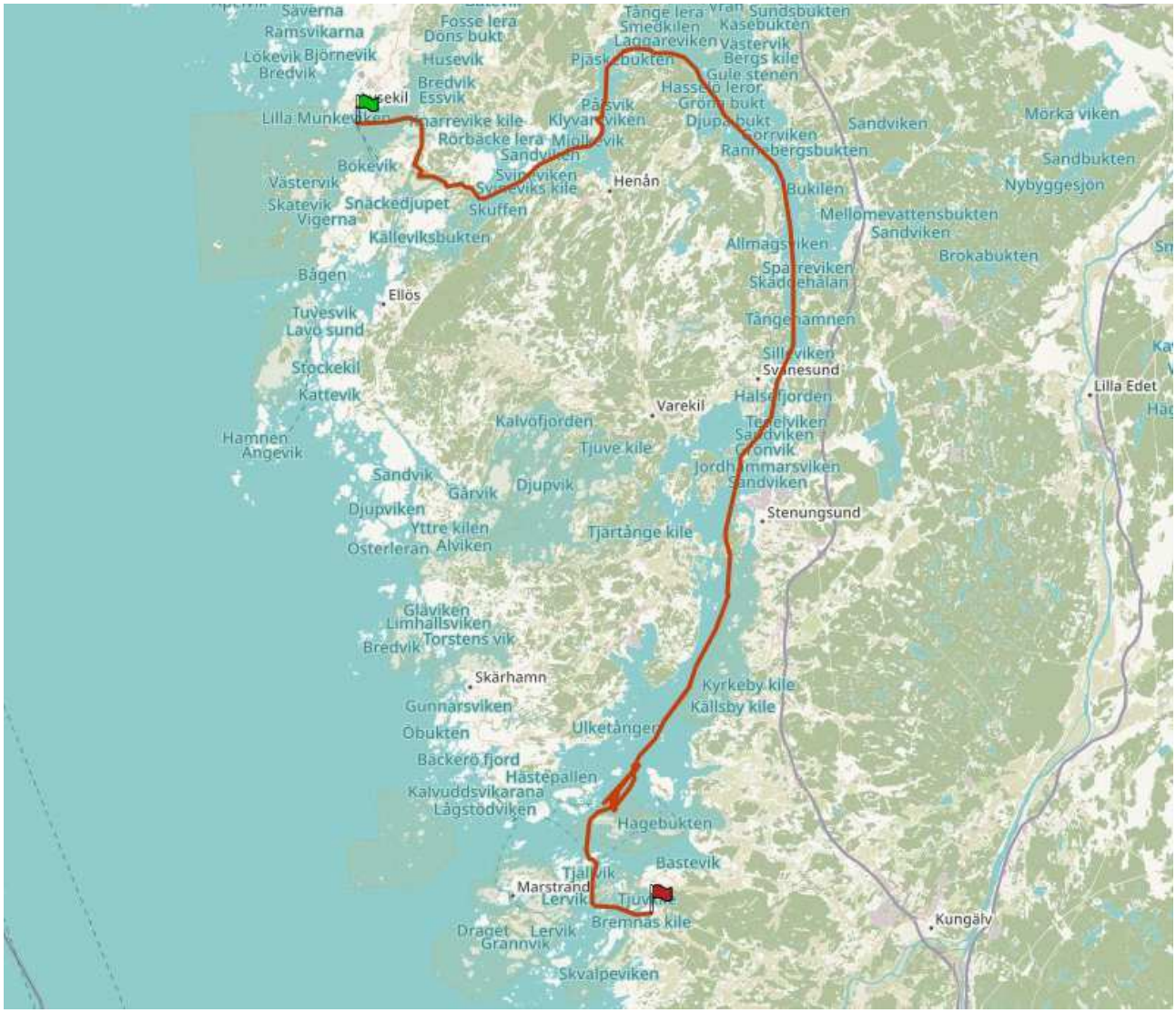
Polisen

PM

Datum 2026-07-29

Simon Toreskog inkommer med en datafil från appen Skippo som visar exakt färdväg som de haft på tisdagens resa innan olyckan.
Datafilen är i .gpx och kan öppnas i utvalda kartprogram.

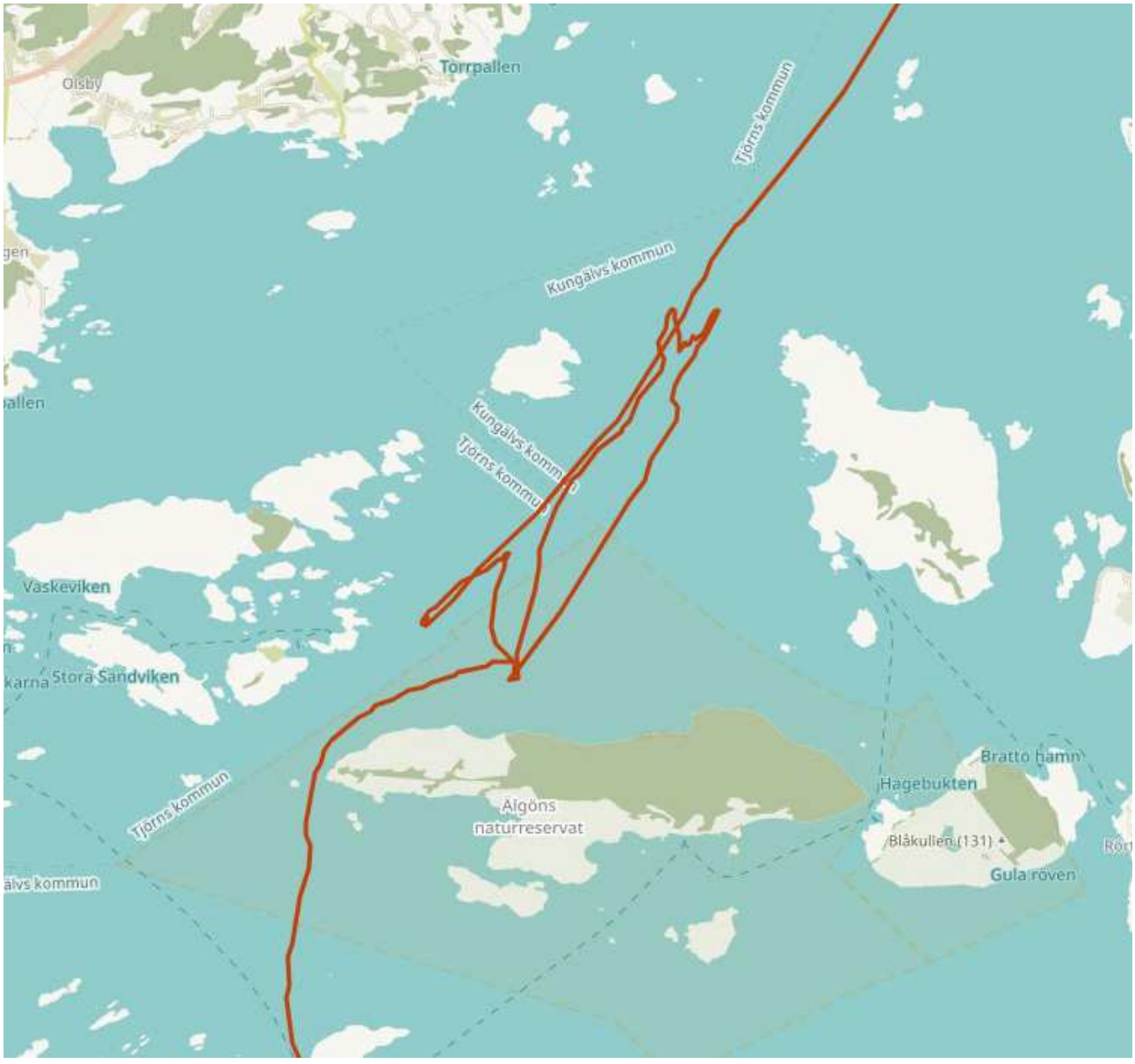
Översikt över färdvägen som registrerats tisdag, 2026-07-28.
Resan startar i Lysekil och fortsätter innanför Orust och Tjörn.



Tilläggsinformation till kartbilden.

Distance 92.47 KM 57.46 Miles	**Time** 13:49:14	**Average Speed** 6.69 KPH 4.16 MPH
Ascent No Elevation Data Available	**Descent** No Elevation Data Available	**Elevation Change** No Elevation Data Available

Översiktsbild över sannolikt olycksområde.



Närmare bild över sannolikt olycksområdet.



Närbild över sannolikt olycksområde.
De gula pilarna är tillagda i efterhand för att visa den färdlinje som visar initial rutt innan Simon vänder.



Färdväg från Simons Skippo mot kartbilden från Skippo för att visa färdväg.
Kartan från Skippo är lagd ovanför färdvägen från Simon med en genomskinlighet på 50%. Syftet är att visa farled, djup och eventuella märken.



SEKRETESS

Polisen

DATUM
2026-07-29

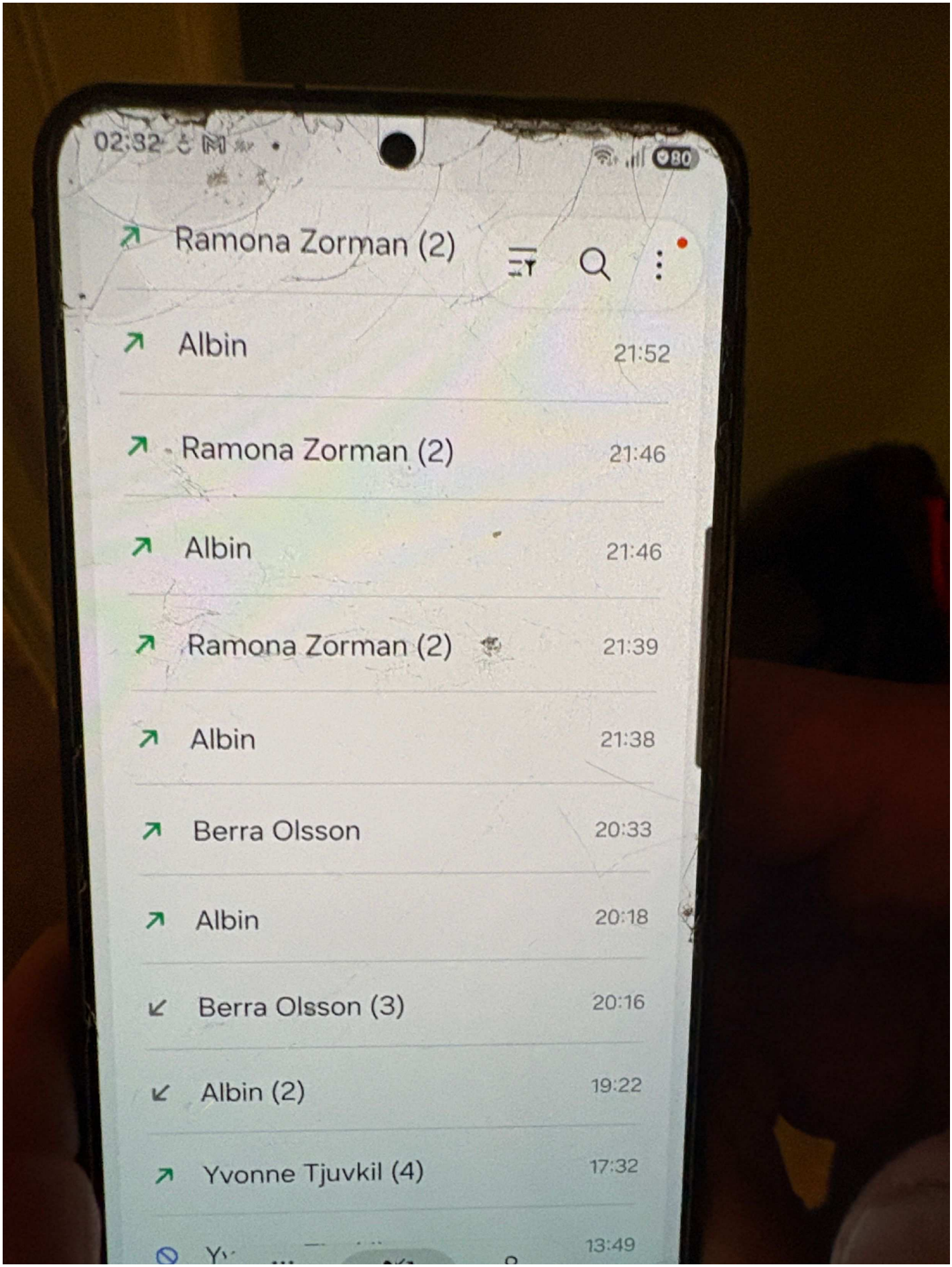
DIARIENUMMER
5000-K809967-26

Bildbilaga

ANTECKNINGAR

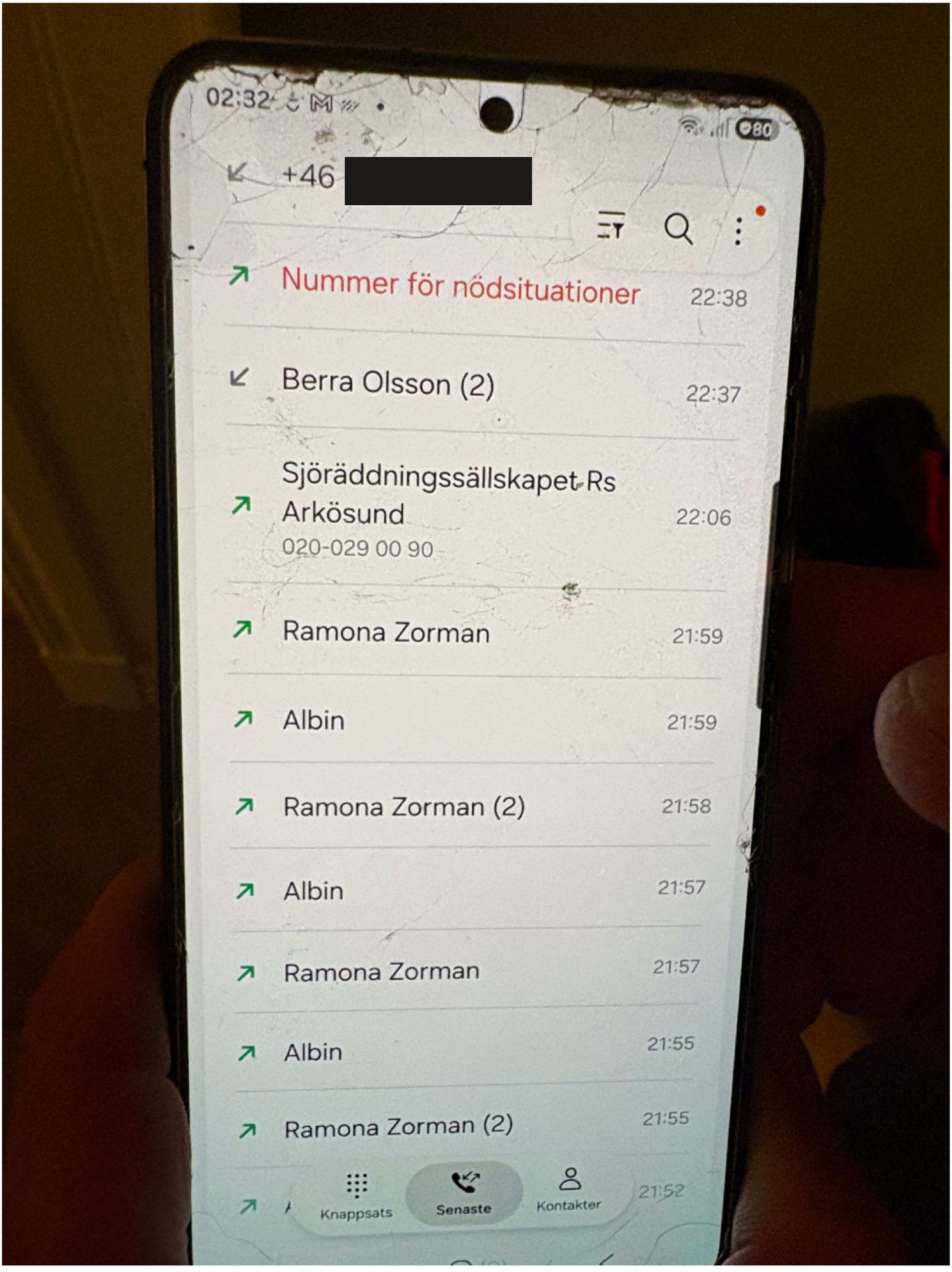
Vittnet Simons samtalslista från 2026-07-28.
Fotona är tagna i samband med förhör.

SEKRETESS



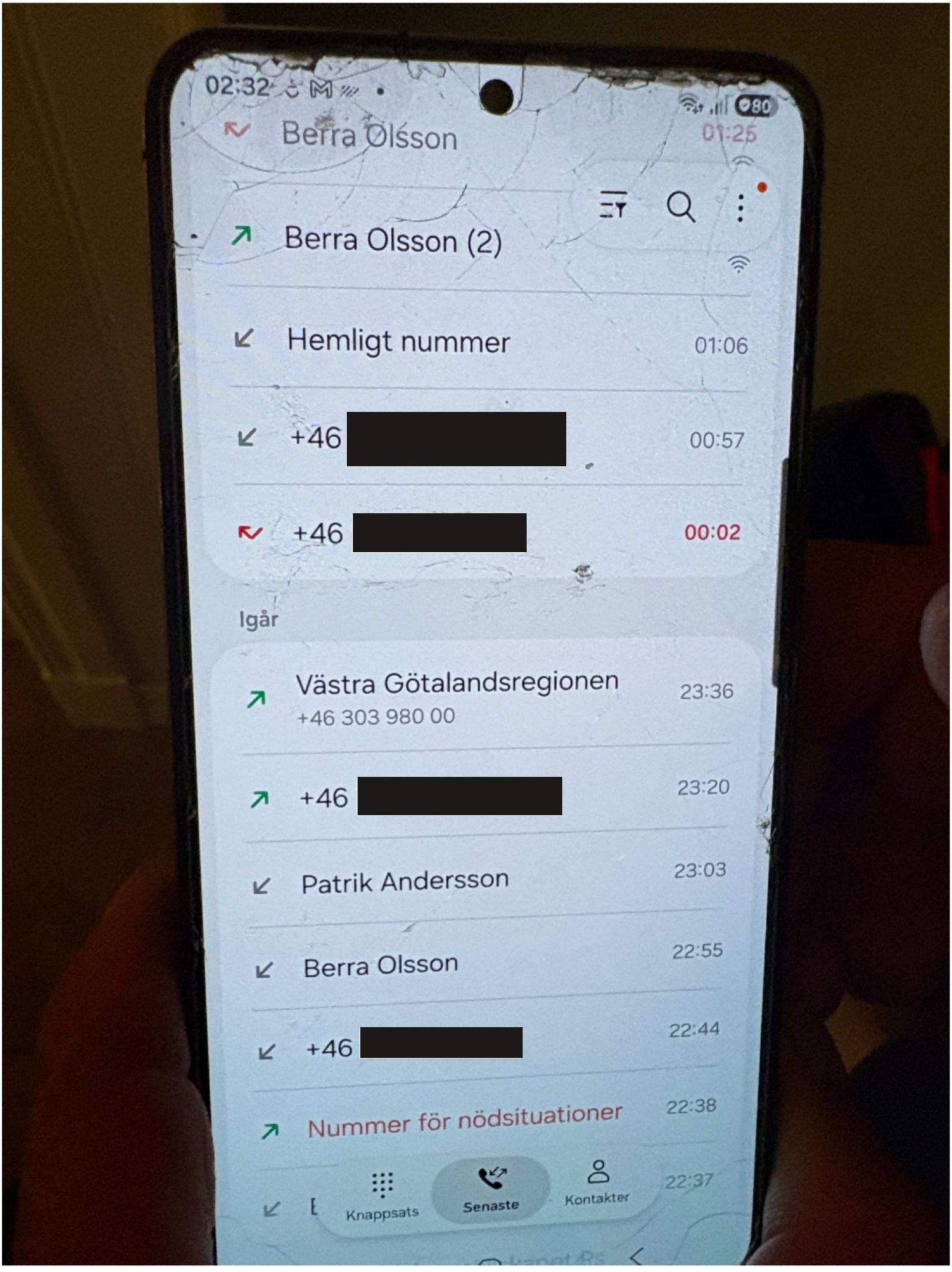
1. Brodern simons samtalslista

SEKRETESS



2. Brodern simons samtalslista

SEKRETESS



3. Brodern simons samtalslista

SEKRETESS

Polisen

Telefongenomgång

BG88843-7
5000-K809967-26
Mobiltelefon tillhörande Simon Toreskog

Polisen Region Väst

2026-08-04

SEKRETESS

Innehållsförteckning

1 SYFTE/UPPDRAG 3

2 METOD 3

3 PREMISSER 3

3.1 Information om enheten 3

3.2 Telefondata 4

3.2.1 Samtalslogg 4

3.2.2 SMS-meddelanden 5

3.3 Datafiler 5

1 Syfte/Uppdrag

Genomgång av beslag 5000-BG88843-1, en telefon med tillhörande SIM-kort beslagtagen ifrån Simon Toreskog. Telefonen togs i beslag måndagen den 3 augusti 2026 i samband med vittnesförhör. Telefonen lämnades ut dagen efter till Simon efter att den extraherats.

Syfte med undersökningen är att utröna om det finns spår i telefonen gällande kommunikation mellan Simon och de inblandade personerna som fanns på den förolyckade fritidsbåten under tisdagen den 28 juli 2026.

2 Metod

Genomgången av telefonen följer de rubriker/mappar som är satta av telefontömnings-programmet Cellebrite Reader. Under avsnitt 3.2 Telefondata och 3.3 Datafiler redogörs för det innehåll som anses relevant för utredningen. Det finns flertalet rubriker/mappar som anses ha ett irrelevant innehåll för utredningen, dessa rubriker är granskade men presenteras inte i detta protokoll.

Telefonen har extraherats i två omgångar, en total extrahering och en gällande den 28 juli 2026. Endast UFED-rapporten på datumet för olyckan har granskats då telefonen i sin helhet inte anses vara relevant.

3 Premisser

3.1 Information om enheten

Den beslagtagna telefonen är av märket Samsung Galaxxy S23. Följande innehåll är extraherat från enheten den 28 juli 2026. Samtliga data i tabellen nedan är kontrollerade. De rubrikerna med relevant innehåll för frågeställningen kommer att redovisas vidare i rapporten.

Device Data

Aggregated Application Usage	159	Applications Usage Log	185
Call Log	47	Chat (Chats)	11 (16 messages)
Cookies	9 (2)	Device Connectivity	4
Device Events	380 (38)	Device Info	172
Emails	10	Network Connections	4 (4)
Searched Items	4	Social Media	17
Web History	152		

3.2 Telefondata

3.2.1 Samtalslogg

Under rubriken samtal finns 46 samtal registrerade med ett vanligt telefonnummer och ett samtal via WhatsApp. Samtalen från kl. 19:00 är sammanställda nedan. Telefonnummer 0104927700 går till Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC). Samtalet som sker genom WhatsApp sker tidigare under dagen och är inte relevant för utredningen.

Samtal som går till Ramona Zorman och Albin har inte besvarats av telefonägaren. Varför samtalen står som besvarade och ger en längd på samtalet går inte att specificera genom extraktionen. Om exempelvis telefonsvararen har aktiverats får kontrolleras med telefonoperatören.

Parter	Tid	Längd	Riktning	Status
Från: +4610[redacted]	2026-07-29 00:57:37(UTC+2)	00:01:17	Inkommande	Besvarad
Till: +4610[redacted]	2026-07-29 00:53:46(UTC+2)	00:00:52	Utgående	Besvarad
Från: +4610[redacted]	2026-07-29 00:46:34(UTC+2)	00:06:08	Inkommande	Besvarad
Till: +4610[redacted]	2026-07-29 00:06:23(UTC+2)	00:01:41	Utgående	Besvarad
Från: +4610[redacted]	2026-07-29 00:02:44(UTC+2)	00:00:00	Inkommande	Missat
Till: +46303[redacted] Västra Götalandsregionen	2026-07-28 23:36:00(UTC+2)	00:05:36	Utgående	Besvarad
Till: +4610[redacted]	2026-07-28 23:20:05(UTC+2)	00:04:21	Utgående	Besvarad
Från: +4610[redacted]	2026-07-28 23:07:14(UTC+2)	00:03:14	Inkommande	Besvarad
Från: +4670[redacted] Patrik Andersson	2026-07-28 23:03:22(UTC+2)	00:03:07	Inkommande	Besvarad
Från: +4670[redacted] Berra Olsson	2026-07-28 22:55:13(UTC+2)	00:04:02	Inkommande	Besvarad
Från: +4610[redacted]	2026-07-28 22:44:17(UTC+2)	00:00:13	Inkommande	Besvarad
Till: 112	2026-07-28 22:38:58(UTC+2)	00:05:14	Utgående	Besvarad
Från: +4670[redacted] Berra Olsson	2026-07-28 22:37:06(UTC+2)	00:00:30	Inkommande	Besvarad
Från: +4670[redacted] Berra Olsson	2026-07-28 22:33:50(UTC+2)	00:00:33	Inkommande	Besvarad
Till: 0200290090 Sjöräddningssällskapet Rs Arkösund	2026-07-28 22:06:47(UTC+2)	00:16:48	Utgående	Besvarad
Till: +4673[redacted] Ramona Zorman	2026-07-28 21:59:35(UTC+2)	00:00:13	Utgående	Besvarad
Till: 07[redacted] Albin	2026-07-28 21:59:16(UTC+2)	00:00:06	Utgående	Besvarad
Till: +4673[redacted] Ramona Zorman	2026-07-28 21:58:36(UTC+2)	00:00:12	Utgående	Besvarad
Till: +4673[redacted] Ramona Zorman	2026-07-28 21:58:03(UTC+2)	00:00:08	Utgående	Besvarad
Till: 07[redacted] Albin	2026-07-28 21:57:52(UTC+2)	00:00:04	Utgående	Besvarad
Till: +4673[redacted] Ramona Zorman	2026-07-28 21:57:23(UTC+2)	00:00:02	Utgående	Besvarad
Till: 07[redacted] Albin	2026-07-28 21:55:36(UTC+2)	00:00:03	Utgående	Besvarad
Till: +4673[redacted] Ramona Zorman	2026-07-28 21:55:08(UTC+2)	00:00:02	Utgående	Besvarad
Till: +4673[redacted] Ramona Zorman	2026-07-28 21:52:34(UTC+2)	00:00:02	Utgående	Besvarad
Till: 07[redacted] Albin	2026-07-28 21:52:26(UTC+2)	00:00:03	Utgående	Besvarad
Till: +4673[redacted] Ramona Zorman	2026-07-28 21:46:46(UTC+2)	00:00:09	Utgående	Besvarad
Till: +4673[redacted]Ramona Zorman	2026-07-28 21:46:20(UTC+2)	00:00:02	Utgående	Besvarad
Till: 07[redacted] Albin	2026-07-28 21:46:10(UTC+2)	00:00:04	Utgående	Besvarad
Till: +4673[redacted] Ramona Zorman	2026-07-28 21:39:25(UTC+2)	00:00:13	Utgående	Besvarad
Till: +4673[redacted] Ramona Zorman	2026-07-28 21:38:52(UTC+2)	00:00:04	Utgående	Besvarad

Till: 070[redacted] Albin	2026-07-28 21:38:35(UTC+2)	00:00:06	Utgående	Besvarad
Till: +4670[redacted] Berra Olsson	2026-07-28 20:33:59(UTC+2)	00:00:55	Utgående	Besvarad
Till: 070[redacted] Albin	2026-07-28 20:18:46(UTC+2)	00:01:06	Utgående	Besvarad
Från: +4670[redacted] Berra Olsson	2026-07-28 20:16:40(UTC+2)	00:01:50	Inkommande	Besvarad
Från: +4670[redacted] Berra Olsson	2026-07-28 20:03:13(UTC+2)	00:11:21	Inkommande	Besvarad
Till: +4670[redacted] Berra Olsson	2026-07-28 19:53:34(UTC+2)	00:01:22	Utgående	Besvarad
Från: +4670[redacted] Albin	2026-07-28 19:22:33(UTC+2)	00:00:13	Inkommande	Besvarad
Till: +4670[redacted] Albin	2026-07-28 19:19:47(UTC+2)	00:00:33	Utgående	Besvarad

3.2.2 SMS-meddelanden

Under rubriken meddelanden finns 11 chattkonversationer och 16 meddelanden. Tre meddelanden sker genom sms.

Från	Till	Meddelande	Status	Tid
JRCC		Klicka på länken för att dela video från kameran. https://video.h113.no/video/lthGwIYBGjvvVBEzm4xo	Read	2026-07-28 23:21:13(UTC+2)
JRCC		Klicka på länken för att dela video från kameran. https://video.h113.no/video/gF9EH_d2SaN4yiWsJRh7	Read	2026-07-28 23:21:36(UTC+2)

Från	Till	Meddelande	Status	Tid
	+4673[redacted] Ramona Zorman	Vi har maskinbrand. Kan ni svara i telefon?	Sent	2026-07-28 21:48:31(UTC+2)

Från	Till	Meddelande	Status	Tid
	+4670[redacted] Albin	Vi har maskinbrand. Kan ni svara i telefon?	Sent	2026-07-28 21:49:14(UTC+2)

Ett meddelande skickas på signal med koordinater till en punkt mellan ön Katten och Lövön.

Från	Till	Ämne	Meddelande	Tid
+4676[redacted] Simon Toreskog	+4673[redacted] Hilde Lindell	Delad plats Spara, dela och navigera till platser med båt	https://www.skippo.se/plan?linkType=coordinate&lat=57.947772&lng=11.700054&title=MOB	2026-07-28 23:18:22(UTC+2)

3.3 Datafiler

Bilder och filmer är granskade. Inget som är av relevans för utredningen.

Polisen

PM

BG88843-1 (Simon Toreskogs telefon)

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Henrik Norlin	2026-08-11	09:14

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Henrik Norlin

Involverade personer	Personnummer/Orgnr	Roll
Toreskog, Simon		Berörd person

Uppgiften avser
BG88843-1

Uppgift
Undertecknad kontrollerade den extraherade mobiltelefon som tillhör Simon Toreskog i syfte att hitta bilder som visar Simons och Albins båtar under kvällen innan förlisningen. Den bild som skulle kunna ha betydelse för utredningen är en bild som finns i appen Instagram och som förefaller vara tagen på båtarna i Lysekil.

Protokoll från extraktionen innehållande bilden samt en förstorad bild biläggs detta PM.

/pinsp H Norlin

SEKRETESS

Extraction Report - Google Android Full File system

Cellebrite
www.cellebrite.com

Summary

Cellebrite Physical Analyzer version	10.10.0.1069
Report creation time	2026-08-11 09:08:01 +02:00
Time zone settings (UTC)	(UTC+01:00) Stockholm (Europe)
Case number	5000-K809967-26
Department	RC3 Väst
Evidence number	2026-5000-BG88843-1
Examiner name	u0013777
Organization	Polismyndigheten

Source Extraction

File System	
Decoding start date/time	2026-08-04 07:24:06
Selected device name	GOOGLE_ANDROID_FULL_FILE_SYSTEM
Selected manufacturer	Google
Time Zone	(UTC+01:00) Stockholm (Europe)

Plugins

#	Name	Author	Version
1	**PADbBackupReportReader**	Cellebrite	2.0

Contents

Type	Included in report	Total
Data Files	1	1
Images	1	1
Tagged items	1	1

SEKRETESS

Data Files (1)

Images (1)

#	File Info		Additional file info		Thumbnail	Deleted	*
1	**Name:**	Mzk1MTA5MjczOTEyNDI2MDk1NA==.3-ccb7-51170_2080	**Size (bytes):**	376700			
	Path:	RFCW915S8GK-fs-full.zip/data/data/com.instagram.android/cache/images.stash/clean/Mzk1MTA5MjczOTEyNDI2MDk1NA==.3-ccb7-51170_2080	**Modified:**	2026-07-29 08:41:14(UTC+2)			
	MD5:	5ecfccb7d08898bd0cb6d4947002d7d3	**Accessed:**	2026-07-28 19:59:14(UTC+2)			
	MD5 in origin:	N/A	**Attachments:**	1			
			Attachment source:	Instagram			

Tagged items (1)

#	Type	Tag description	Event	Tags	Created	Modified	Back
1	Images		Mzk1MTA5MjczOTEyNDI2MDk1NA==.3-ccb7-51170_2080	Evidence	2026-08-11 08:59:17	2026-08-11 08:59:17	

File Info		Additional file info		Thumbnail	Deleted
Name:	Mzk1MTA5MjczOTEyNDI2MDk1NA==.3-ccb7-51170_2080	**Size (bytes):**	376700		
Path:	RFCW915S8GK-fs-full.zip/data/data/com.instagram.android/cache/images.stash/clean/Mzk1MTA5MjczOTEyNDI2MDk1NA==.3-ccb7-51170_2080	**Modified:**	2026-07-29 08:41:14(UTC+2)		
		Accessed:	2026-07-28 19:59:14(UTC+2)		
MD5:	5ecfccb7d08898bd0cb6d4947002d7d3	**Attachments:**	1		
		Attachment source:	Instagram		
MD5 in origin:					

SEKRETESS

God morgon Lysekil



Polisen

Transkriberad ljudfil från bryggan - Misje Verde

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Originalhandlingens förvaringsplats	Datum	Tid
	2026-08-21	07:28

Involverade personer	Personnummer/Orgnr	Roll
Kudrin, Alexey		Berörd person

Involverad personal	Funktion
Henrik Norlin	Uppgiftslämnare

Berättelse

För att få en sammanslagen transkribering av ljudet och samtalen på Misje Verdes brygga har jag i detta dokument lagt ihop den utskrift som pinsp Peter Flygård gjort med de kompletteringar Alexey Kurdin gjort.

För att få spårbarhet/transparans i vem som hört vad redovisas även grunddokumenten för sig separat i protokollet (pinsp Flygårds PM samt PM upprättat av pinsp Norlin i samband med Kudrins genomlyssning).

Således torde detta dokument vara ett dokument som Kudrin vidimerat innehåller samtalsdelarna av vikt. Kudrins tillägg är markerade med ljusblå överstrykning (om utskrift är monokrom torde bakgrunden vara ljusgrå).

/pinsp H Norlin

SEKRETESS

Texten nedan är en sammanslagning av den transkribering som utfördes av pinsp Peder Flygård och de tillägg som Alexey Kudrin kompletterade med. Sammanslaget av pinsp h Norlin.

19:00:47
Lots: Did they say you are clear?
Kapten: According to the clerk, we are clear
L: …hard to saywhen you stand here.
Did you get the service on the equipment?
K: Yea
L: …straight away. Because I met some car. When I left there was somebody in supplies that came in through the gates.
K: From the beginning they change the boats(?), but yesterday evening they brought a completely new one, brand new one, the best.
L: They brought something to the workshop, and then they… (ohörbart).
K: Yea, yea, yea.

19:03:37
L: Be steady on the south pylon on the bridge. A little bit… something like that.

19:04:07
K eller L: Yes, It's good.

19:05:01
L: Yes. Do you want me to take?
K: Yes, If you like.

19:05:26
L: Yes, yes.
We will se. Maybe it is a little bit … now in ballast.
K: For sure.
L: But the wind is also some places the other way.
K: Approximately eleven and a half.
L: It's a lot.
Four hours… but I will disembark a bit earlier
K: I see. (ohörbart) 300.
L: When you are ready… cruiser (ohörbart).
K: (Ohörbart)

19:06:28
L: Oh, I forgot my charger last time.
K: (ohörbart) yours
L: It's a good thing I came back. It happened to me once before. I forgot my iPad on this containership. Then I led it in the departure. And the captain said, you forgot your iPad. He was happy, and I said, no I know I was going to have it, so I just left it here. But I didn't, I forgot it. He was so happy about it.

This thing that I put in (ohörbart), it's been sustained and has been in the Northsea for two months… tanker also. The radio has also been in the Northsea.

SEKRETESS

19:07:19
L: We have som spatter. Now we can switch back this one to scanning.
K: It's easy to switch, okay.
L: I don't know, I have never…
K: It is this one.
L: Oh, yea.
K: It's easy.
L: Your'e oldschool. Now it's so much of these screens everywhere.

Replikskiftet slutar 19:07:39.

19:08:03
L: Are you going now to Norway?
K: Yes, six in (6:30) I will be there. (Alexey uppger at than syftar på Kragerö).

19:09.00
ANROP PÅ RADION TILL BRYGGAN. BARA BROTTSTYCKEN.
(Alexey uppger att han här pratar ryska i bakgrunden i en kommunikationsradio med en matros kallad AB. AB säger att han är standby).

Kl 19:09:35
K: Is it ok for you , I will work some…
L: Absolutely.
K: … paper job.

19:10:24
NÅGON BESÄTTNING KOMMER TILL BRYGGAN. TALAS LITE RYSKA.

19:11:20
L: Can you switch on the wipers, captain?
K: Sorry?
L: The wipers. I could manage yesterday without them so I didn't remember. Can I have this…
K: You can increase or decrease the frequency.

DET TALAS OM VINDRUTETORKARNA, MEN DET HÖRS INTE VAD SOM SÄGS. DET HÖRS SEDAN GNISSEL FRÅN TORKARNA.

19:33:14
K: Tea, coffee?
L: Coffee.
K: Two spoons?
L: Two spoons is most perfect.
K: Maybe you like to have dinner?
L: No, I have dinner before I left. Thank you anyway.

19:37:04
KAPTENEN FRÅGAR OM NÅGOT TILLBEHÖR TILL KAFFET.
K: For me it is not good.

SEKRETESS

L: With me it is okay.

19:37
BAKGRUNDSLJUD SOM LÅTER SOM RADIO ELLER TV. RYSKA. MUSIK OCH TAL.

19:46:30-19:47:20
KAPTENEN TALAR RYSKA MED NÅGON
Alexey uppger att han här frågar matrosen AB efter cigaretter och går ut på bryggvingen för att röka.

19:57:00
INKOMMANDE RADIOANROP SOM INTE GÅR ATT HÖRA VAD SOM SÄGS

20:04:23
RADIOANROP FRÅN LOTS
L: VTS Marstrand, Misje Verde.
Svar: Misje Verde, this is VTS Marstrand.
L: I´m before Strandanäs, outbound.
Svar: No reported traffic.
L: Okay, thank you.

20:11:28
RADIOANROP FRÅN LOTS
L: Svanesundsfärjan, Misje Verde
Svar: Svanesundsfärjan svarar.
L: Ja, god kväll. Då kommer vi vid Djurnäs udde här, nere hos dig om en tio minuter, sydgående.
Svar: Okay, då har vi koll på er här.
L: Tackar.

20:19:05
NÅGON SÄGER NÅGOT PÅ RYSKA SOM KAPTENEN SVARAR KORT PÅ UNGEFÄR SAMTIDIGT TALAR LOTSEN Kaptenen talar ryska i telefonen med sin fru i bakgrunden.

L: I will just reduce a little bit here.
K: Sorry?
L: I will just reduce a little bit.
K: Yes, no problem.

KAPTENEN FORTSÄTTER ATT PRATA RYSKA MED NÅGON, DET LÅTER SOM EN KVINNA.
SAMTALET PÅGÅR TILL 20:26:53.

SEKRETESS

20:30:08
RADIOANROP FRÅN LOTS
L: VTS Marstrand, Misje Verde
Svar: Misje Verde, VTS Marstrand.
L: NÄMNER/STÄLLER FRÅGA OM HALSEFJORDEN (OHÖRBART)
Svar: No reported traffic.
L: Tank you

20:47:24
L: Can we switch over to handstearing, captain.
K: Yes. Do you know how to do i here?
L: Yes, it is just one button.
K: Do you want more coffee?
L: No, I'm fine thank you. (Alexey uppger att han kl 20:48:30 lämnar bryggan för att röka).

20:52:35
L: The autopilot is the other button, and then…
K: Yes.
L: I stear.
K: You are stearing

20:53:19
K: You are going to leave before (ohörbart) anchor (ohörbart)? Or after?
L: Just when we leave the archipelago. Before the fjord.
K: Okay. In one hour?
L: Yes, something like that, yes.
K: Don't forget your charger.
L: No, I have already put it in my backpack.
K: We are not planning any voyage to Uddevalla next month. Next month we will stay in Norway.
K: (ohörbart)
L: Ferro Mangan? (Är osäker på om detta är rätt).
K: Yes.
L: They have a lot of… they have some steelfactories in Norway, yes.
K: Yes, in (ohörbart).
L: Aluminium?
K: Sorry?
L: Is it aluminium, or steel?
K: No, steel. We are waiting in the fjord a little longer. At the anchorige, a big vessel to come, a big raft. So we can (ohörbart)
L: So like ship to ship?
K: Yes, yes.
L: Whith this big bars of steel, or is it like…
K: Fenders (?)
L: I mean, the cargo, is it like…
DE PRATAR I MUNNEN PÅ VARANDRA, OHÖRBART
K: (ohörbart) per cent (%), only.

SEKRETESS

20:55:23
L: About one hour, yea.

20:57:35
L: Hallå, Fredrik, det är sjöfartsverkets lots. Hej du. Jag bokade i appen här, men jag tog fel på en timme. Alldeles nyss, från Marstrand till Ljungskile. Ja, 22:15, är det ju (ohörbart). Jättebra, tack ska du ha, hej.

20:58:51
L: Soon I will know how to do everything on the bridge. Now I know the radar, the autopilot and the window wipers. You can show me the salary program, and you can go home.
K: Also we can pull over an use the track menu (?). (Ohörbart).
L: Yes, it is a good system. But I prefer the heading of (ohörbart). It is very good, this type of control, but you get no sense of the drift, because the system will manage the drift.
K: Yea.
L: And I don't know what's happening. We had this system, but the older version on a ship I was captain on, and the ship mate was so used to trackcontrol system (ohörbart). He thought it was to difficult to do it (ohörbart). Very strange guy. Also, he never learned how to handstear. He was shipmate for fifteen years, he didn't know how to do it. And if you have been shipmate for fifteen years, it is very difficult to say that, I have to practice handstearing, because everybody thinks that you should know how to do it. He never did it. But he was good at cargo planning.
K: Oh, yea.
L: But in this system I didn't find the curve EBL (?) like if you take a new course, normally, let's say that we will turn, then you program a new course, for example, something, two, zero, zero, that will be the next course. Then you will get this line with the turn, and the turning ready, so you can see. But I don't find it in this system. Maybe this function is not in this version.
K: Maybe.
L: Because it is also very good for example if you are going to turn into between two buoys.
K: Hm, hm.
L: And you have this turning. And when you see that you are between the buoy, you execute… you know where you will end up.
K: It's quite good.

Replikskiftet avslutas 21:01:30.

21:19:28
L: VTR Marstrand, Misje Verde
Svar: Misje Verde, VTR Marstrand
L: (Ohörbart) Medholmarna
Svar: (Ohörbart)… via Medholmarna…. traffic.
L: Okay.

21:20:00
KOMMUNIKATIONEN AVSLUTAS MED MARSTRAND. SISTA KOMMUNIKATION INNAN OLYCKAN

SEKRETESS

21:27 (OLYCKAN INTRÄFFAR)

21:34:59
FÖRSTA KOMMUNIKATION EFTER OLYCKAN
K: (ohörbart) south…
L: (ohörbart) no…north… route
21:36:42
K: 20 minutes to go?
L: Nja, 15 maybe.

21:38:55
L: I will slow down a little bit, just for this marina here.
K: Okay.

SÄNKER HASTIGHETEN FRÅN 12 KNOP TILL 9 KNOP PÅ CA TRE MINUTER.

K: Pilot left the port?
L: Yea, they are on their way.

21:43:35
L: I think we will go straight out there and then make a turn to the port.
K: Yea, okay, no problem.
(Ohörbart).

21:44:15
KAPTEN GER ORDER PÅ RYSKA PÅ INTERCOMRADIO (Detta sker enligt Alexey 10 minuter innan lotsen lämnar fartyget)

21:45:04
L: There is a sauna there.
K: Sauna?
L: Yea.
K: Public one? (Ohörbart).
L: Yea.
K: Is it expensive?
L: No, it is very cheap, I think like five Euros.

21:45:57
L: Lotsbåten, ett två.
Svarar: Det var lotsbåten ja.
L: Ja, god kväll. Jag kommer ut vid Åstol och så svänger jag ner babord, och så är lejdaren på babords sida, så får vi se om vi kan komma rätt (?).
Svarar: Jajamän, det fixar vi då.

21:47:14
L: Before I leave I will report to the VTS, you don't have to report again.
K: Okay, that's good.
L: Just stand by, channel ten.

SEKRETESS

K: Is it possible to leave …(ohörbart)
L: It goes according to your route. It looks okay. You can just follow your route, no problem.
K: Okay.
L: It's usually current here, strong current.
K: Okay.
L: North going current. … so you don't drift away. The only shallow is here, but it is eleven meters, at least.
K: Okay, no problem.
L: And the pilot boat is also on channel ten.
K: Yea.
L: And as I said, we go this course straight out, and when the pilot boat approaches, then we turn to the port.
K: Yea.
L: I can go down, and you can turn to port, and normally it will be the best lead, while you are turning.
K: Okay.
L: And then you just go back to your rooms.
K: Yea.
L: I will also monitor on my iPad until you're out. The pilotage line is here.
K: Okay.
L: But your know what to do, you just continue the navigation by yourself.
K: Okay.
L: …. Routine drive…(svårt att höra). And see that nothing happens until you are out.

21:49:16
L: (Ohörbart).

21:50:39
L: Let's go down to 60 %. I think that will be good.

21:50:50
L: VTS Marstrand, Misje Verde.
Svarar: Misje Verde, VTS Marstrand.
L: Pilot will soon disembark on Marstrandfjorden. And she will proceed later on north of Storebådan (?).
Svar: Pilot… embark. … north of the Storebådan. Later on to the west, is that correct?
L: Northwest, for Norway.
Svar: Northwest for Norway. I have no….. traffic. (Mycket svårt att höra).
L: Thank you.

21:51:44
L: Stand on the port side, you have a cardinalbuoy here.
K: Yea, I see.
L: Just keep that on the…
K: …port side
L: Yea, exact.
K: Shall we slow down more, a little bit?
L: Yea, a little bit more.
K: One Zero.

SEKRETESS

21:53:25
L: Ja, lotsbåten. … så kommer jag ner.
Svarar: Det gör vi.
L: Okay captain.
K: Yes, thank you.
L: It has been a pleasure, welcome back next time. And now when I go down you can just…
K: Already, already slowly swinging.
L: Take on the handstearing.
K: Yea, no problem.
L: Thank you, bye, bye.
K: Bye.

21:53:29
LOTSEN LÄMNAR BRYGGAN

Inspelning fortsätter på bryggan till 22:29:59.

Polisen

PM

Transkribering, inspelning från bryggan

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Peder Flygård	2026-08-11	09:26

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Peder Flygård

Uppgiften avser

Uppgift

Utredare Insp Peder Flygård (undertecknad) har lyssnat igenom ljudfil från bryggan på Misje Verde. Jag har skrivit ner det jag har hört, vilket skulle kunna avvika något från det som verkligen sägs. Har jag inte kunnat uppfatta vad som sägs så har jag markerat det med (ohörbart), eller markering (...)
Tidsangivelser kan avvika med någon sekund eller ett par.

19:00:47
Lots: Did they say you are clear?
Kapten: According to the clerk, we are clear
L: …hard to saywhen you stand here.
Did you get the service on the equipment?
K: Yea
L: …straight away. Because I met some car. When I left there was somebody in supplies that came in through the gates.
K: From the beginning they change the boats(?), but yesterday evening they brought a completely new one, brand new one, the best.
L: They brought something to the workshop, and then they… (ohörbart).
K: Yea, yea, yea.

19:03:37
L: Be steady on the south pylon on the bridge. A little bit… something like that.

19:04:07
K eller L: Yes, It's good.

19:05:01
L: Yes. Do you want me to take?
K: Yes, (ohörbart), work

19:05:26
L: Yes, yes.
We will se. Maybe it is a little bit … now in ballast.
K: For sure.

SEKRETESS

L: But the wind is also some places the other way.
K: Approximately eleven and a half.
L: It's a lot.
Four hours… but I will disembark a bit earlier
K: I see. (ohörbart) 300.
L: When you are ready… cruiser (ohörbart).
K: (Ohörbart)

19:06:28
L: Oh, I forgot my charger last time.
K: (ohörbart) yours
L: It's a good thing I came back. It happened to me once before. I forgot my iPad on this containership. Then I led it in the departure. And the captain said, you forgot your iPad. He was happy, and I said, no I know I was going to have it, so I just left it here. But I didn't, I forgot it. He was so happy about it.

This thing that I put in (ohörbart), it's been sustained and has been in the Northsea for two months… tanker also. The radio has also been in the Northsea.

19:07:19
L: We have som spatter. Now we can switch back this one to scanning.
K: It's easy to switch, okay.
L: I don't know, I have never…
K: It is this one.
L: Oh, yea.
K: It's easy.
L: Your'e oldschool. Now it's so much of these screens everywhere.

Replikskiftet slutar 19:07:39.

19:08:03
L: Are you going now to Norway?
K: Yes, six in (ohörbart) I will be there.

19:09.00

ANROP PÅ RADION TILL BRYGGAN. BARA BROTTSTYCKEN.
no expected or reported (ohörbart)

19:10:24

NÅGON BESÄTTNING KOMMER TILL BRYGGAN. TALAS LITE RYSKA.

19:11:20
L: Can you switch on the wipers, captain?
K: Sorry?
L: The wipers. I could manage yesterday without them so I didn't remember. Can I have this…
K: You can increase or decrease the frequency.

DET TALAS OM VINDRUTETORKARNA, MEN DET HÖRS INTE VAD SOM SÄGS.
DET HÖRS SEDAN GNISSEL FRÅN TORKARNA.

SEKRETESS

19:33:14
K: Tea, coffee?
L: Coffee.
K: Two spoons?
L: Two spoons is most perfect.
K: Maybe you like to have dinner?
L: No, I have dinner before I left. Thank you anyway.

19:37:04
KAPTENEN FRÅGAR OM NÅGOT TILLBEHÖR TILL KAFFET.
K: For me it is not good.
L: With me it is okay.

19:37
BAKGRUNDSLJUD SOM LÅTER SOM RADIO ELLER TV. RYSKA. MUSIK OCH TAL.

19:46:30-19:47:20
KAPTENEN TALAR RYSKA MED NÅGON

19:57:00
INKOMMANDE RADIOANROP SOM INTE GÅR ATT HÖRA VAD SOM SÄGS

20:04:23
RADIOANROP FRÅN LOTS
L: VTS Marstrand, Misje Verde
Svar: Misje Verde, this is VTS Marstrand.
L: I'm before Strandanäs, (ohörbart)
Svar: (Även svaret ohörbart) …..traffic
L: Okay, thank you.

20:11:28
RADIOANROP FRÅN LOTS
L: Svanesundsfärjan, Misje Verde
Svar: Svanesundsfärjan svarar.
L: Ja, god kväll. Då kommer vi vid Djurnäs udde här, nere hos dig om en tio minuter, sydgående.
Svar: Okay, då har vi koll på er här.
L: Tackar.

20:19:05
NÅGON SÄGER NÅGOT PÅ RYSKA SOM KAPTENEN SVARAR KORT PÅ UNGEFÄR SAMTIDIGT TALAR LOTSEN
L: I will just reduce a little bit here.
K: Sorry?
L: I will just reduce a little bit.
K: Yes, no problem.

KAPTENEN FORTSÄTTER ATT PRATA RYSKA MED NÅGON, DET LÅTER SOM EN KVINNA.
SAMTALET PÅGÅR TILL 20:26:53.

20:30:08

SEKRETESS

RADIOANROP FRÅN LOTS
L: VTS Marstrand, Misje Verde.
Svar: Misje Verde, VTS Marstrand
L: NÄMNER/STÄLLER FRÅGA OM HALSEFJORDEN (OHÖRBART)
Svar: (Ohörbart) …traffic.
L: Tank you

20:47:24
L: Can we switch over to handstearing, captain.
K: Yes. Do you know how to do i here?
L: Yes, it is just one (ohörbart).
K: Do you want more coffee?
L: No, I'm fine thank you.
20:52:35
L: The autopilot is the other button, and then…
K: Yes.
L: I stear.
K: You are stearing

20:53:19
K: You are going to leave before (ohörbart) anchor (ohörbart)? Or after?
L: Just when we leave the archipelago. Before the fjord.
K: Okay. In one hour?
L: Yes, something like that, yes.
K: Don't forget your charger.
L: No, I have already put it in my backpack.
K: We are not planning any voyage to Uddevalla next month. Next month we will stay in Norway.
K: (ohörbart)
L: Ferro Mangan? (Är osäker på om detta är rätt).
K: Yes.
L: They have a lot of… they have some steelfactories in Norway, yes.
K: Yes, in (ohörbart).
L: Aluminium?
K: Sorry?
L: Is it aluminium, or steel?
K: No, steel. We are waiting in the fjord a little longer. At the anchorige, a big vessel to come, a big raft. So we can (ohörbart)
L: So like ship to ship?
K: Yes, yes.
L: Whith this big bars of steel, or is it like…
K: Fenders (?)
L: I mean, the cargo, is it like…
DE PRATAR I MUNNEN PÅ VARANDRA, OHÖRBART
K: (ohörbart) per cent (%), only.

20:55:23
L: About one hour, yea.

20:57:35
L: Hallå, Fredrik, det är sjöfartsverkets lots. Hej du. Jag bokade i appen här, men jag tog fel på en timme. Alldeles nyss, från Marstrand till Ljungskile. Ja, 22:15, är det ju (ohörbart). Jättebra, tack ska du ha, hej.

20:58:51
L: Soon I will know how to do everything on the bridge. Now I know the radar, the autopilot and the window wipers. You can …. the salary, and you can go home.
K: Also we can pull over an use the track menu (?). (Ohörbart).
L: Yes, it is a good system. But I prefer the heading of (ohörbart). It is very good, this type of control, but you get no sense of the drift, because the system will manage the drift.
K: Yea.
L: And I don't know what's happening. We had this system, but the older version on a ship I was captain on, and the ship mate was so used to trackcontrol system (ohörbart). He thought it was to difficult to do it (ohörbart). Very strange guy. Also, he never learned how to handstear. He was shipmate for fifteen years, he didn't know how to do it. And if you have been shipmate for fifteen years, it is very difficult to say that, I have to practice handstearing, because everybody thinks that you should know how to do it. He never did it. But he was good at… (?).
K: Oh, yea.
L: But in this system I didn't find the curve EBL (?) like if you take a new course, normally, let's say that we will turn, then you program a new course, for example, something, two, zero, zero, that will be the next course. Then you will get this line with the turn, and the turning ready, so you can see. But I don't find it in this system. Maybe this function is not in this version.
K: Maybe.
L: Because it is also very good for example if you are going to turn into between two buoys.
K: Hm, hm.
L: And you have this turning. And when you see that you are between the buoy, you execute… you know where you will end up.
K: It's quite good.

Replikskiftet avslutas 21:01:30.

21:19:28
L: VTR Marstrand, Misje Verde
Svar: Misje Verde, VTR Marstrand
L: (Ohörbart) Medholmarna
Svar: (Ohörbart)… via Medholmarna…. traffic.
L: Okay.

21:20:00
KOMMUNIKATIONEN AVSLUTAS MED MARSTRAND. SISTA KOMMUNIKATION INNAN OLYCKAN

21:27 (OLYCKAN INTRÄFFAR)

21:34:59
FÖRSTA KOMMUNIKATION EFTER OLYCKAN
K: (ohörbart) south…
L: (ohörbart) no…north… route
21:36:42
K: 20 minutes to go?
L: Nja, 15 maybe.

21:38:55
L: I will slow down a little bit, just for this marina here.

SEKRETESS

K: Okay.

SÄNKER HASTIGHETEN FRÅN 12 KNOP TILL 9 KNOP PÅ CA TRE MINUTER.

K: Pilot lift (ohörbart)
L: Yea, they are on their way.

21:43:35
L: I think we will go straight out there (ohörbart).
K: Yea, okay, no problem.
(Ohörbart).

21:44:15
KAPTEN GER ORDER PÅ RYSKA PÅ INTERCOMRADIO

21:45:04
L: There is a sauna there.
K: Sauna?
L: Yea.
K: Public one? (Ohörbart).
L: Yea.
K: Is it expensive?
L: No, it is very cheap, I think like five Euros.

21:45:57
L: Lotsbåten, ett två.
Svarar: Det var lotsbåten ja.
L: Ja, god kväll. Jag kommer ut vid Åstol och så svänger jag ner babord, och så är lejdaren på babords sida, så får vi se om vi kan komma rätt (?).
Svarar: Jajamän, det fixar vi då.

21:47:14
L: Before I leave I will report to the VTS, you don't have to report again.
K: Okay, that's good.
L: Just stand by, channel ten.
K: Is it possible to leave …(ohörbart)
L: It goes according to your route. It looks okay. You can just follow your route, no problem.
K: Okay.
L: It's usually current here, strong current.
K: Okay.
L: North going current. … so you don't drift away. The only shallow is here, but it is eleven meters, at least.
K: Okay, no problem.
L: And the pilot boat is also on channel ten.
K: Yea.
L: And as I said, we go this course straight out, and when the pilot boat approaches, then we turn to the port.
K: Yea.
L: I can go down, and you can turn to port, and normally it will be the best lead, while you are turning.
K: Okay.
L: And then you just go back to your rooms.
K: Yea.

SEKRETESS

L: I will also monitor on my iPad until you're out. The pilotage line is here.
K: Okay.
L: But your know what to do, you just continue the navigation by yourself.
K: Okay.
L: …. Routine drive…(svårt att höra). And see that nothing happens until you are out.

21:49:16
L: (Ohörbart).

21:50:39
L: Let's go down to 60 %. I think that will be good.

21:50:50
L: VTS Marstrand, Misje Verde.
Svarar: Misje Verde, VTS Marstrand.
L: Pilot will soon disembark on Marstrandfjorden. And she will proceed later on north of Storebådan (?).
Svar: Pilot… embark. … north of the Storebådan. Later on to the west, is that correct?
L: Northwest, for Norway.
Svar: Northwest for Norway. I have no….. traffic. (Mycket svårt att höra).
L: Thank you.

21:51:44
L: Stand on the port side, you have a cardinalbuoy here.
K: Yea, I see.
L: Just keep that on the…
K: …port side
L: Yea, exact.
K: Shall we slow down more, a little bit?
L: Yea, a little bit more.
K: One Zero.

21:53:25
L: Ja, lotsbåten. … så kommer jag ner.
Svarar: Det gör vi.
L: Okay captain.
K: Yes, thank you.
L: It has been a pleasure, welcome back next time. And now when I go down you can just…
K: Already, already slowly swinging.
L: Take on the handstearing.
K: Yea, no problem.
L: Thank you, bye, bye.
K: Bye.

21:53:29
LOTSEN LÄMNAR BRYGGAN

Inspelning fortsätter på bryggan till 22:29:59.

I tjänsten,
Insp Peder Flygård.

SEKRETESS

Polisen

Tjänsteanteckning

Alexey Kurdrin - genomlyssning av VDR-material

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Henrik Norlin	2026-08-20	10:13

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Henrik Norlin

Involverade personer	Personnummer/Orgnr	Roll
Kudrin, Alexey		Berörd person

Uppgiften avser

Uppgift

2026-08-28 kl 09:00 och framåt bereddes Kudrin möjlighet att lyssna igenom samtligt tillgängligt material från VDR på Misje Verde. Materialet startar från kl 19:00 den 28 juli.

Kudrin vill att material inhämtas även för tidsperioden kl 18:00 - 19:00 samma datum då det kan finnas konversationer med lotsen även innan kl 19:00 eftersom lotsen anlände till fartyget kl 18:45.

Jag kontrollerade med RC3 (CA S) så materialet inte redan är inhämtat och det är det inte. Jag fick en mejladress av Kudrin där materialet kan hämtas (ab@misje.no) och mejlade denna för att inhämta det efterfrågade materialet.

I samband med att Kudrin lyssnade på det tillgängliga materialet (från kl 19:00) ville han tillägga några saker. Dessa redovisas i separat PM upprättat av mig.

/pinsp H Norlin

Polisen

PM

Genomgång av ljudfil på VDR

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Henrik Norlin	2026-08-20	12:07

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Henrik Norlin

Involverade personer	Personnummer/Orgnr	Roll
Kudrin, Alexey		Berörd person

Uppgiften avser

Uppgift

Undertecknad satt tillsammans med Alexey Kurdin 2026-08-20 då han ville ta del av samtligt ljudmaterial i de VDR-uppgifter som säkrats från Visje Verde. Han har önskemål om att även få lyssna på ljudupptagningen mellan kl 18:00 - 19:00 vilket inte finns inhämtat i förundersökningen. Jag har efterfrågat detta hos rederiet (se separat PM). Ingen tolk närvarade vid tillfället. Alexey talar bra engelska och kommunikation mellan mig och Alexey skedde på engelska. Vi förstod varandra väl.

Alexey fick själv tillgång till materialet på en extern dator och med en extern högtalare. Han ville justera och poängtera följande avseende den utskrift som gjorts av ljudfilen:

Kl 19:05:01
L: Yes Do you want med to take?
K: Yes, If you like.
.
.
.

Kl 19:08:03
L: Are you going now to Norway?
K: Yes, six in (6:30) I will be there. (Alexey uppger at than syftar på Kragerö).
.
.
.

ANROP PÅ RADION TILL BRYGGAN. BARA BROTTSSTYCKEN.
(Alexey uppger att han här pratar ryska i bakgrunden i en kommunikationsradio med en matros kallad AB. AB säger att han är standby).

Kl 19:09:35

SEKRETESS

K: Is it ok for you , I will work some…
L: Absolutely.
K: … paper job.

Kl 19:46:30 – 19:47:20
KAPTENEN TALAR RYSKA MED NÅGON. Alexey uppger att han här frågar matrosen AB efter cigaretter och går ut på bryggvingen för att röka.

Kl 20:04:23
RADIOANROP FRÅN LOTS
L: VTS Marstrand, Misje Verde.
Svar: Misje Verde, this is VTS Marstrand.
L: I´m before Strandanäs, outbound.
Svar: No reported traffic.
.
.
.

Kl 20:19:05
Kaptenen talar ryska i telefonen med sin fru i bakgrunden.
.
.
.

Kl 20:30:08
RADIOANROP FRÅN LOTS
L: VTS Marstrand, Misje Verde
Svar: Misje Verde, VTS Marstrand.
L: NÄMNER/STÄLLER FRÅGA OM HALSEFJORDEN (OHÖRBART)
Svar: No reported traffic.

Kl 20:47:24
L: Can we switch over to handsteering, captain?
K: Yes, Do you know how to do it here?
L: Yes, it is just one button.
K: Do you want more coffee?
L: No, I´m fine thank you. (Alexey uppger att han kl 20:48:30 lämnar bryggan för att röka).
.
.
.

Kl 20:58:51
L: Soon I will know how to do everything on the bridge. Now I know the radar, the autopilot and the window wipers. You can show me the salary program, and you can go home.
K: Also we can pull over an use the track menu (?). (Ohörbart).
L: Yes, it is a good system. But I prefer the heading of (ohörbart). It is very good, this type of control, but you get no sense of the drift, because the system will manage the drift.
K: Yea.
L: And I don’t know what's happening. We had this system, but the older version on a ship I was captain on, and the ship mate was so used to trackcontrol system (ohörbart). He thought it was to difficult to do it (ohörbart). Very strange guy. Also, he never learned how to handstear. He was shipmate for fifteen years, he didn’t know how to do it. And if you have been shipmate for fifteen years, it is very difficult to say that, I have to practice handstearing,

because everybody thinks that you should know how to do it. He never did it. But he was good at cargo planning.
.
.
.

Kl 21:38:55
L: I will slow down a little bit, just for this marina here.
K: Okay.

SÄNKER HASTIGHETEN FRÅN 12 KNOP TILL 9 KNOP PÅ CA TRE MINUTER.

K: Pilot left the port?
L: Yea, they are on their way.

Kl 21:43:35
L: I think we will go straight out there and then make a turn to the port.
K: Yea, okay, no problem.
(Ohörbart).

Kl 21:44:15
KAPTEN GER ORDER PÅ RYSKA PÅ INTERCOMRADIO (Detta sker enligt Alexey 10 minuter innan lotsen lämnar fartyget)

//////

Övrigt

Alexey vill också nämna följande som han har sett när han gått igenom informationen i VDR:

Kl 21:05
Man ser trails efter två små båtar på X-bandsradarn.

Kl 21:06:59
Inställningarna ändras av lotsen på x-bandsradarn.

Kl 21:15
Trails på S-bandsradarn.

Kl 21:16
Man hör ljudet av ett mottaget e-mail.

Kl 21:22:14
Det syns på X-bandsradarn att det börjar regna. Inställningarna på radarn ändras.

Kl 21:22:29
Regninställningen ändras för andra gången.

Kl 21:22:44
Inställningen på X-bandsradarn ändras till OFF-center för att få en bättre vy framför fartyget.

/pinsp H Norlin

Polisen

PM

Privata bilder av fritidsbåtarna Doris och Elsa

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Henrik Norlin	2026-08-19	15:19

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Henrik Norlin

Uppgiften avser

Uppgift

Utredare Cecilia Alexandersson efterfrågade på fu-ledarens begäran privata bilder som tidigare tagits på Albins båt Doris samt Simons båt Elsa. Simons och Albins syster Ellinor Olsson skickade ett antal bilder som visar exteriör samt interiör på båtarna. Ett urval av dessa är sammanställt och ligger i bilaga till detta PM. Det är inte känt när i tid bilderna tagits eller på vilken plats.

/pinsp H Norlin

SEKRETESS

Privata bilder på fritidsbåtarna Doris och Elsa

SEKRETESS



Bild 1. Privat foto på båten Doris (Insänt av Albins syster Ellinor Olsson). Datum och tid för fotot okänt. Ansikten maskade på bilden.

SEKRETESS



Bild 2. Förstoring av bild 1. Ansikten maskade på bilden.

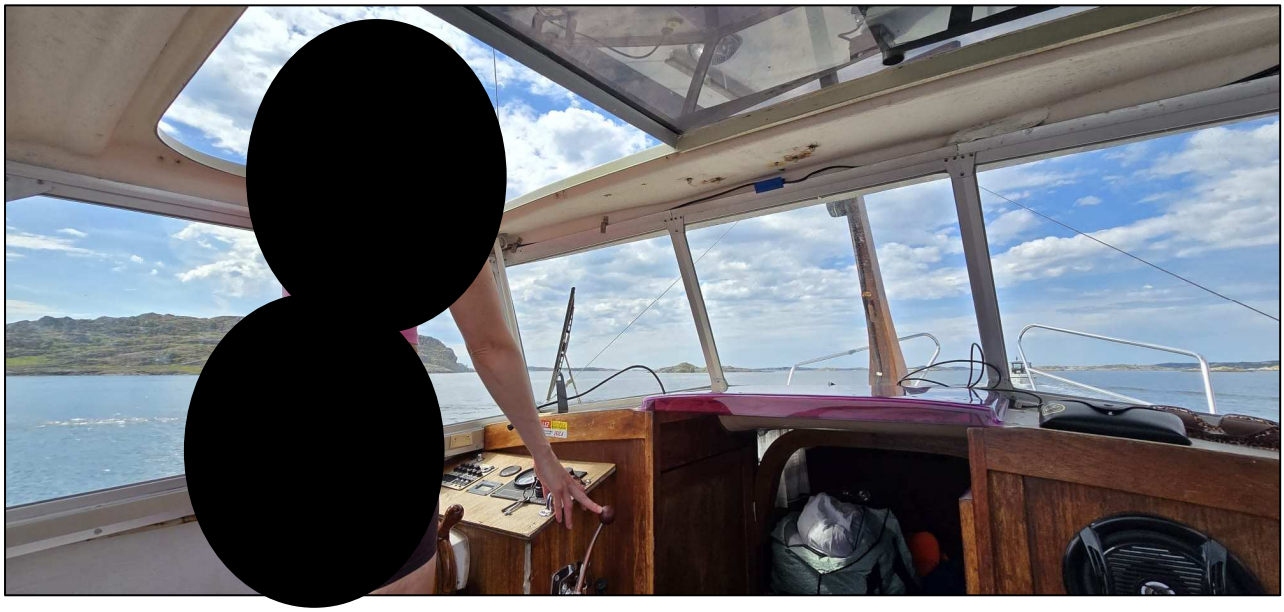


Bild 3. Privat foto av interiören på Doris. (Insänt av Albins syster Ellinor Olsson). Datum och tid för fotot okänt. Personen på bilden är maskad.

SEKRETESS



Bild 4. Privat foto av interiören på Doris. (Insänt av Albins syster Ellinor Olsson). Datum och tid för fotot okänt. Personen på bilden är maskad.

SEKRETESS



Bild 5. Privat foto av interiören på Doris. (Insänt av Albins syster Ellinor Olsson). Datum och tid för fotot okänt. Personen på bilden är maskad.

SEKRETESS



Bild 6. Privat foto på båten Elsa (Insänt av Albins syster Ellinor Olsson). Datum och tid för fotot okänt.

SEKRETESS



Bild 7. Privat foto på akterlanternan på båten Elsa (Insänt av Albins syster Ellinor Olsson). Datum och tid för fotot okänt.

Polisen

Kommandobryggan

2026-08-06, Tobias Hallberg, Utredare, Trafikbrott 2, Vänersborg



Fotografi(er) Kommandobryggan, 2026-08-07 10:45 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS

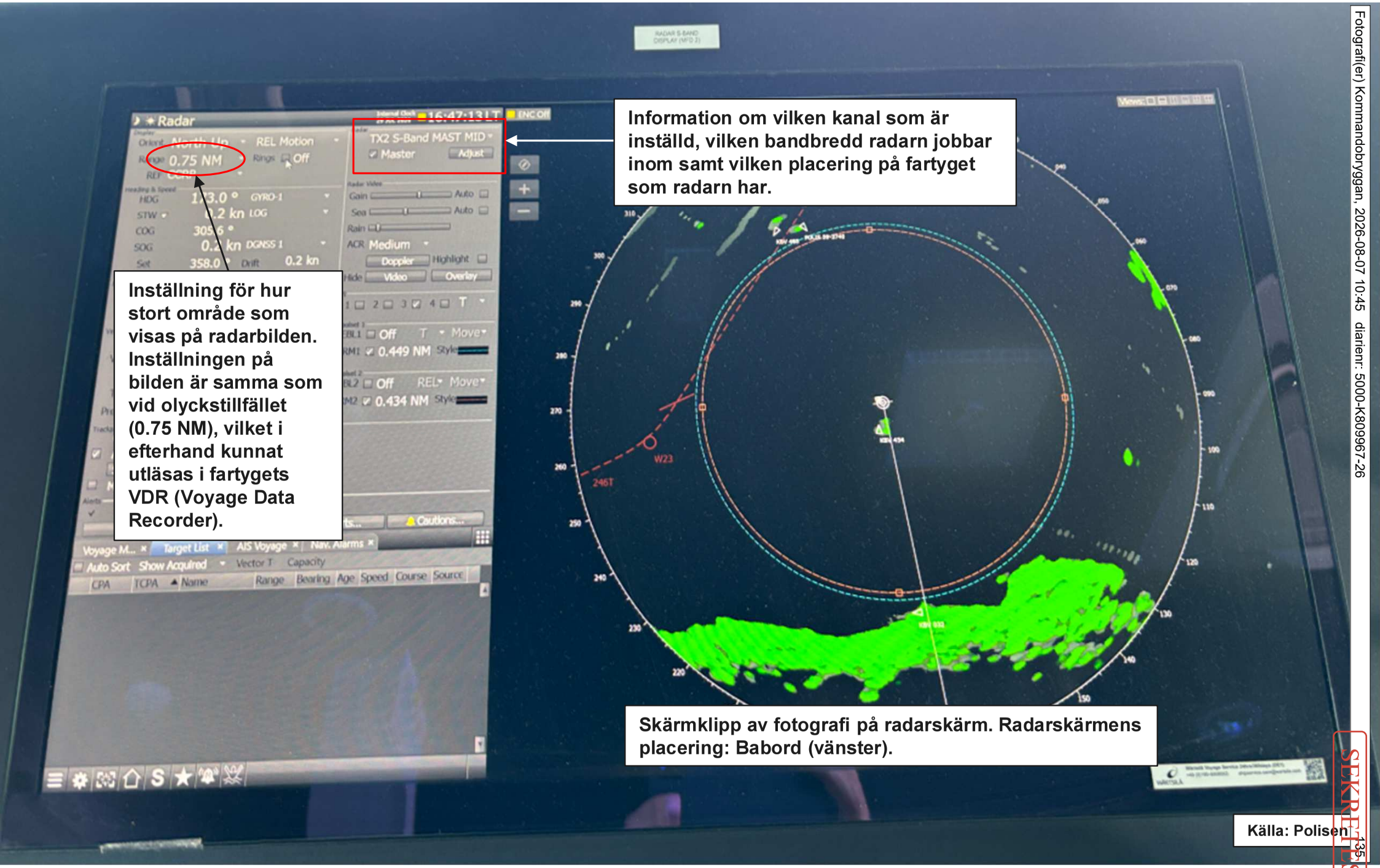


Fotografi(er) Kommandobryggan, 2026-08-07 10:45 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
133



Fotografi(er) Kommandobryggan, 2026-08-07 10:45 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS

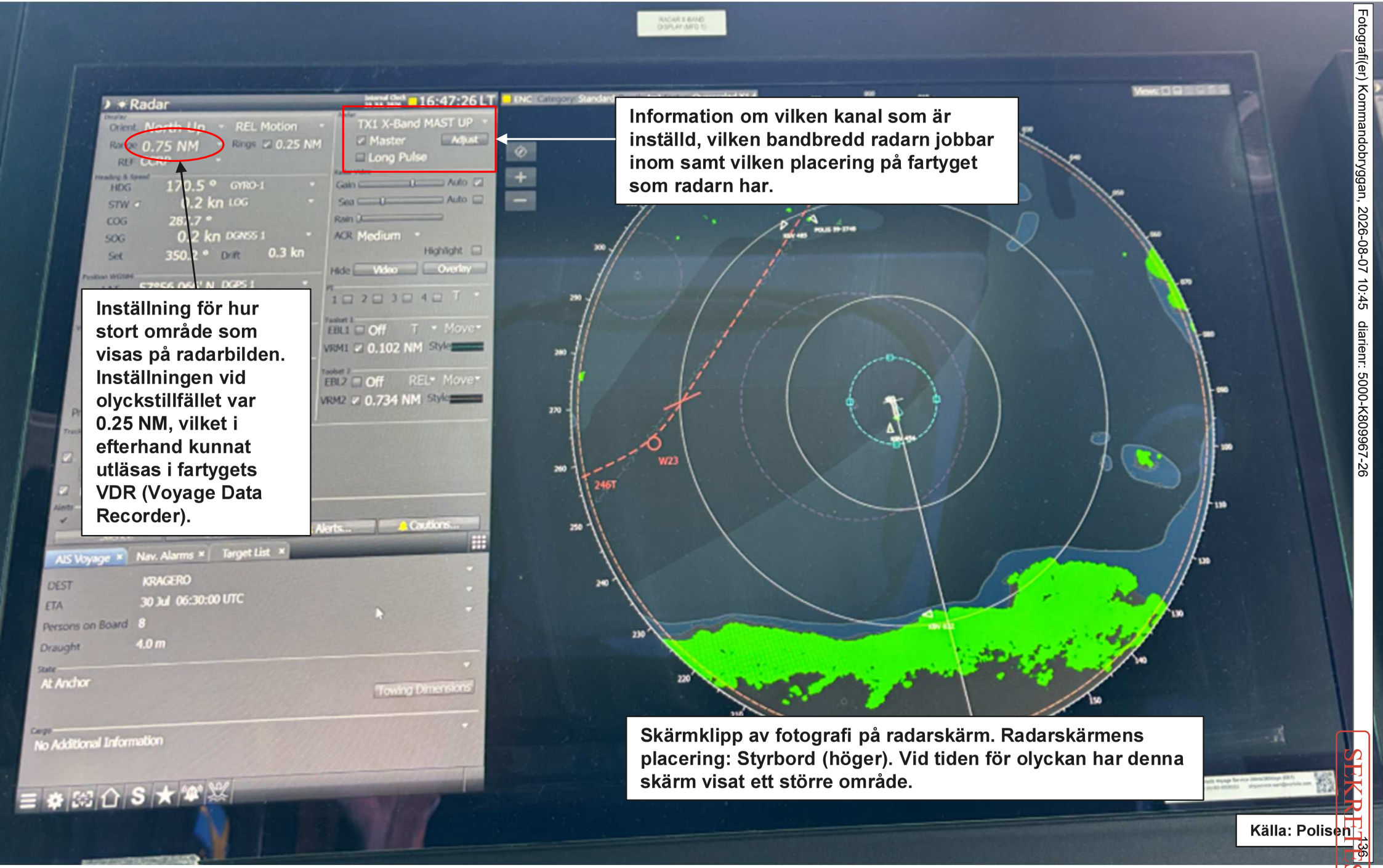


Skärmklipp av fotografi på radarskärm. Radarskärmens placering: Babord (vänster).

Källa: Polisen

Fotografi(er) Kommandobryggan, 2026-08-07 10:45 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS



Fotografi(er) Kommandobryggan, 2026-08-07 10:45 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS

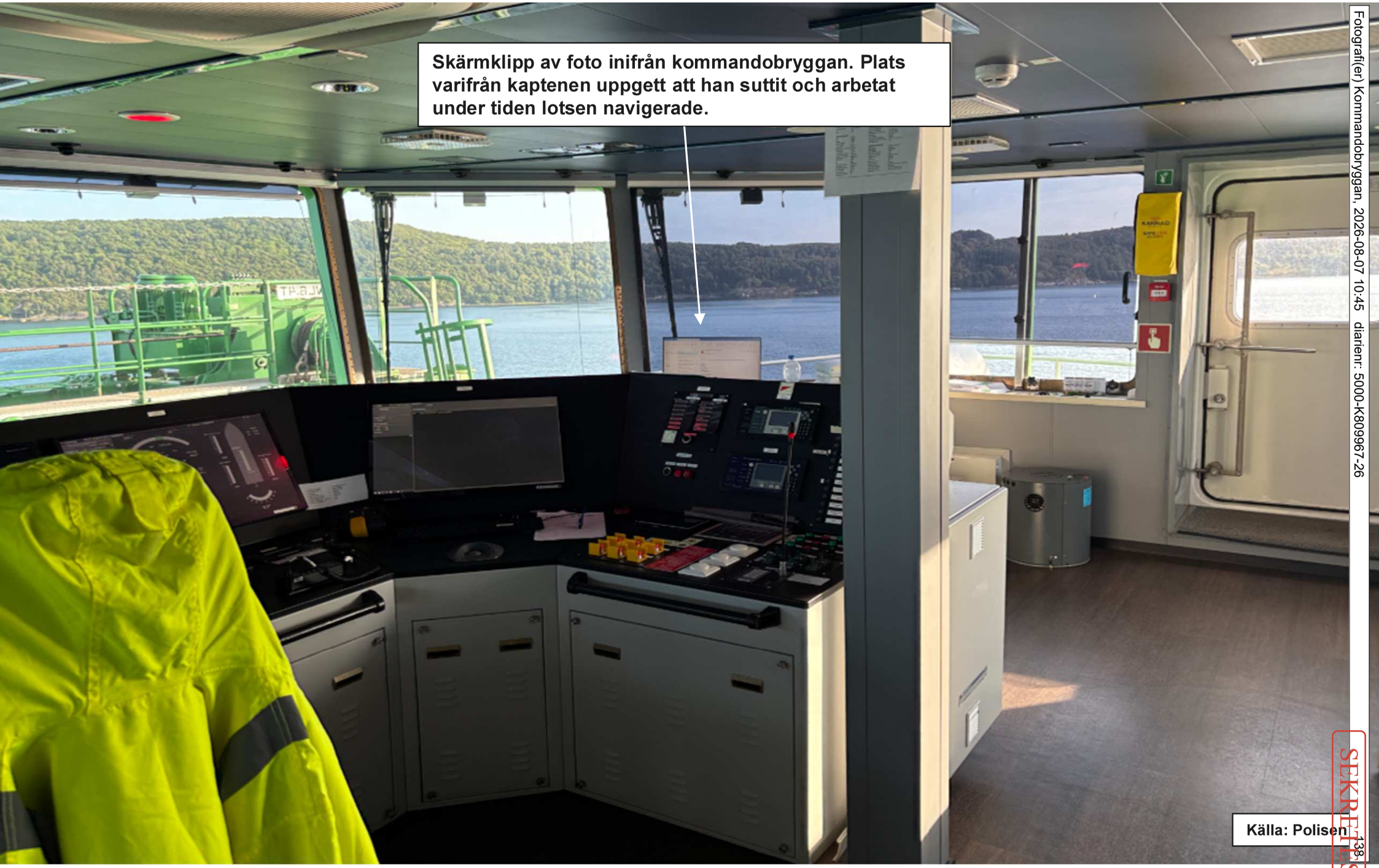


Skärmklipp av foto taget från en annan båt som låg på babords sida om fartyget. I bilden kan man se att fartyget är utrustat med två radarsystem.

Källa: Polisen

Fotografi(er) Kommandobryggan, 2026-08-07 10:45 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS



Fotografi(er) Kommandobryggan, 2026-08-07 10:45 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS

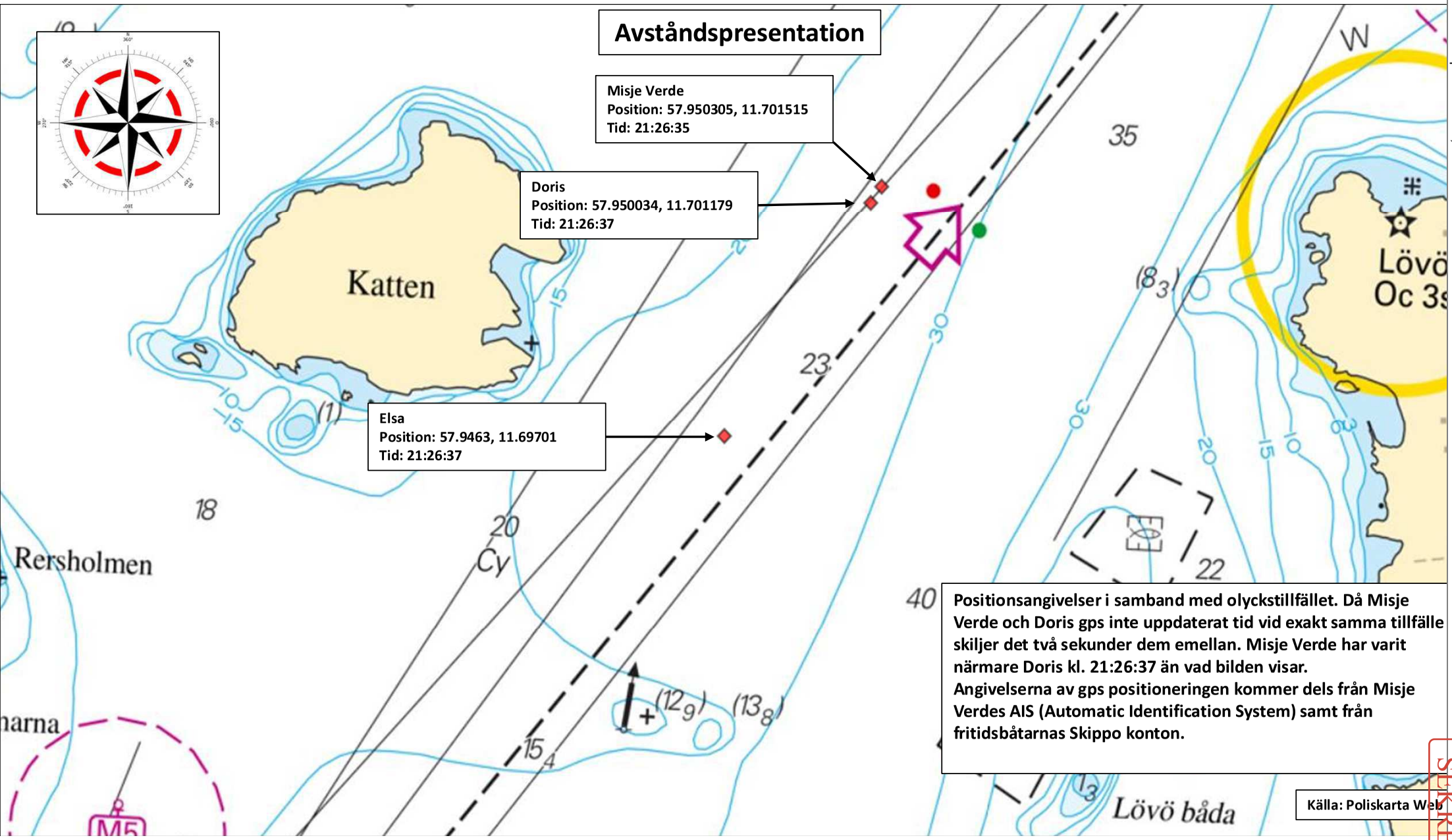


Skärmklipp av foto inifrån kommandobryggan. Plats varifrån kaptenen uppgett att han suttit och arbetat under tiden lotsen navigerade.

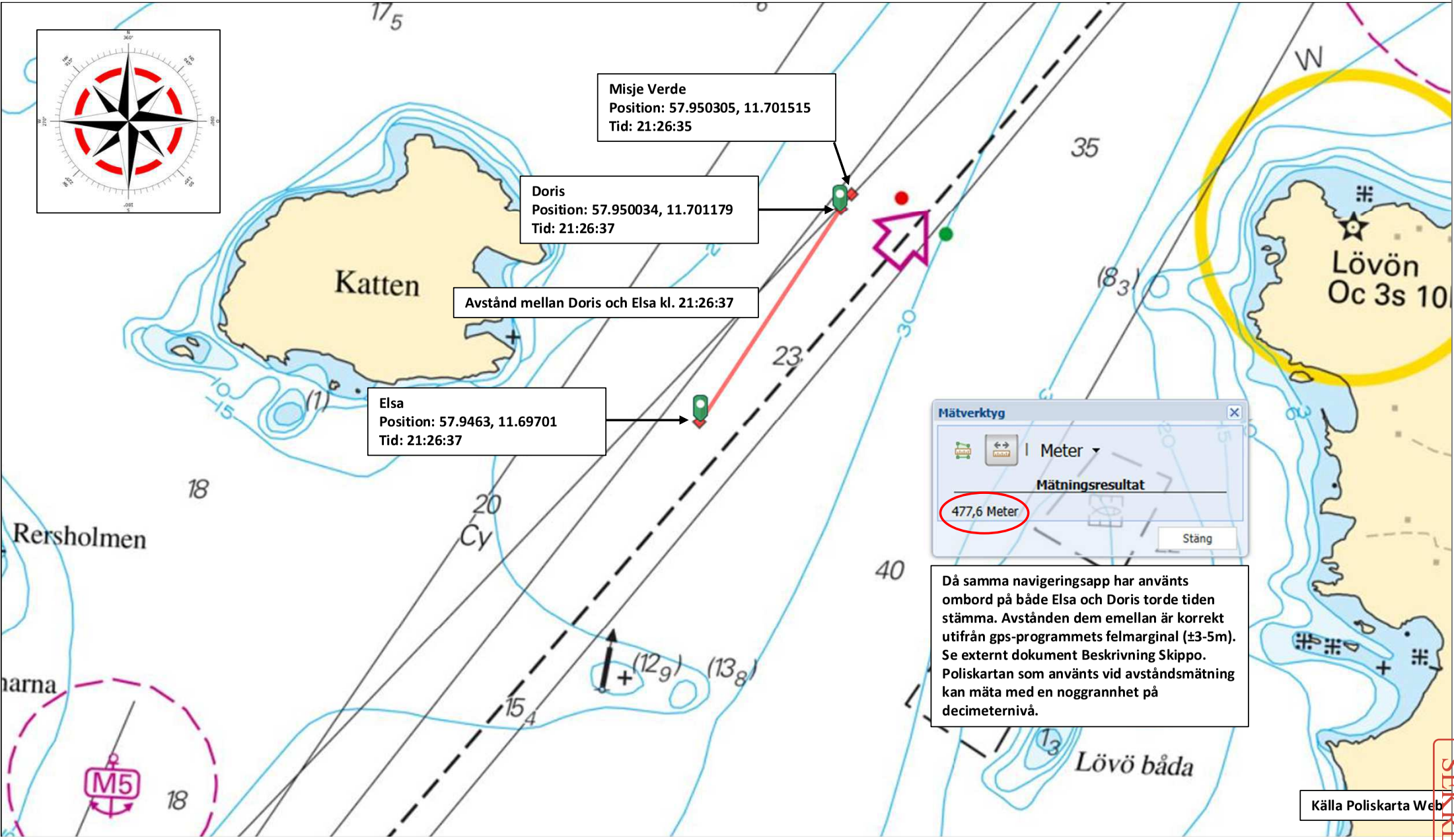
Källa: Polisen

Fotografi(er) Kommandobryggan, 2026-08-07 10:45 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS

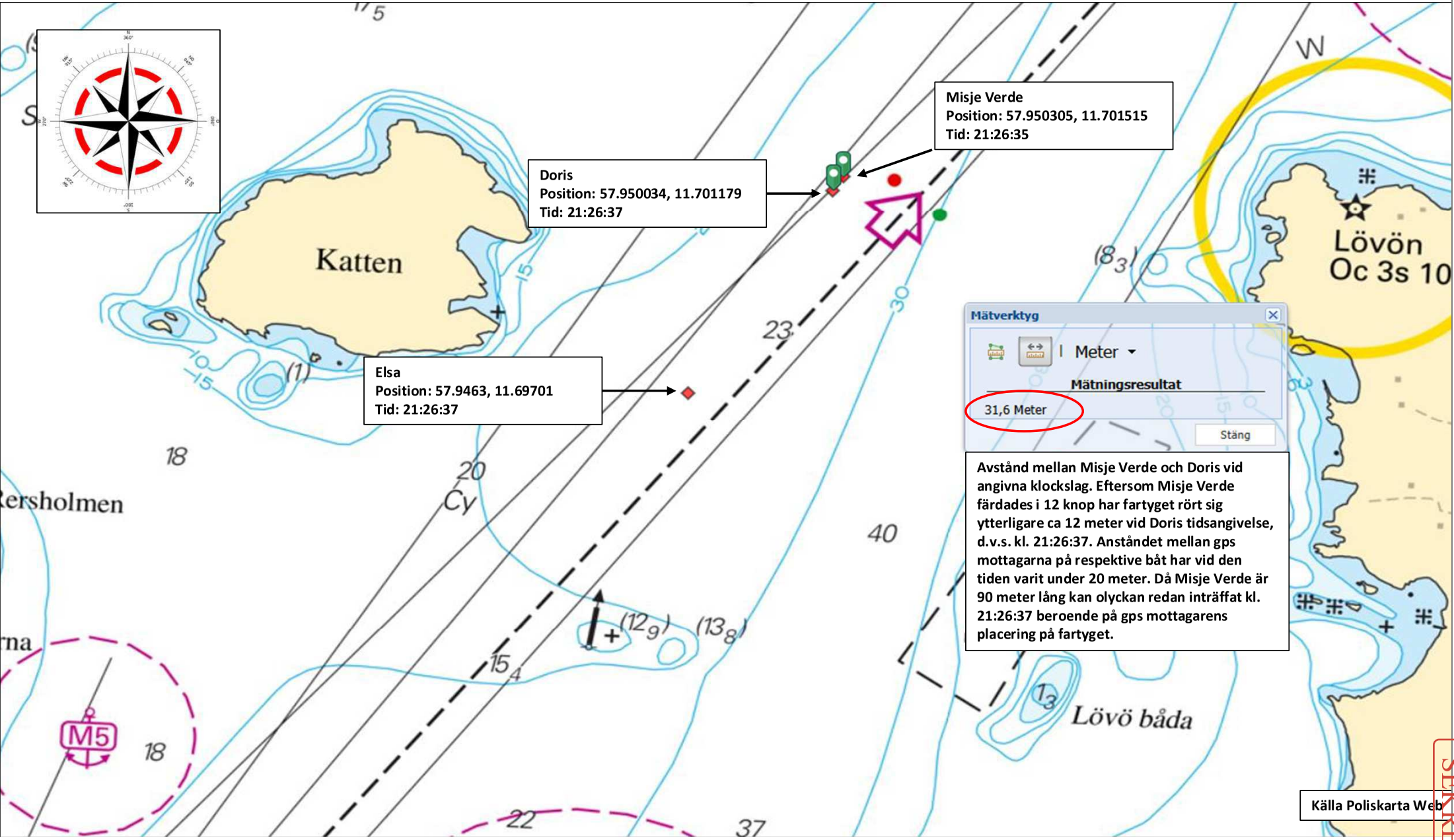


Karta Avståndspresentation, 2026-08-13 15:39 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
140



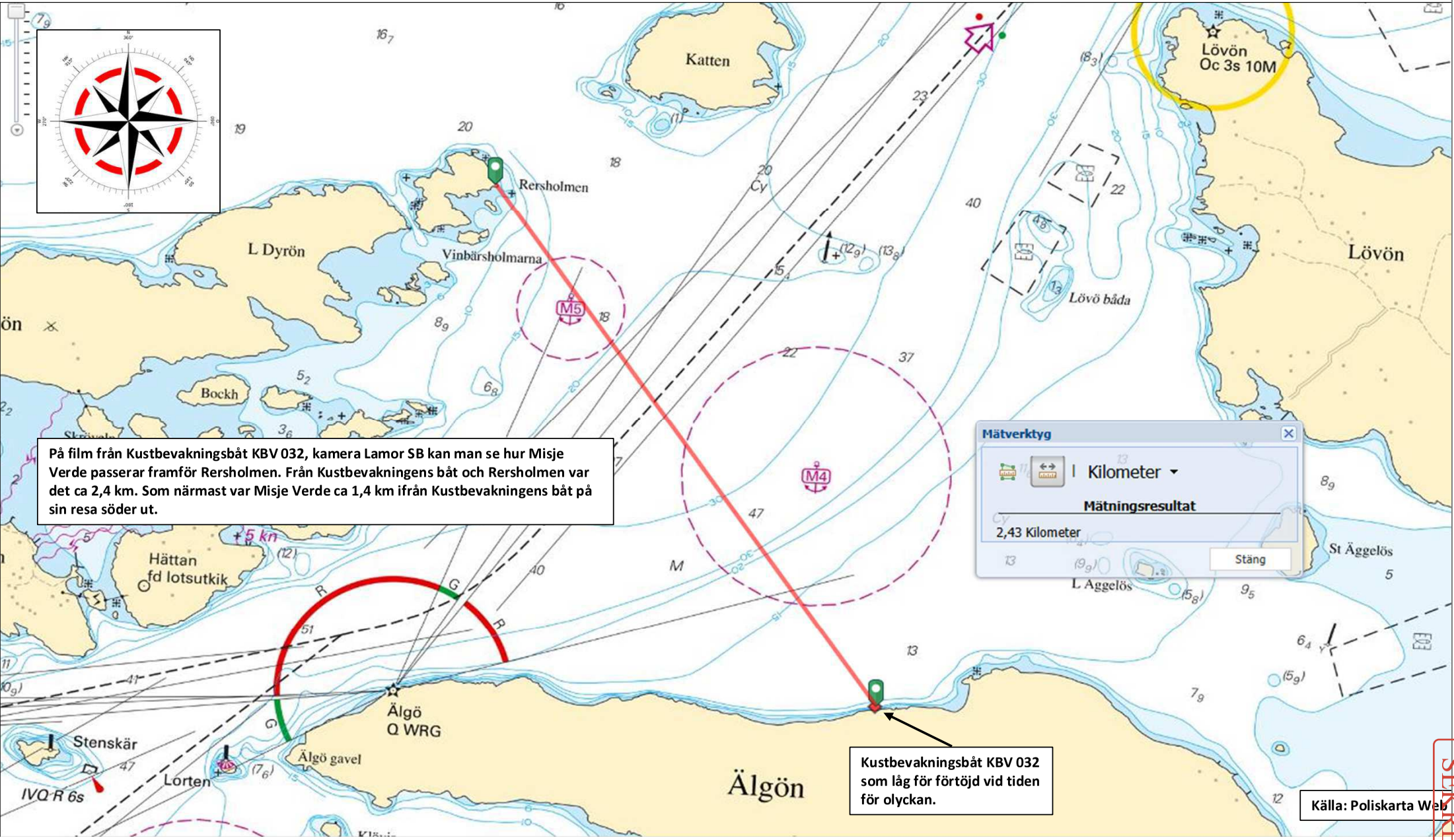
Karta Avståndspresentation, 2026-08-13 15:39 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS



Karta Avståndspresentation, 2026-08-13 15:39 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS



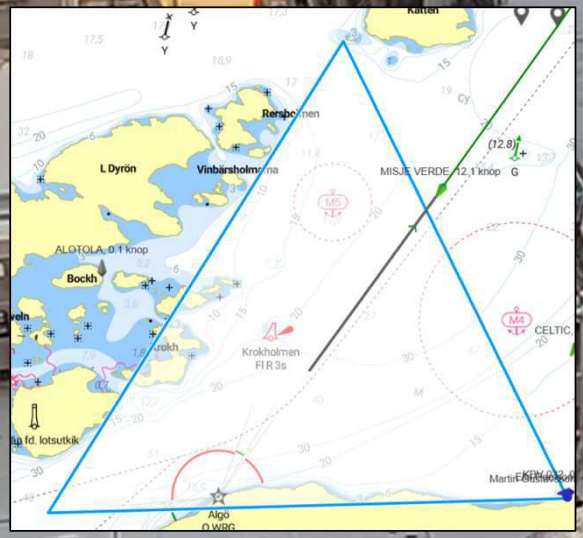
Karta Avståndspresentation, 2026-08-13 15:39 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS

Kustbevakningsbåt KBV 032, kamera Lamor SB. Skärmklipp av videosekvens som finns med i förundersökningsprotokollet. Tidpunkt: ca 21:30. Misje Verde är på väg att passera Elsa.

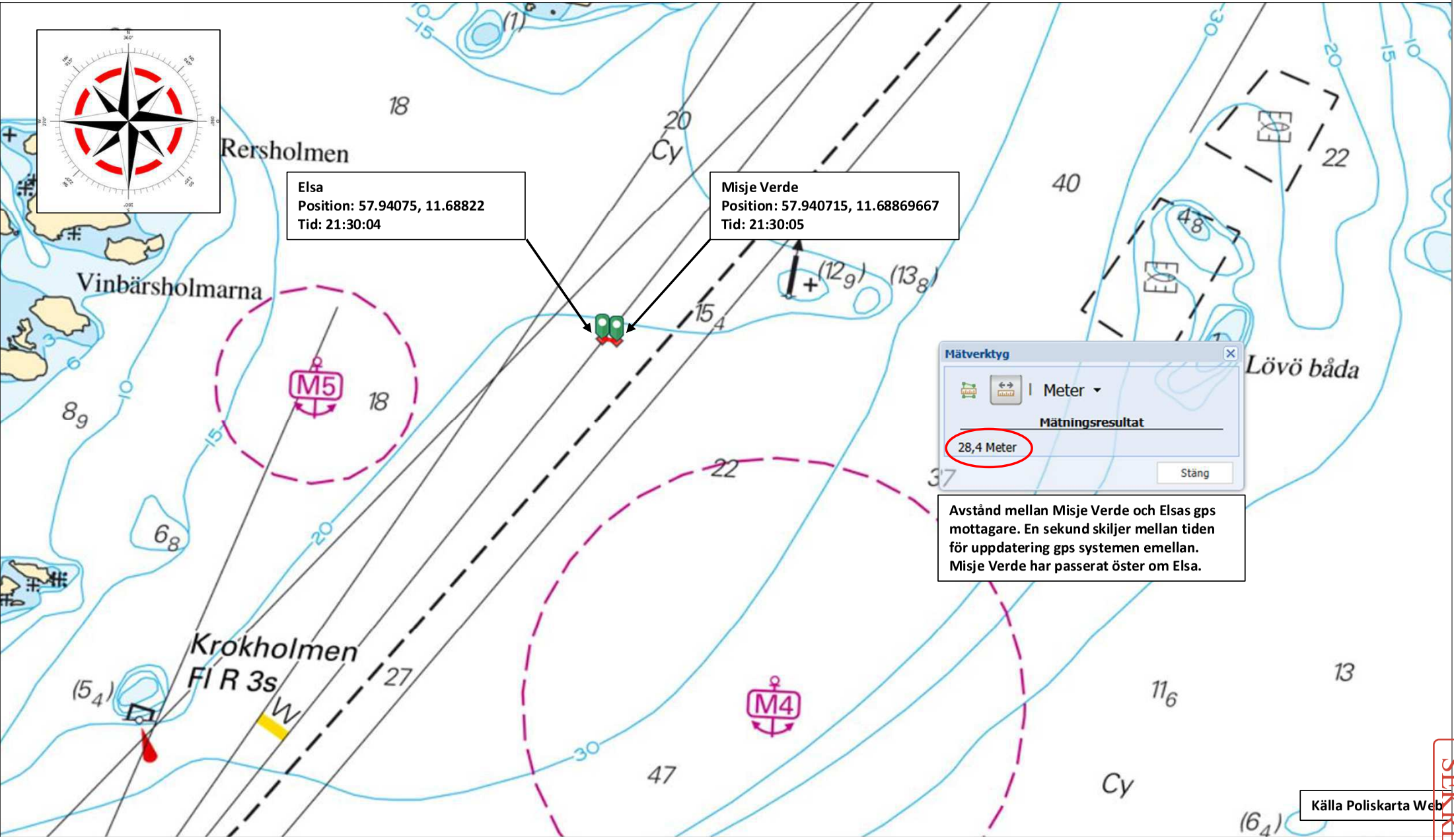
Rersholmen

Misje Verde



Kamera Lamor SB och dess täckningsområde.

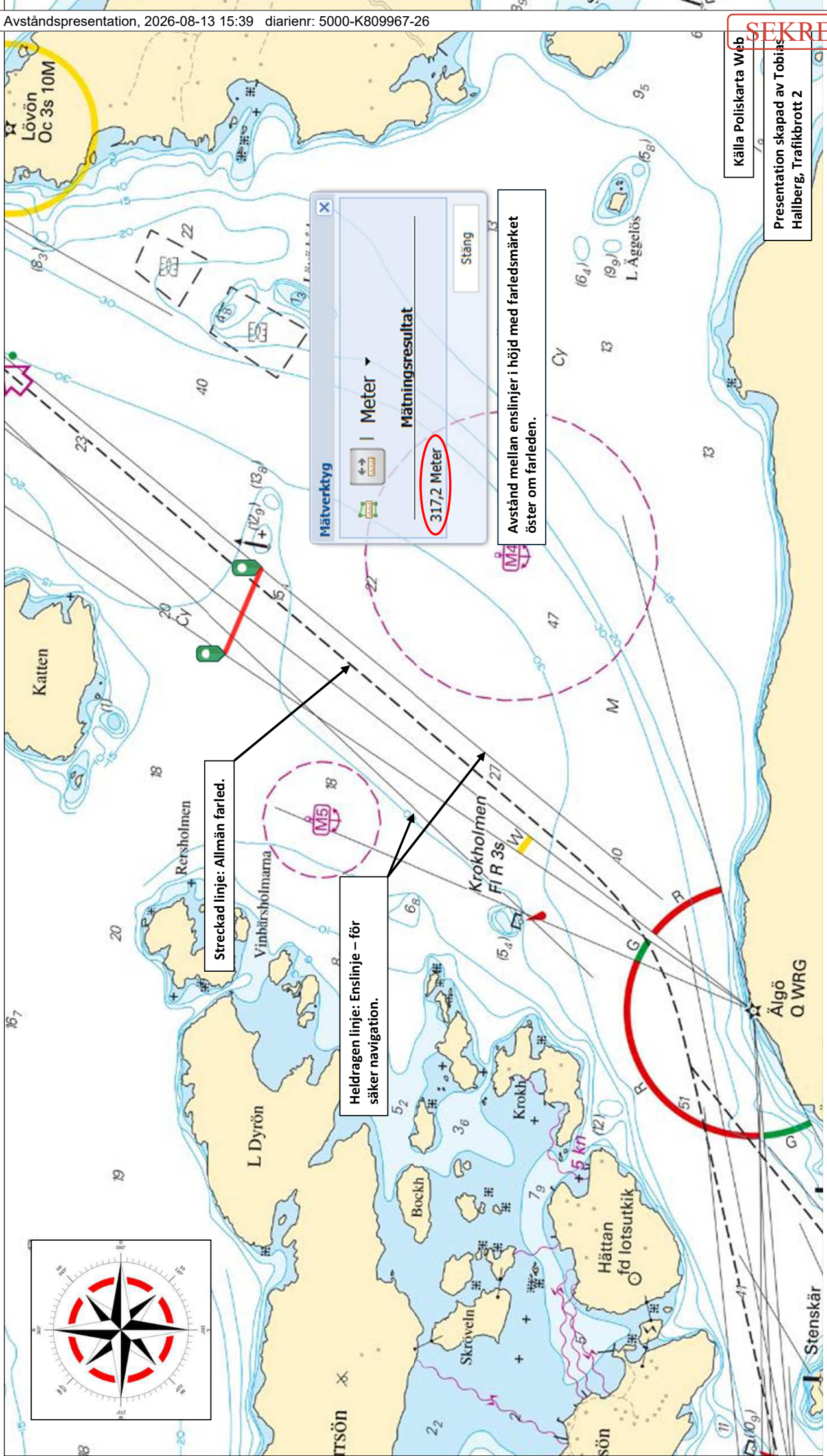
SEKRETESS



Karta Avståndspresentation, 2026-08-13 15:39 diarienr: 5000-K809967-26

SEKRETESS

SEKRETESS


Lövön
Oc 3s 10M
Mätverktyg
Meter
Mätningsresultat
317,2 Meter
Stäng
Avstånd mellan enslinjer i höjd med farledsmärket öster om farleden.
Källa Poliskarta Web
Presentation skapad av Tobias Hallberg, Trafikbrott 2
Streckad linje: Allmän farled.
Heldragen linje: Enslinje – för säker navigation.
Katten
Rersholmen
Vinbärsholmarna
L Dyrön
Krokholmen
Fl R 3s
Älgö
Q WRG
Bockh
Krokh
Skröveln
Hättan
fd lotsutkik
Stenskär
L Äggelös
5 kn

Polisen

Karta

Radarbilder Nederbörd SMHI

Signerat av

Signerat datum

Enhet	Diarienr
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg	5000-K809967-26

Originalhandlingens förvaringsplats	Datum	Tid
	2026-08-06	14:06

Involverad personal	Funktion
Carl Holgersson	Uppgiftslämnare

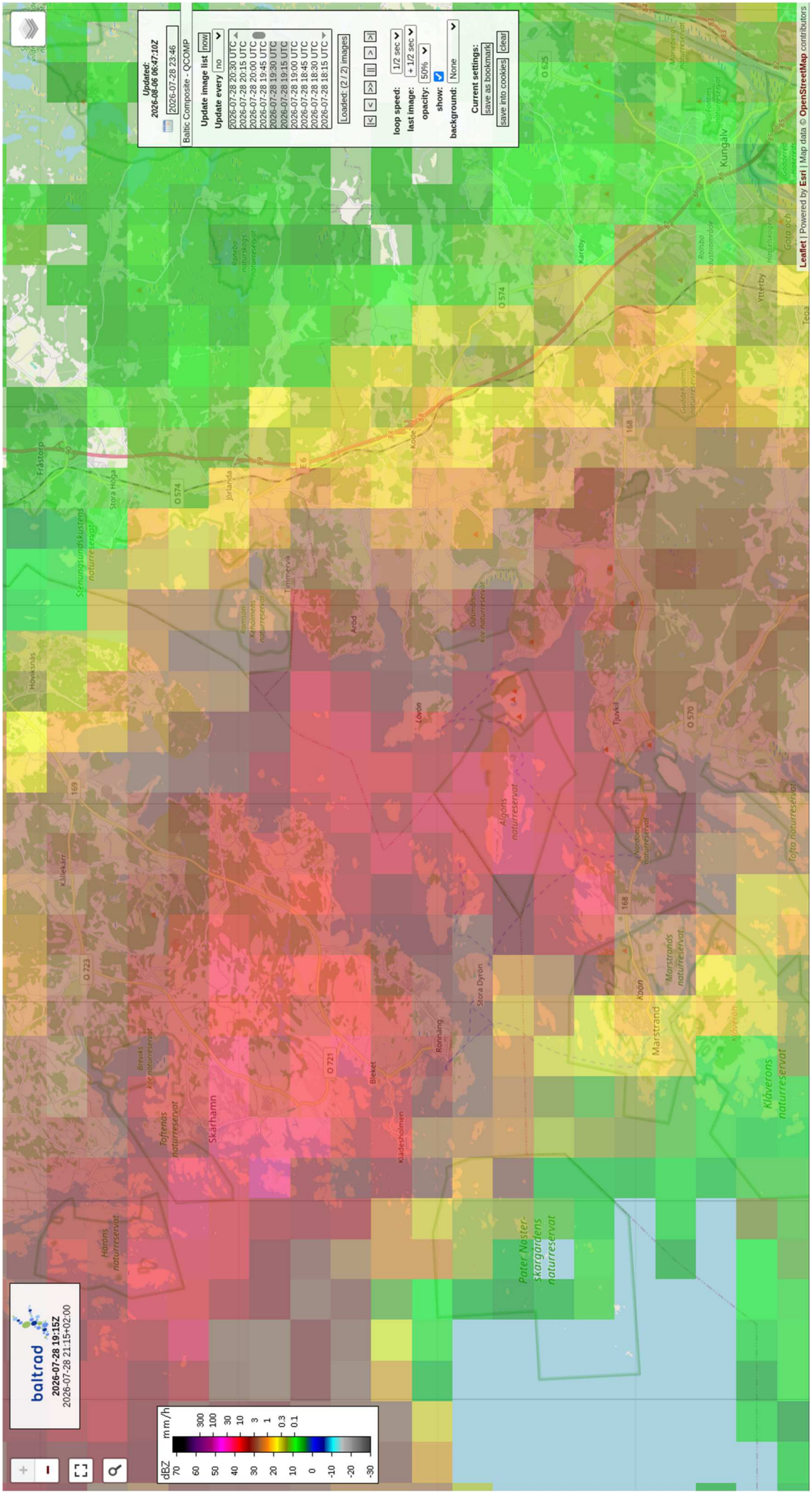
Berättelse

Expert från SMHI har tagit fram ett utsnitt ur SMHIs baltisk radarkomposit för kl 21:15 och 21:30 (lokaltid).

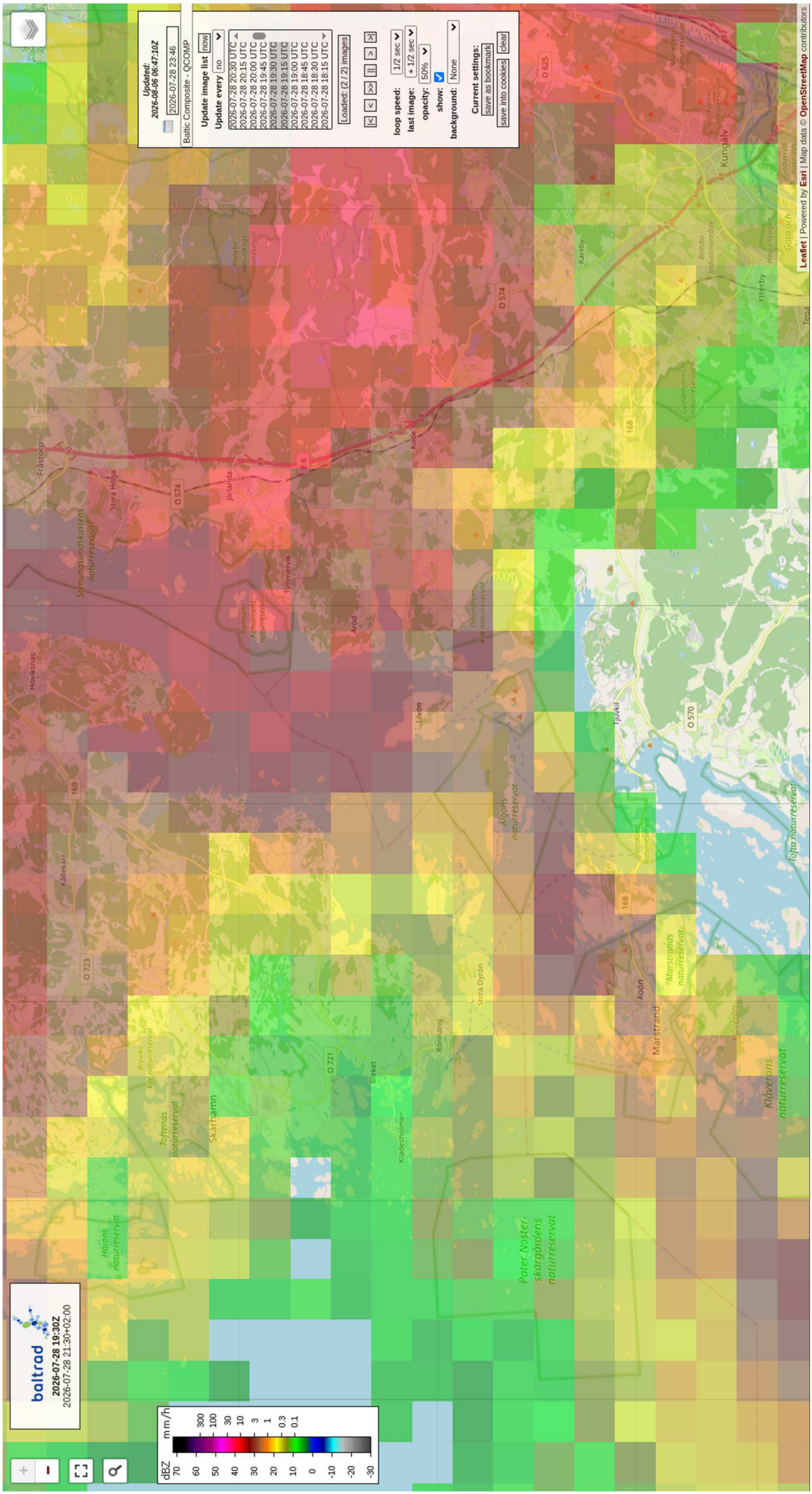
smhi_radar_baltic_20260728_2115
smhi_radar_baltic_20260728_2130

Därutöver inkom SMHI med två filmsekvenser med radarbilder över nederbörden i området för olycksplasten mellan klockan 20:30 - 21:45.
Filmer ligger i FILIP

SEKRETESS


Updated:
2026-08-06 06:47:10Z
2026-07-28 23:46
Baltic Composite - QCOMP
Update image list now
Update every no
2026-07-28 20:30 UTC
2026-07-28 20:15 UTC
2026-07-28 20:00 UTC
2026-07-28 19:45 UTC
2026-07-28 19:30 UTC
2026-07-28 19:15 UTC
2026-07-28 19:00 UTC
2026-07-28 18:45 UTC
2026-07-28 18:30 UTC
2026-07-28 18:15 UTC
Loaded: (2 / 2) images
loop speed: 1/2 sec
last image: + 1/2 sec
opacity: 50%
show:
background: None
Current settings:
save as bookmark
Save into cookies clear
Leaflet | Powered by Esri | Map data © OpenStreetMap contributors
baltrad
2026-07-28 19:15Z
2026-07-28 21:15+02:00
mm/h
300 100 30 10 3 1 0.3 0.1
dBZ
70 60 50 40 30 20 10 0 -10 -20 -30
Skärhamn
Marstrand
Kungälv
Ytterby
Arod
Lysekil
Stora Höga
Frästorp
Jörlanda
Kode
Tjuvkil
Stora Dyrön
Bleket
Kåsehomen
Rönnäng
Hovenäset
Kåvero
Kareby
Rolsbo
Tjörnekvik
Hovåsnäs
Kalvekärr
Brevik
Pater Noster-skärgardens naturreservat
Klåverens naturreservat
Tofta naturreservat
Toftens naturreservat
Hätens naturreservat
Marstrands naturreservat
Nordöns naturreservat
Ålgöns naturreservat
Stenungsundskustens naturreservat
Ramsön-Käholmens naturreservat
Ödsmåls kile naturreservat
Ranebo naturskogs naturreservat
Marieberg naturreservat
Gullholmens naturreservat
Rolsbo industriområde
Götene och
Tesa
O 574
O 625
O 570
O 723
O 721
E 6
169
168
88
87
86
85
83
82

SEKRETESS


Updated:
2026-08-06 06:47:10Z
2026-07-28 23:46
Baltic Composite - QCOMP
Update image list now
Update every no
2026-07-28 20:30 UTC
2026-07-28 20:15 UTC
2026-07-28 20:00 UTC
2026-07-28 19:45 UTC
2026-07-28 19:30 UTC
2026-07-28 19:15 UTC
2026-07-28 19:00 UTC
2026-07-28 18:45 UTC
2026-07-28 18:30 UTC
2026-07-28 18:15 UTC
Loaded: (2 / 2) images
loop speed: 1/2 sec
last image: + 1/2 sec
opacity: 50%
show:
background: None
Current settings:
save as bookmark
save into cookies
clear
Leaflet | Powered by Esri | Map data © OpenStreetMap contributors
baltrad
2026-07-28 19:30Z
2026-07-28 21:30+02:00
mm/h
300
100
30
10
3
1
0.3
0.1
dBZ
70
60
50
40
30
20
10
0
-10
-20
-30

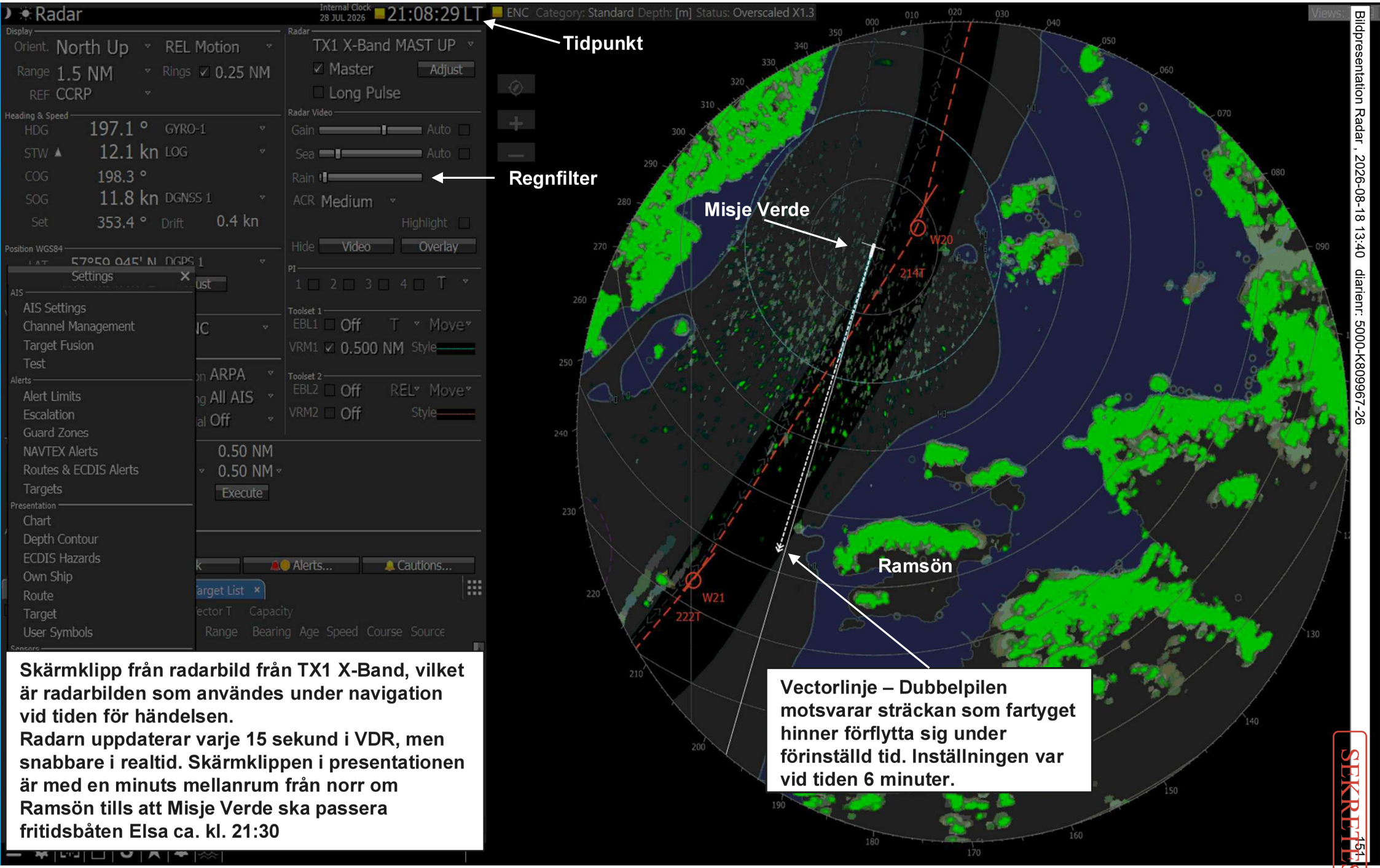
Polisen

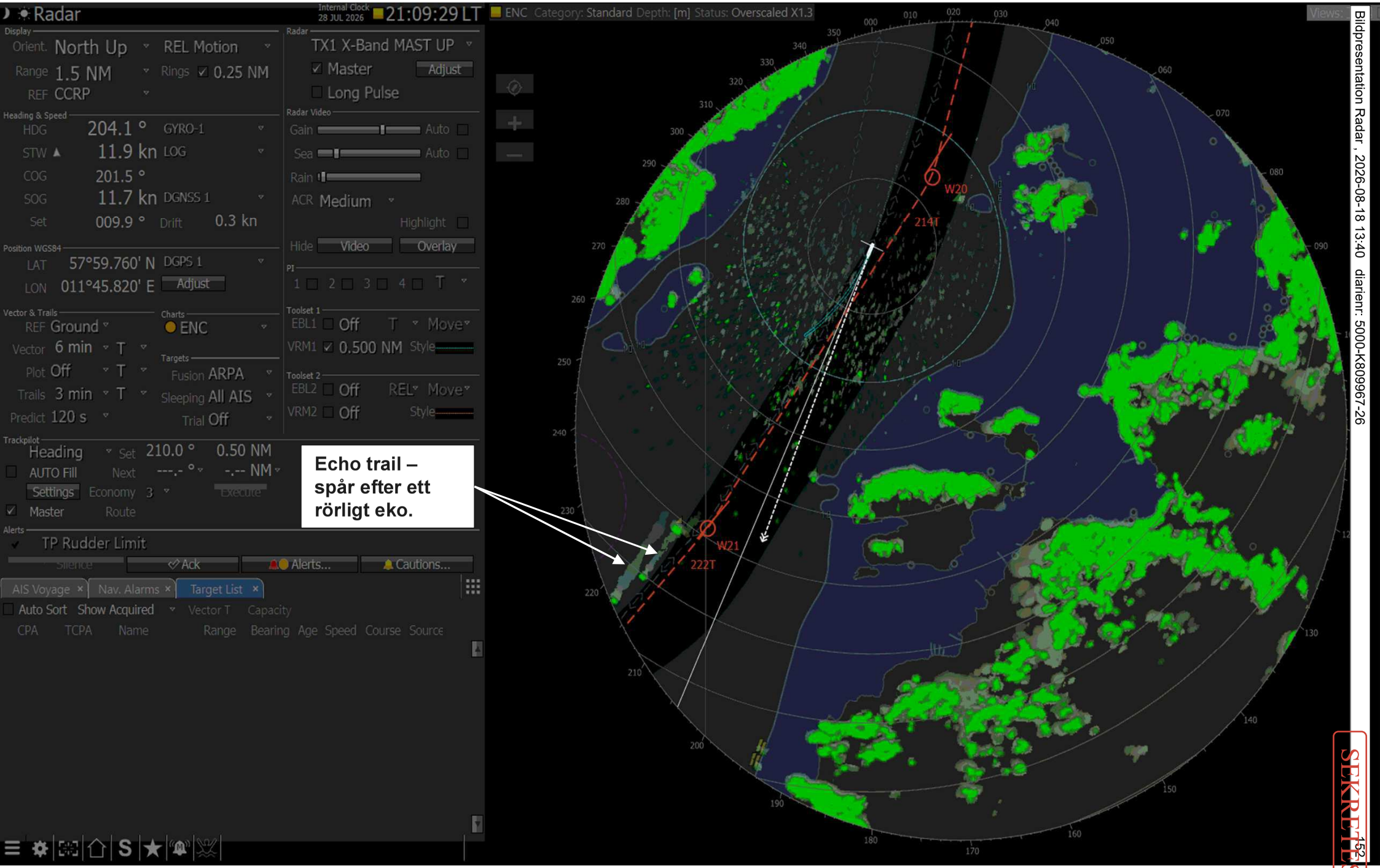
Bildpresentation radarbilder

2026-08-18, Tobias Hallberg, utredare, Trafikbrott 2

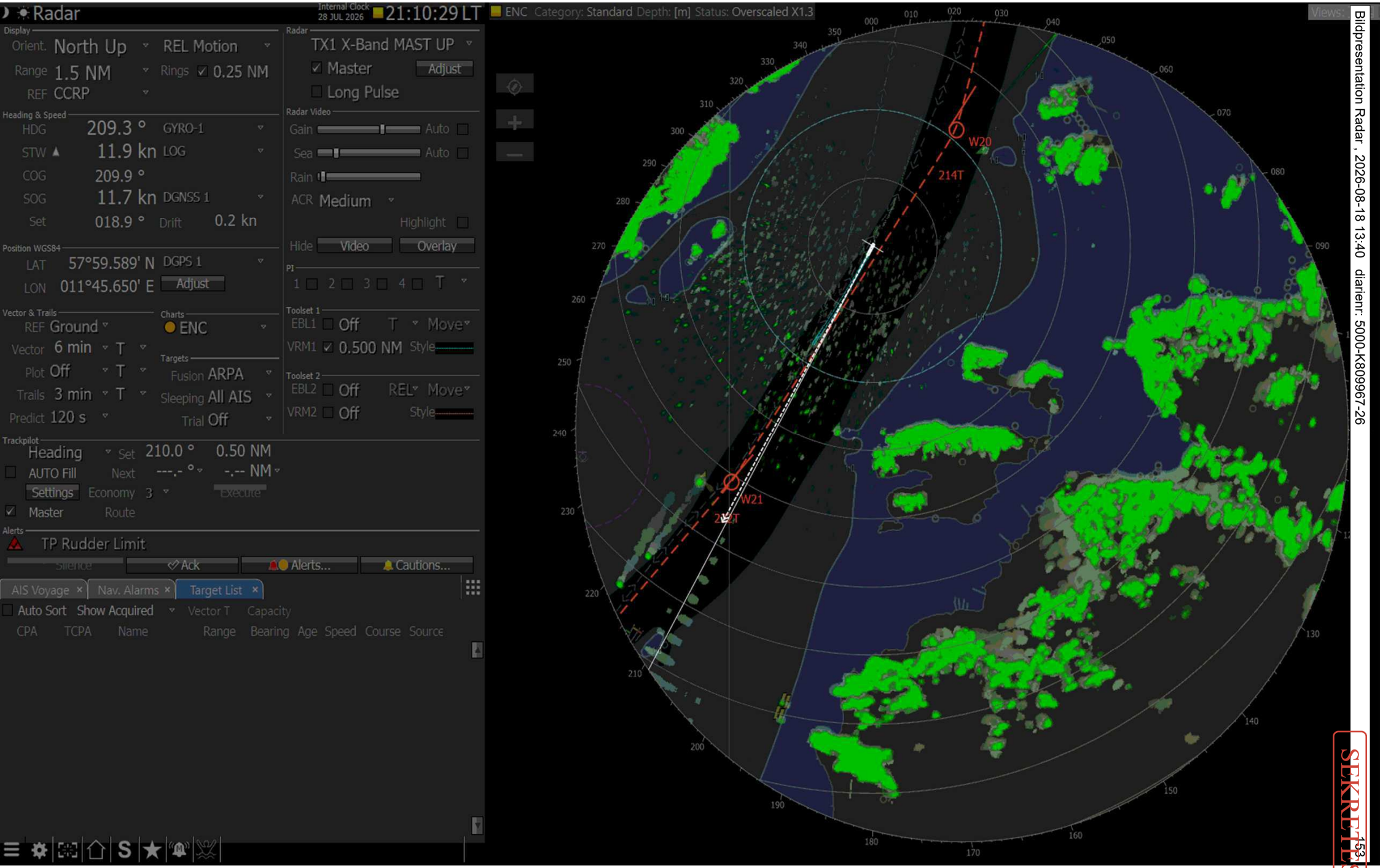


Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
150

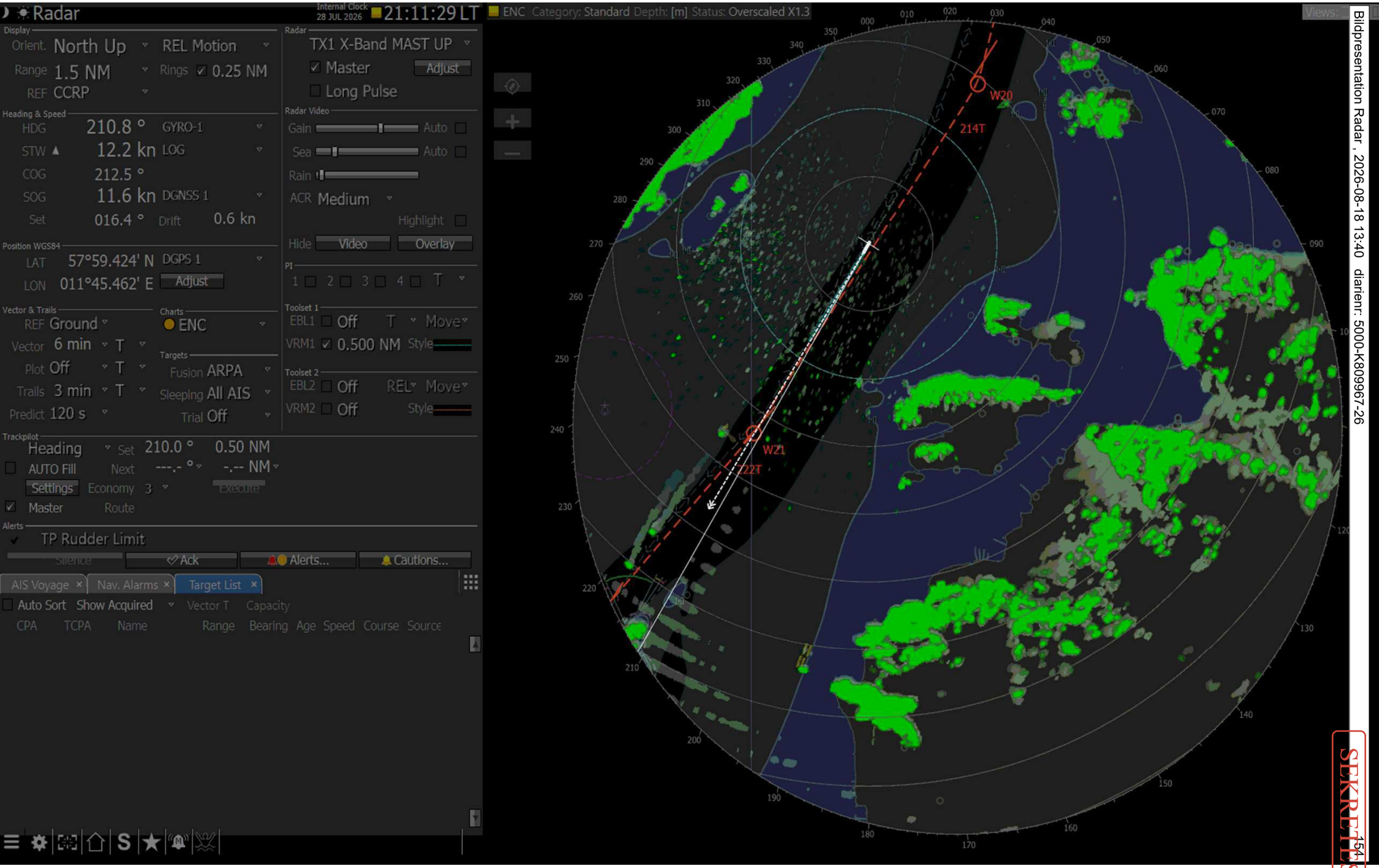

Radar
Internal Clock 28 JUL 2026 21:08:29 LT
ENC Category: Standard Depth: [m] Status: Overscaled X1.3
Tidpunkt
Regnfilter
Misje Verde
Ramsön
W20
214T
W21
222T
Vectorlinje – Dubbelpilen motsvarar sträckan som fartyget hinner förflytta sig under förinställd tid. Inställningen var vid tiden 6 minuter.
Skärmklipp från radarbild från TX1 X-Band, vilket är radarbilden som användes under navigation vid tiden för händelsen.
Radarn uppdaterar varje 15 sekund i VDR, men snabbare i realtid. Skärmklippen i presentationen är med en minuts mellanrum från norr om Ramsön tills att Misje Verde ska passera fritidsbåten Elsa ca. kl. 21:30
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
151



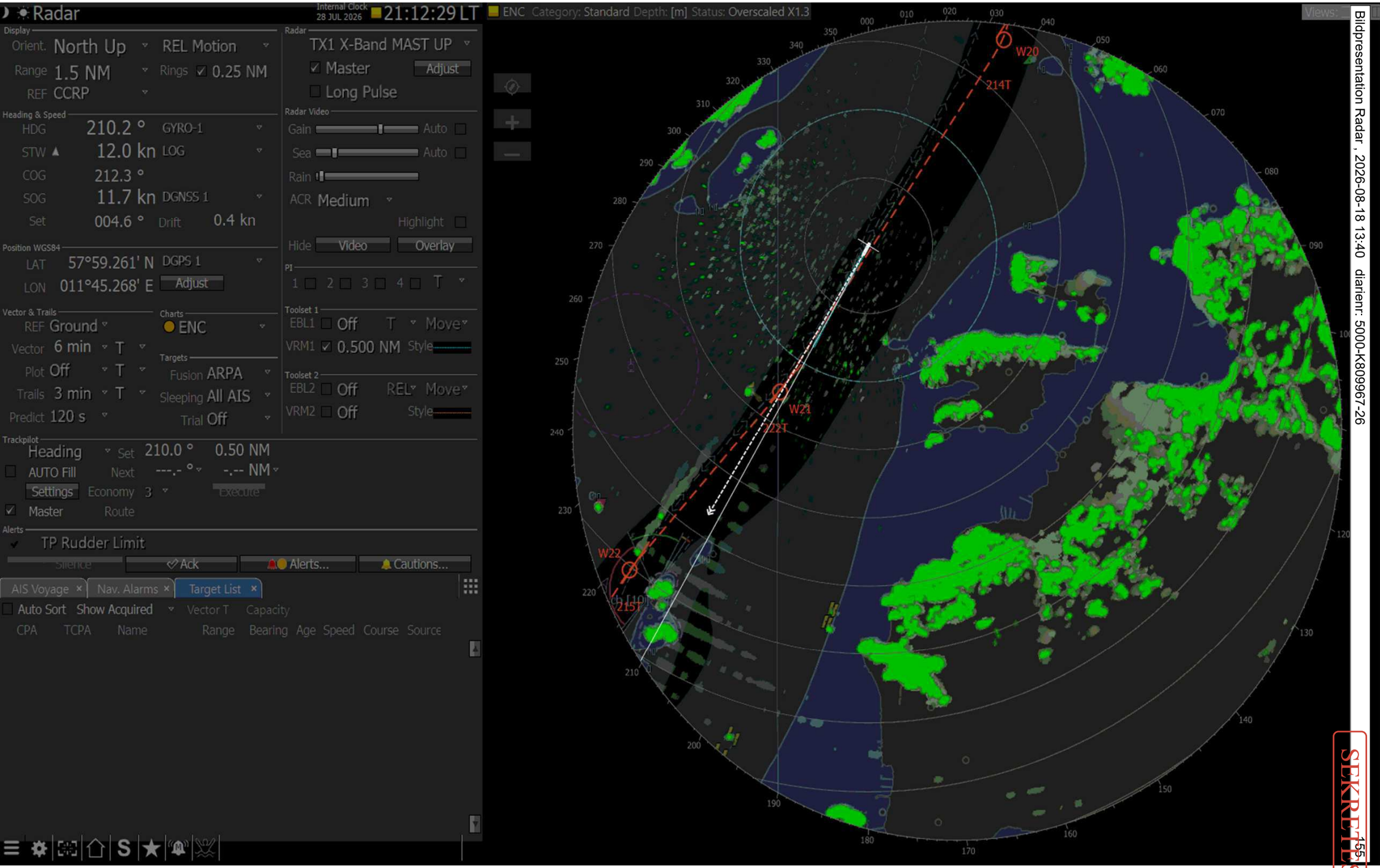
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
152



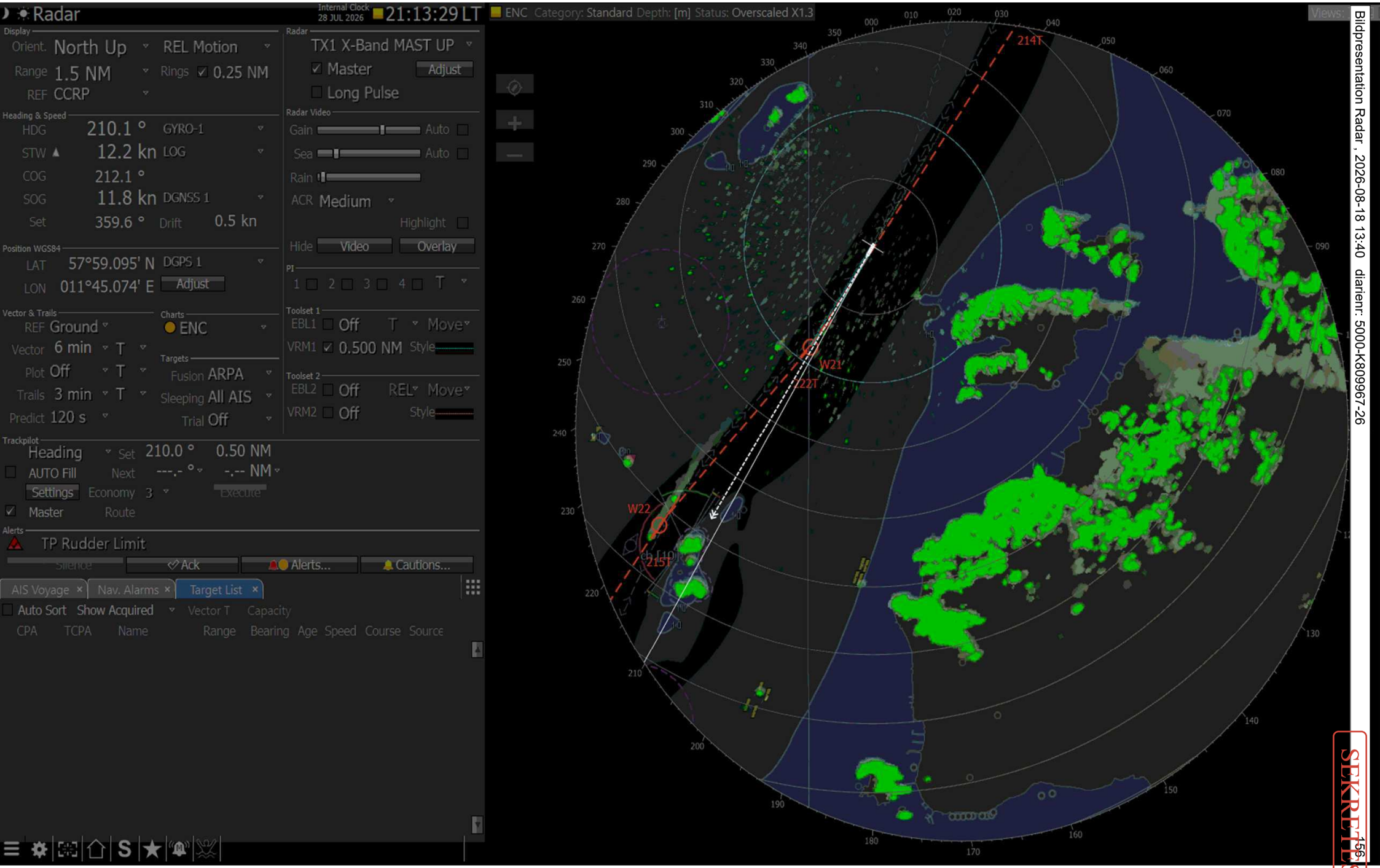
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
153



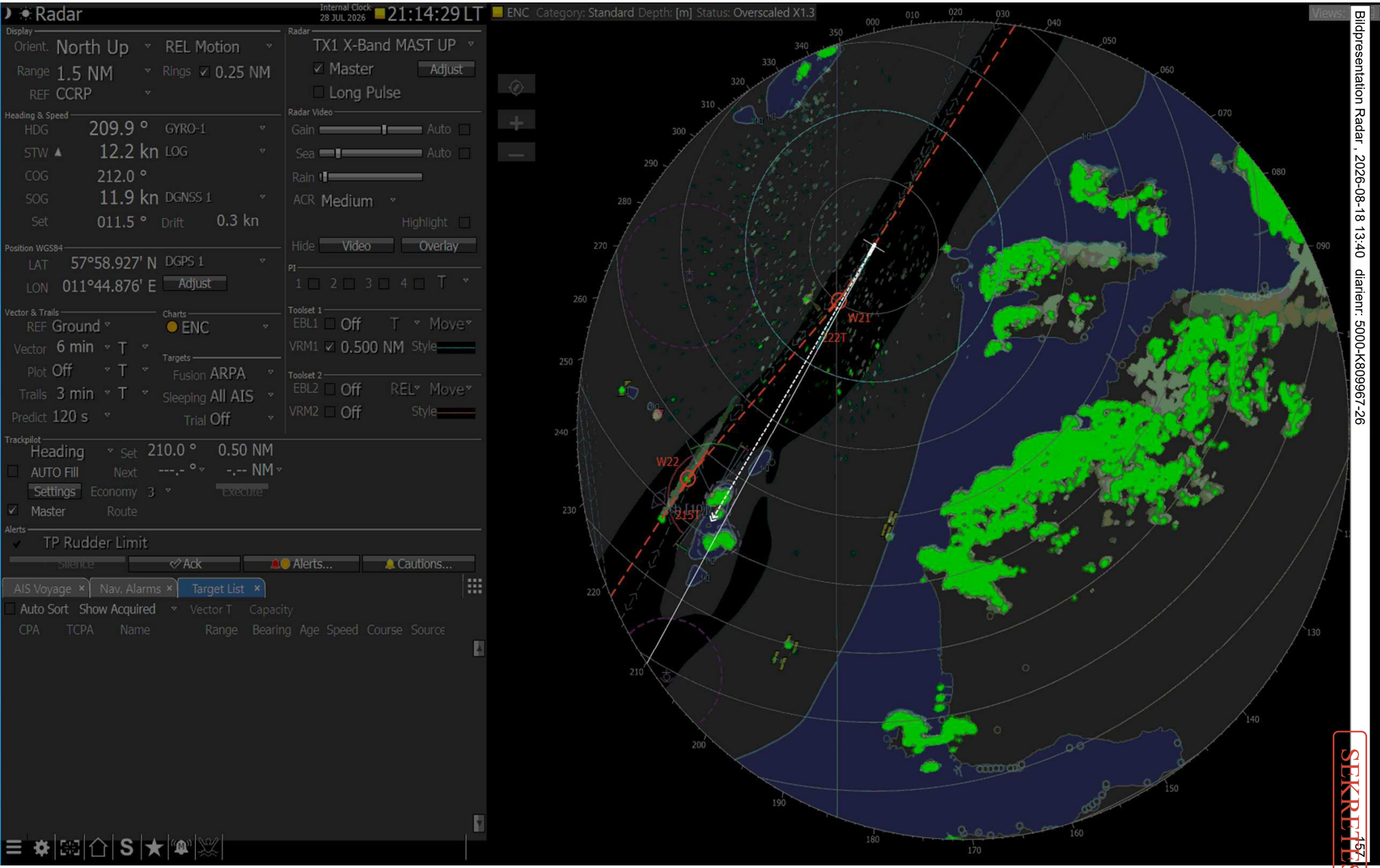
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
154



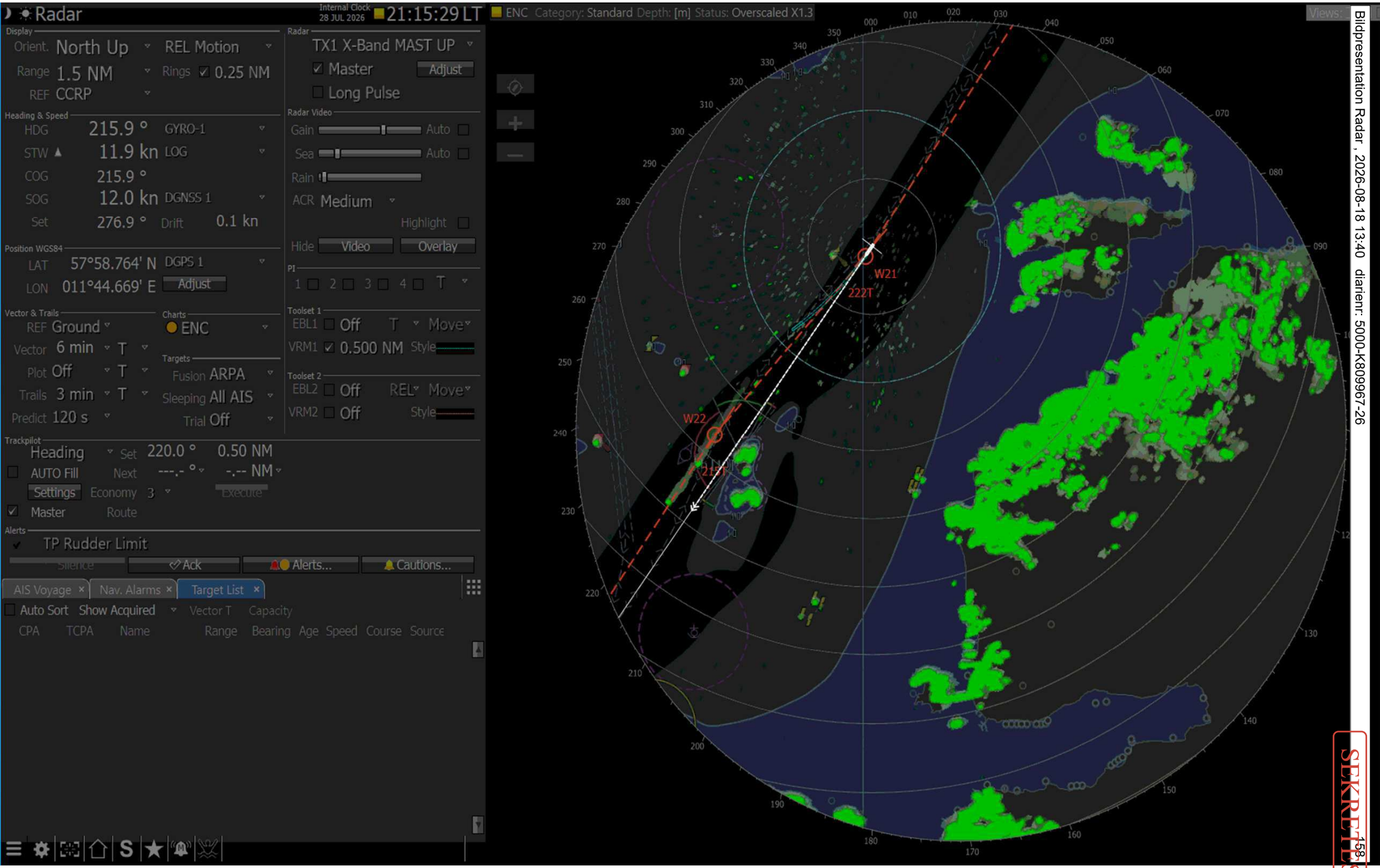
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
155



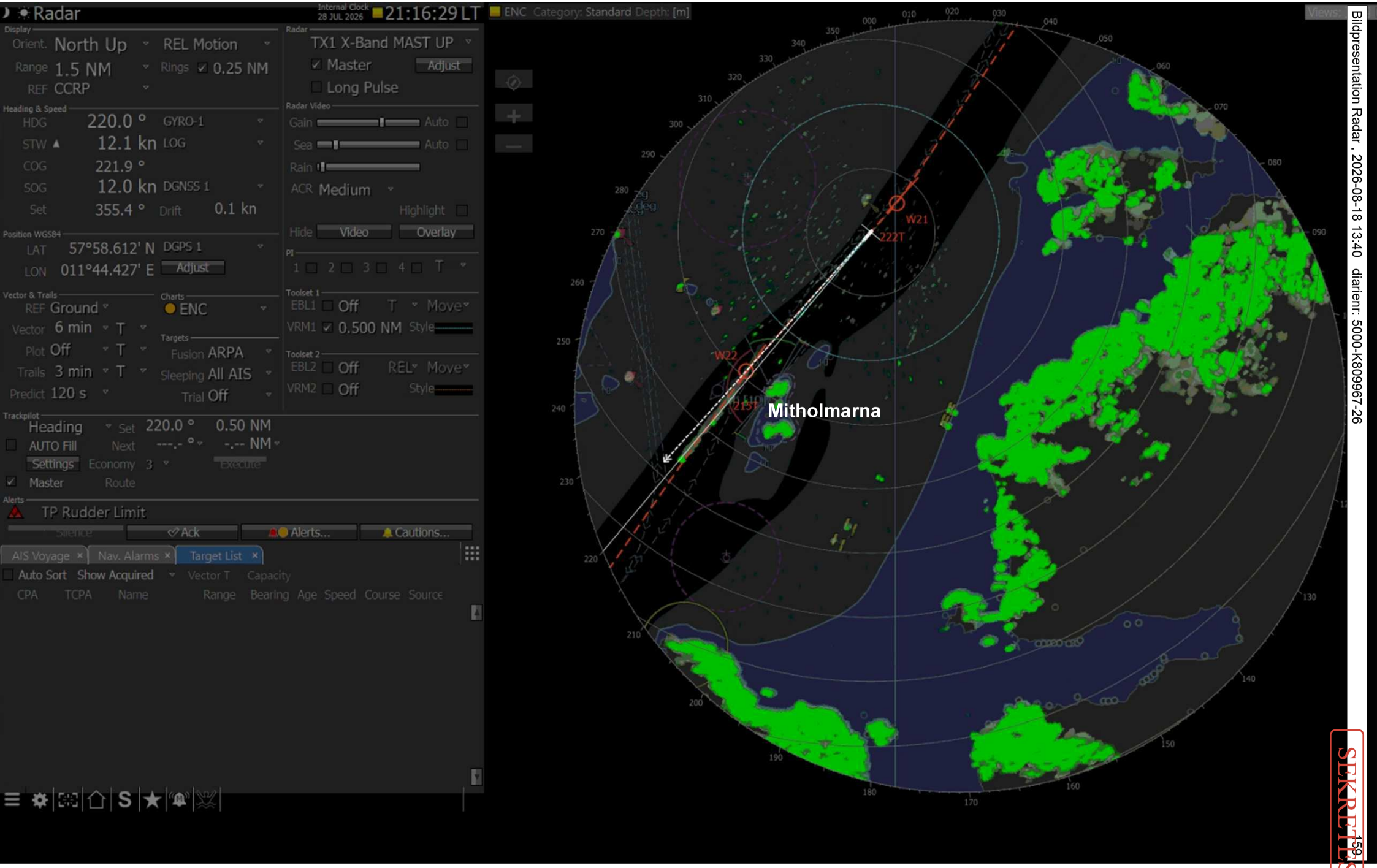
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
156



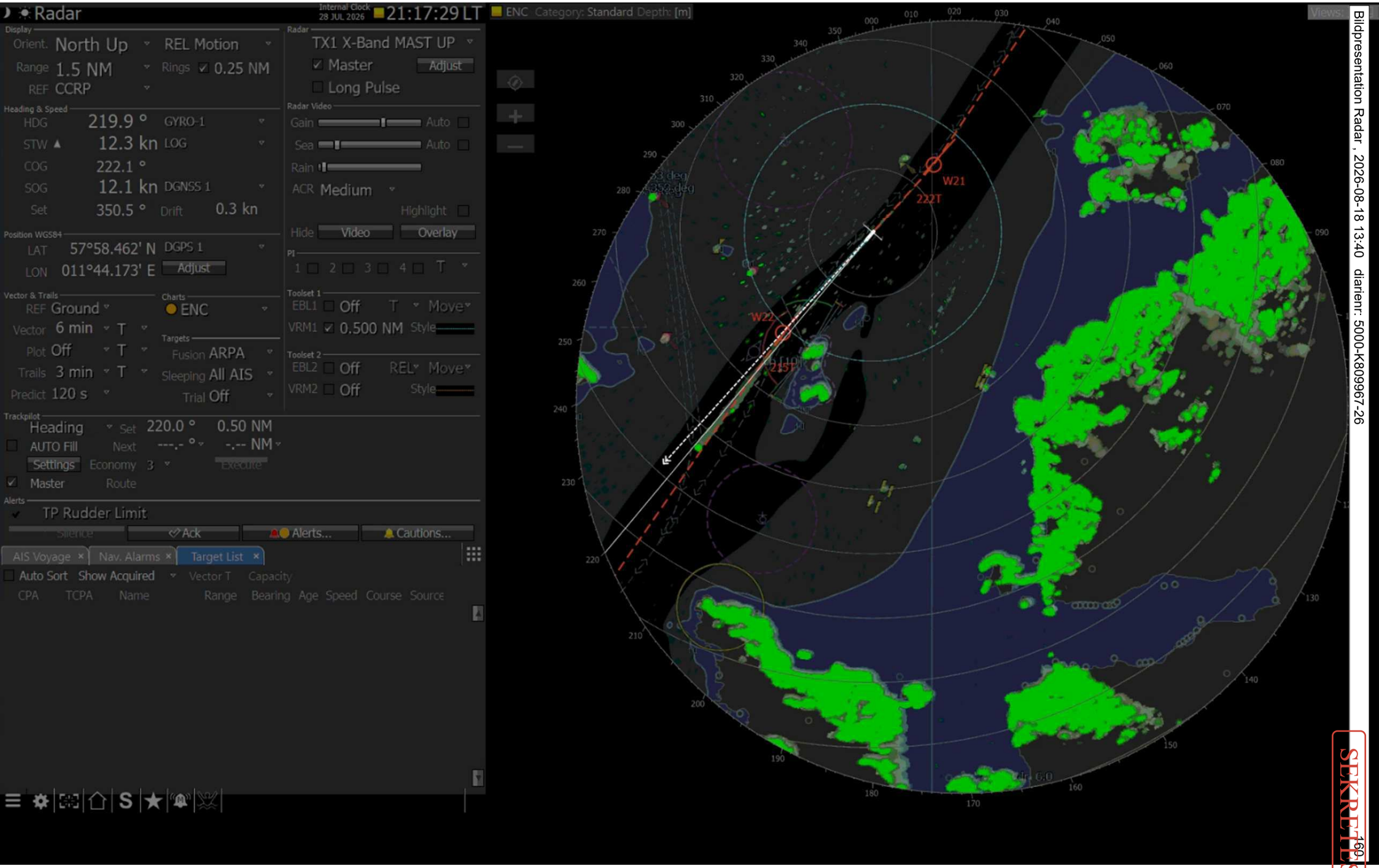
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
157
SEKRETESS



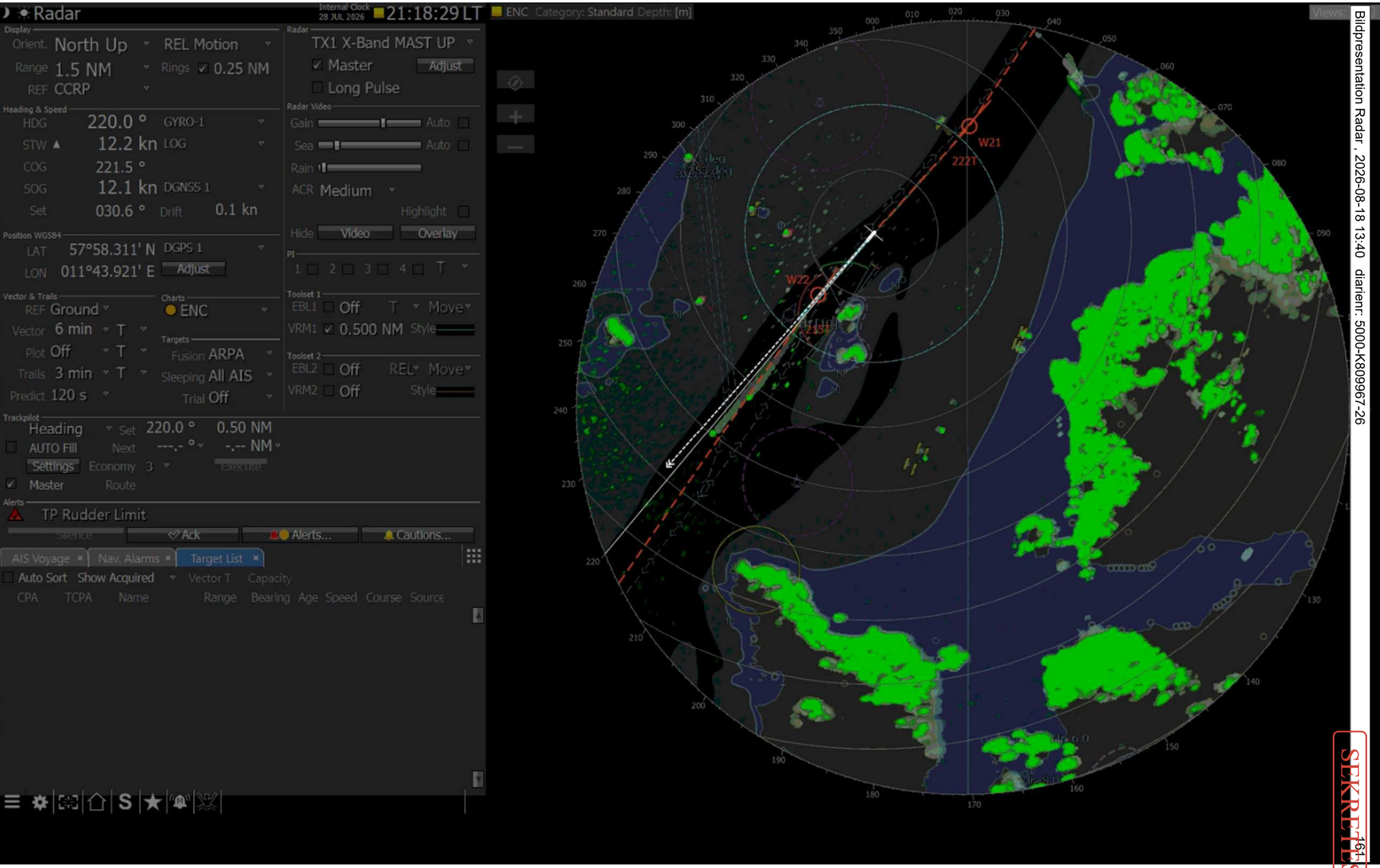
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
158
SEKRETESS



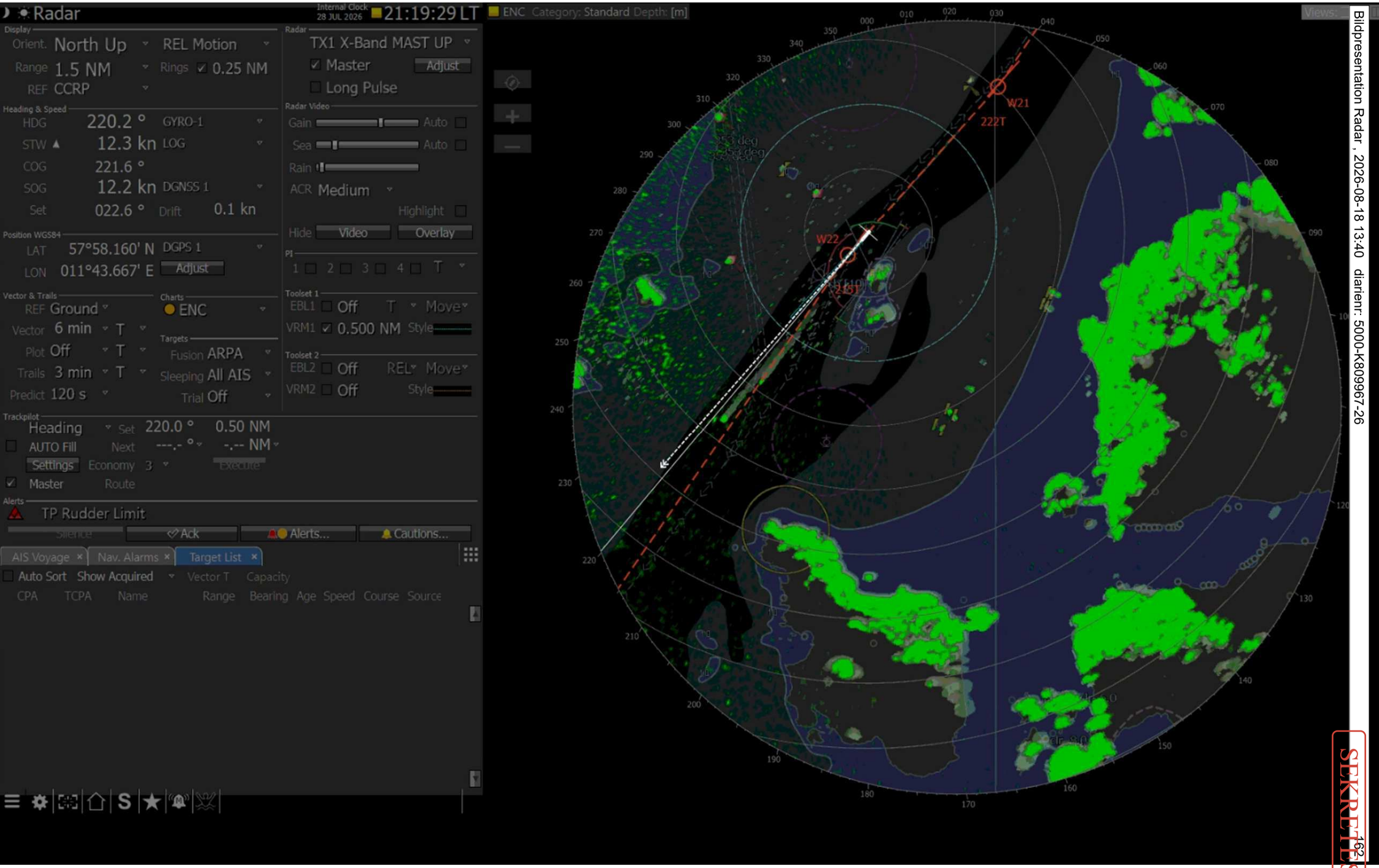
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
159



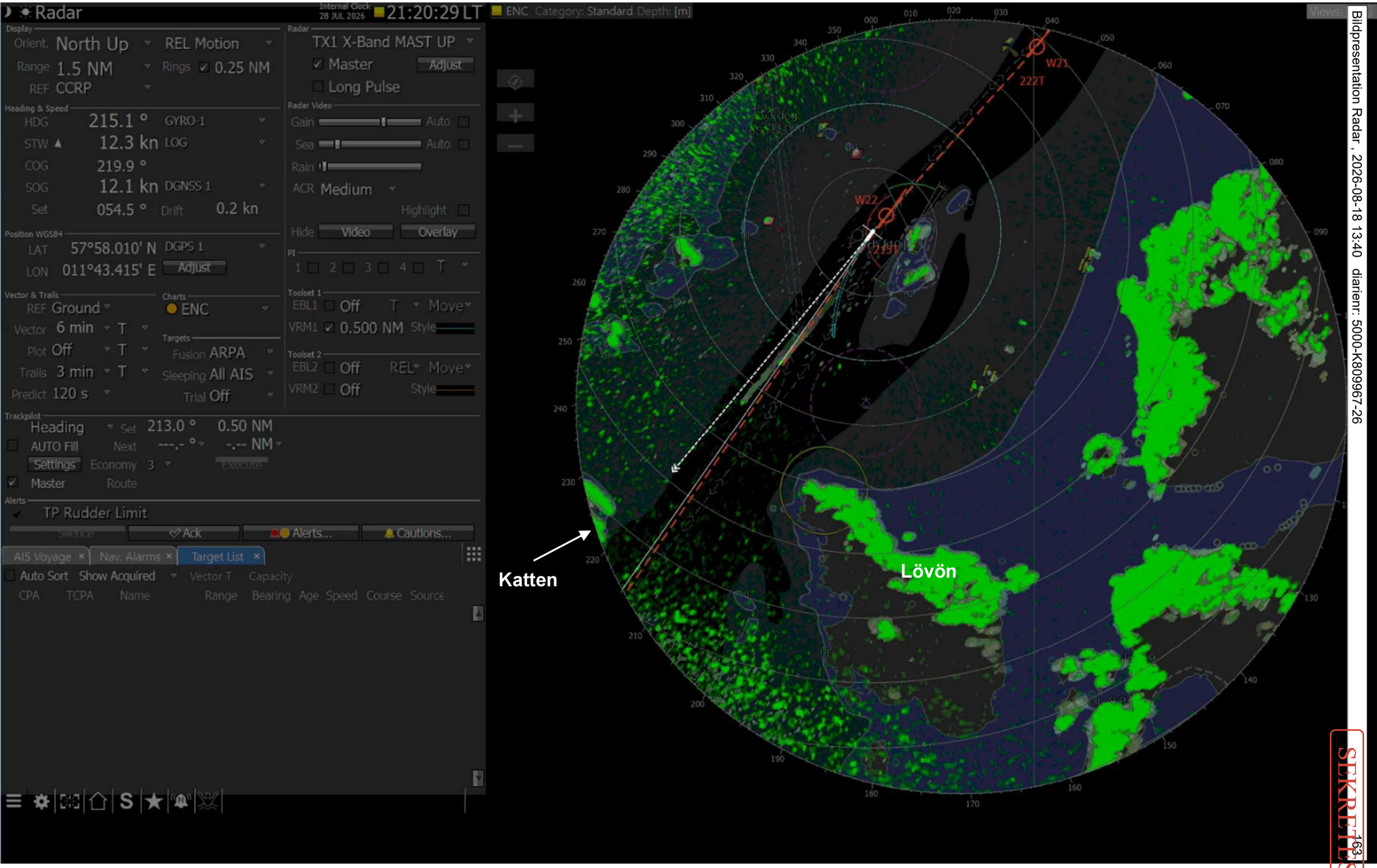
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
169



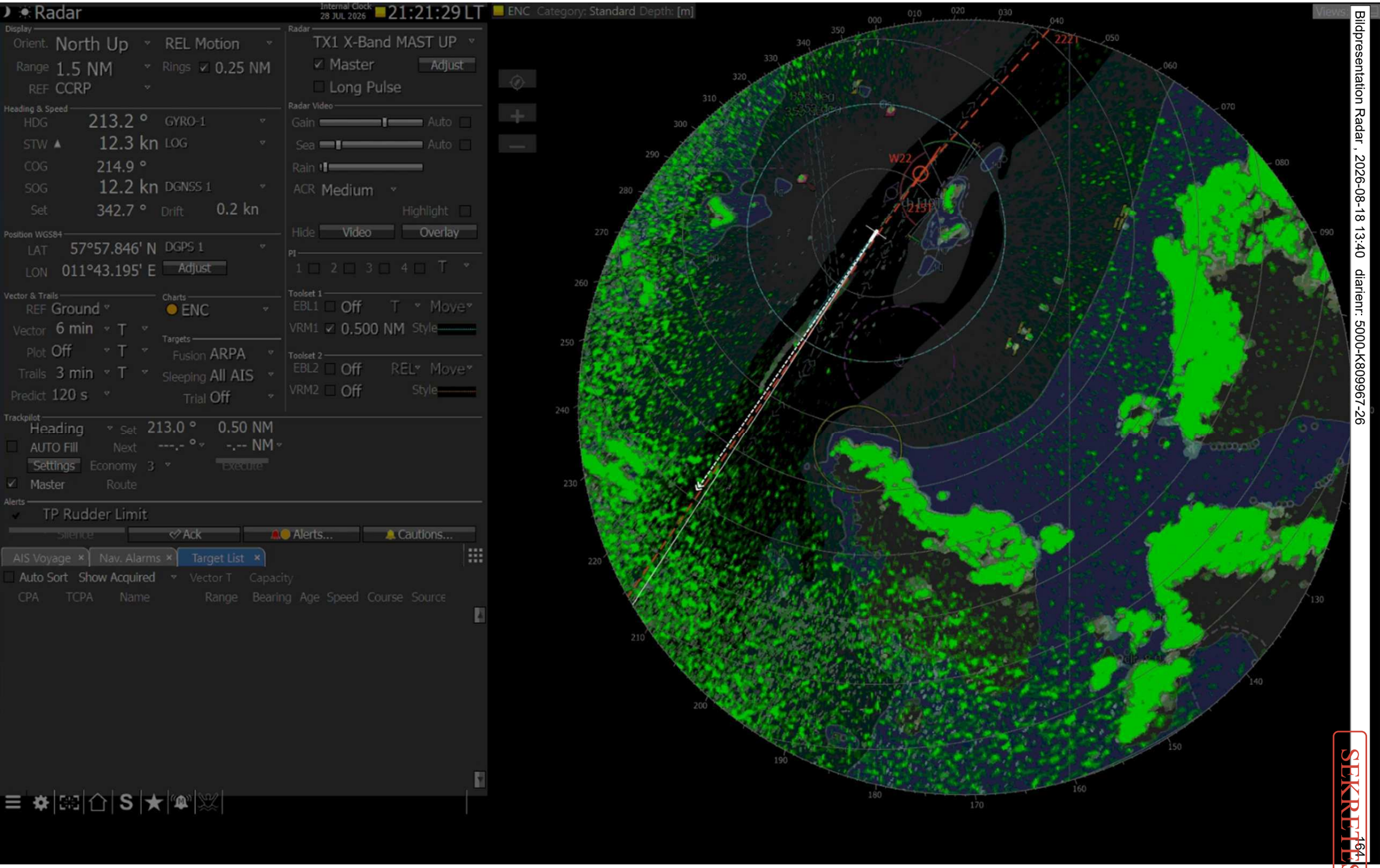
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
161



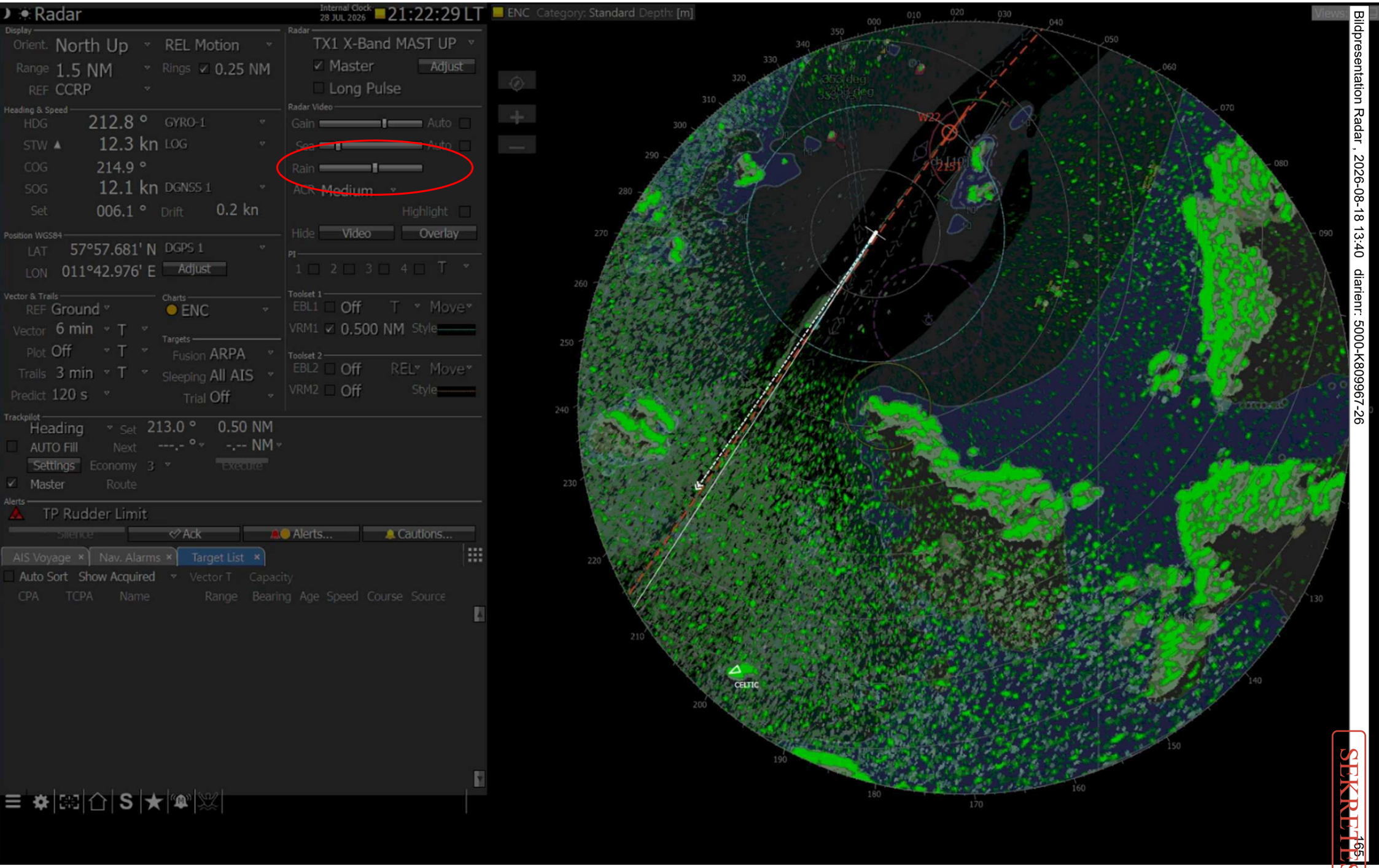
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
162



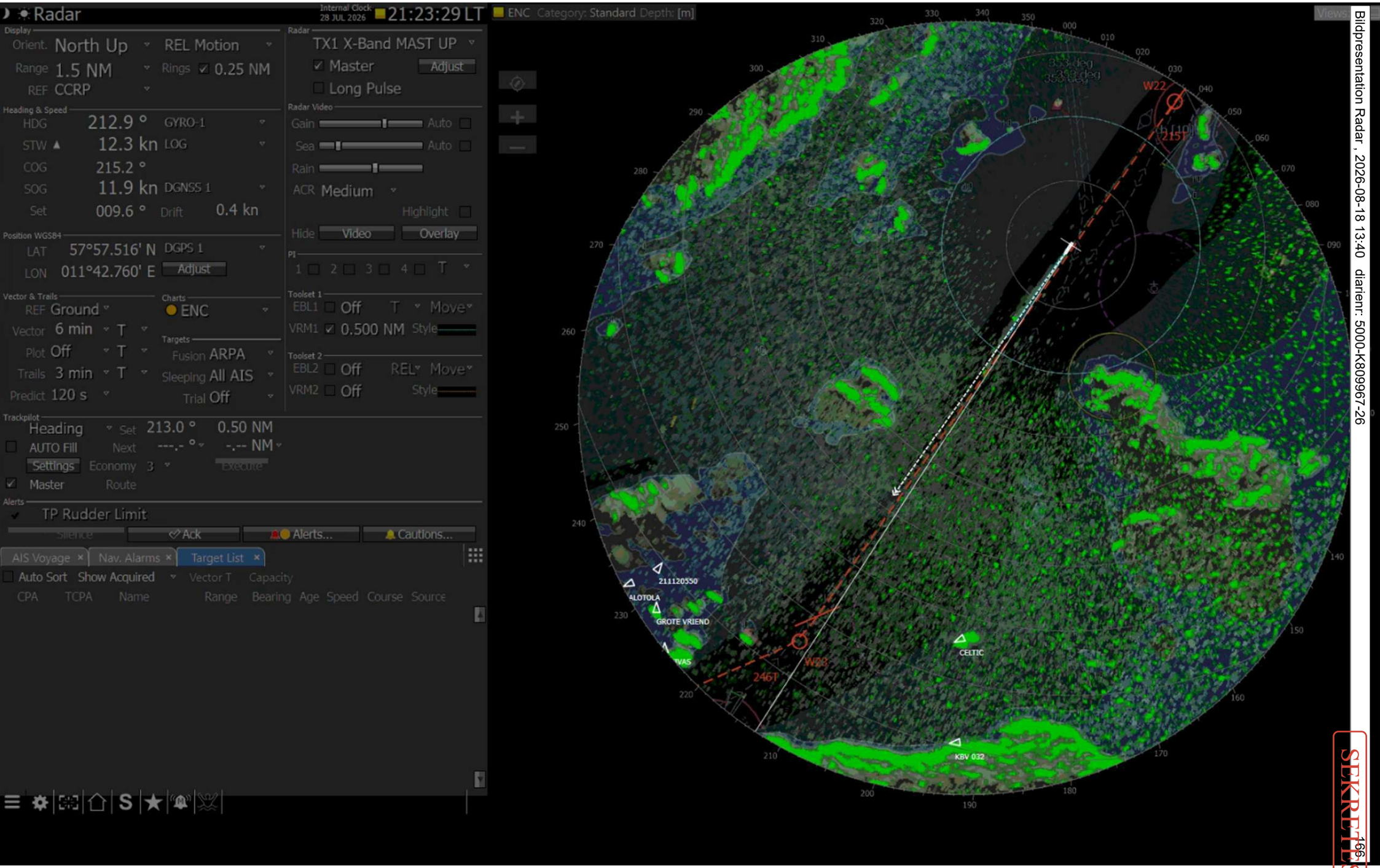
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
163



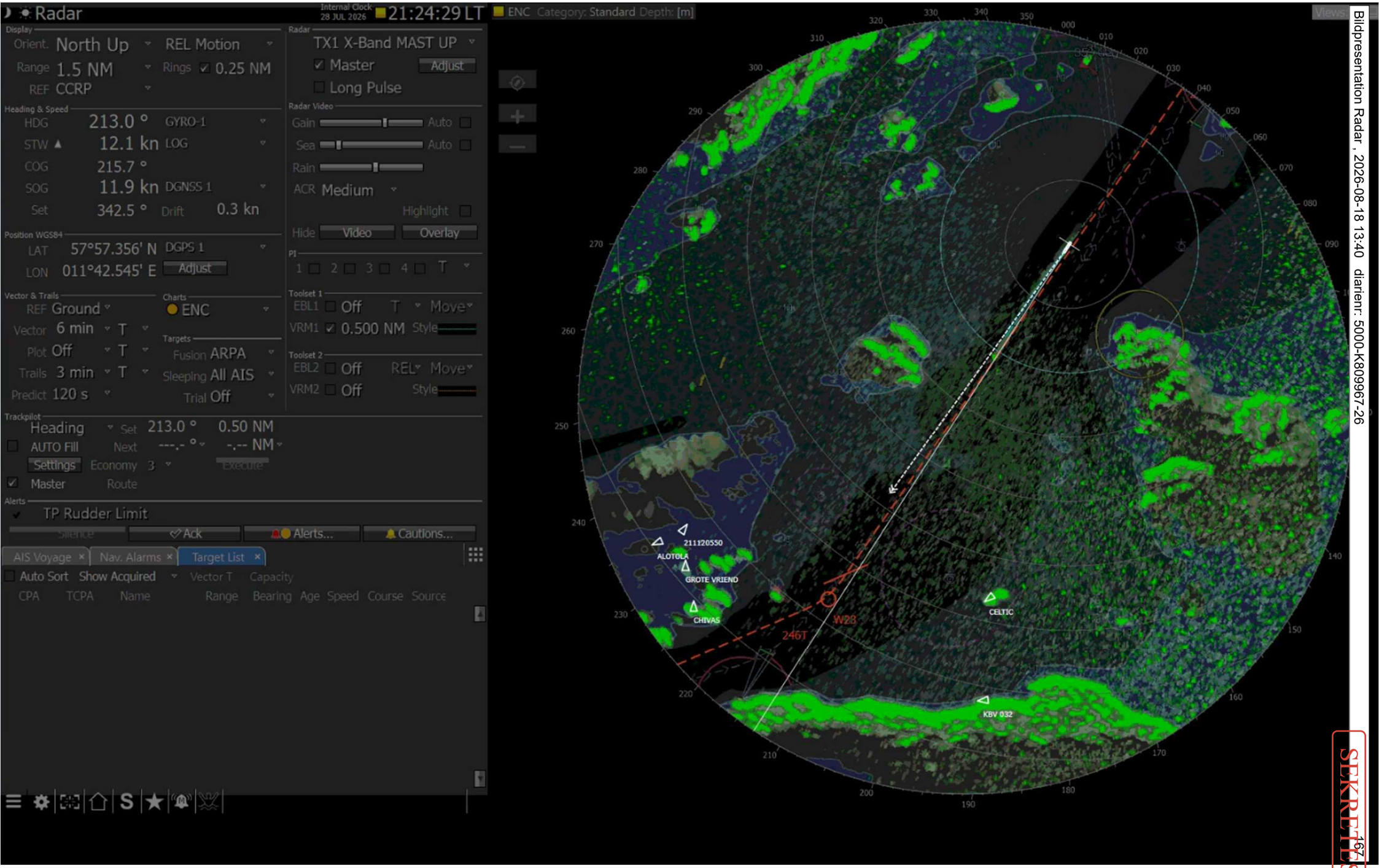
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
164



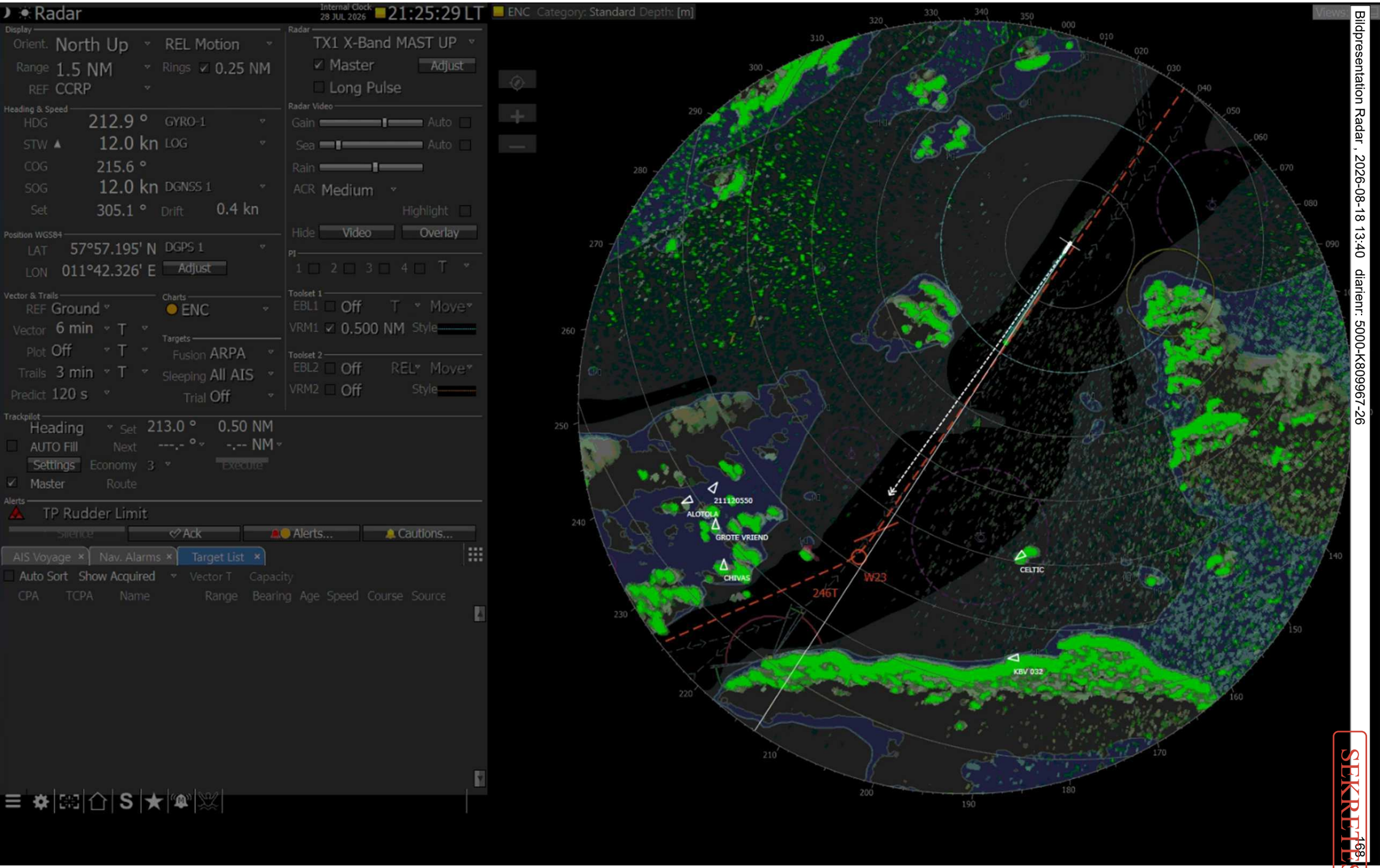
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
165



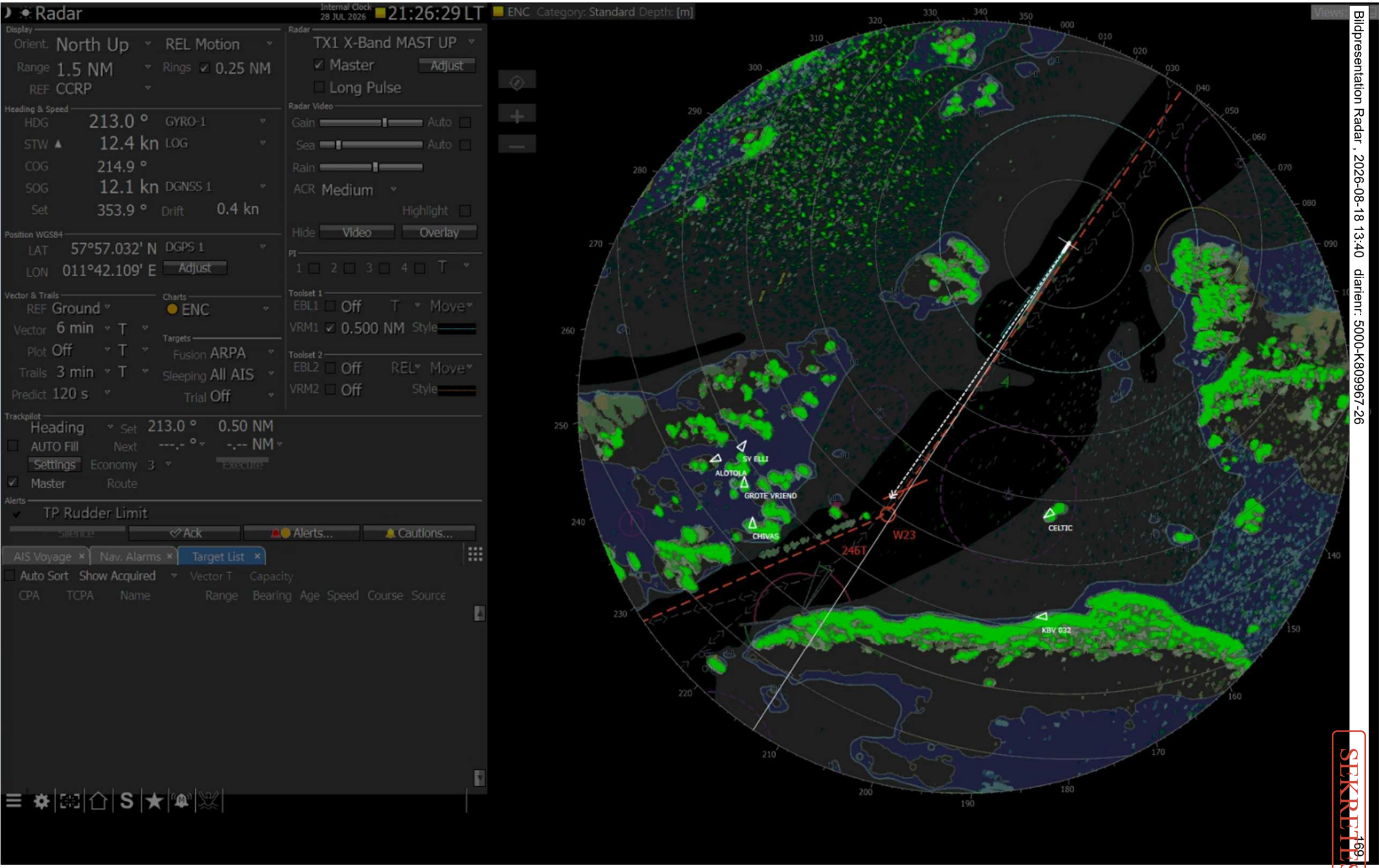
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
166
SEKRETESS



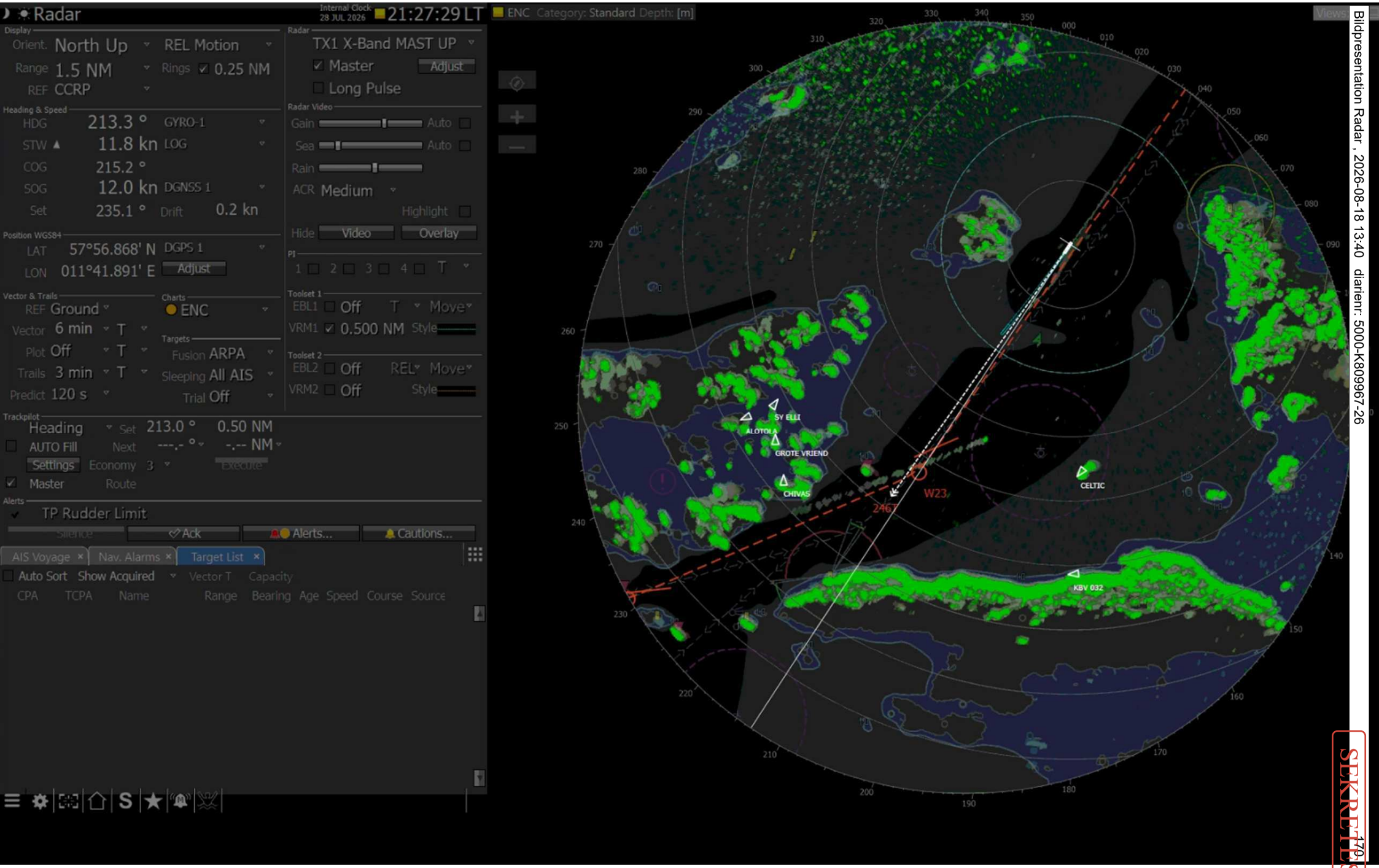
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
167
SEKRETESS



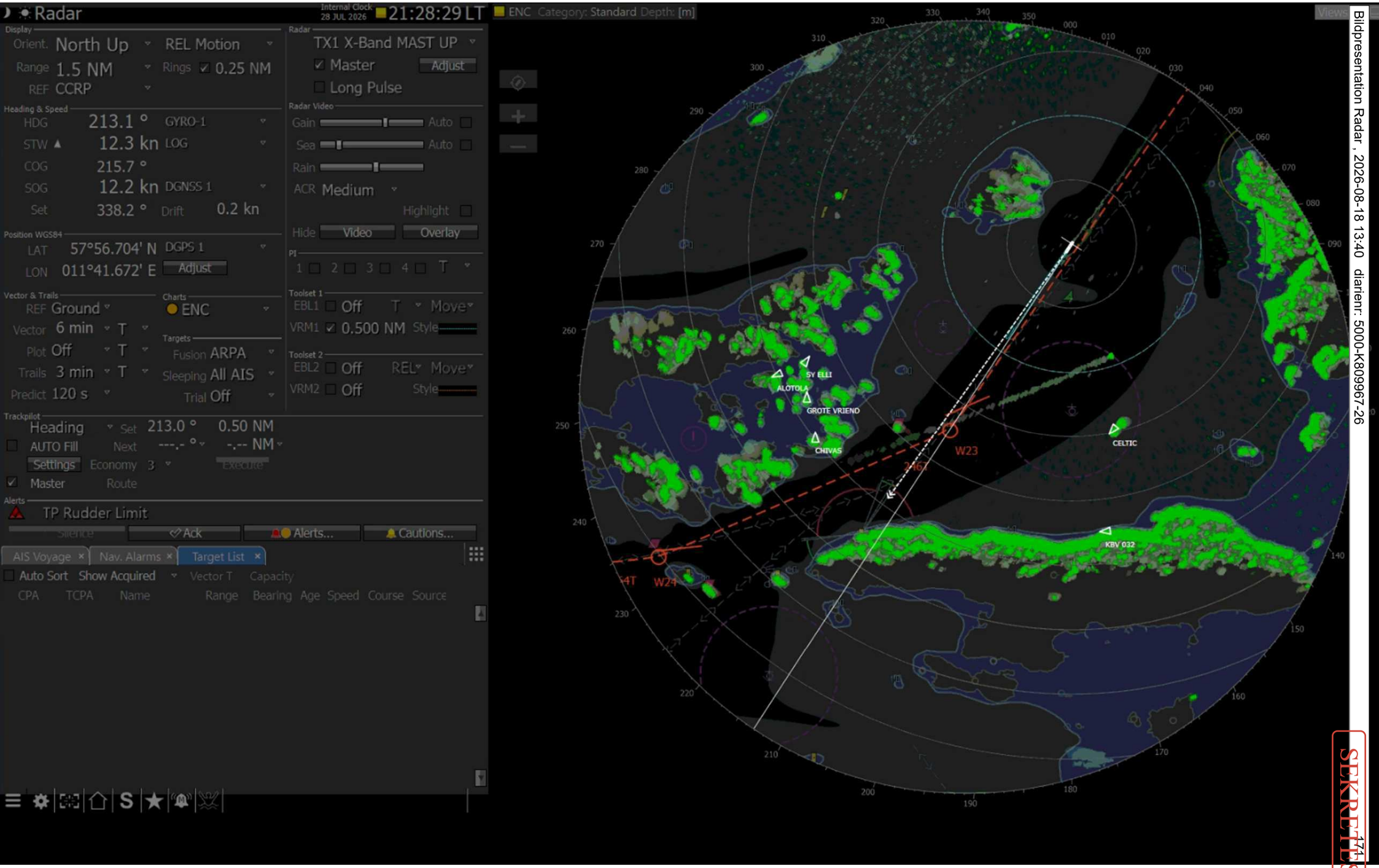
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
168



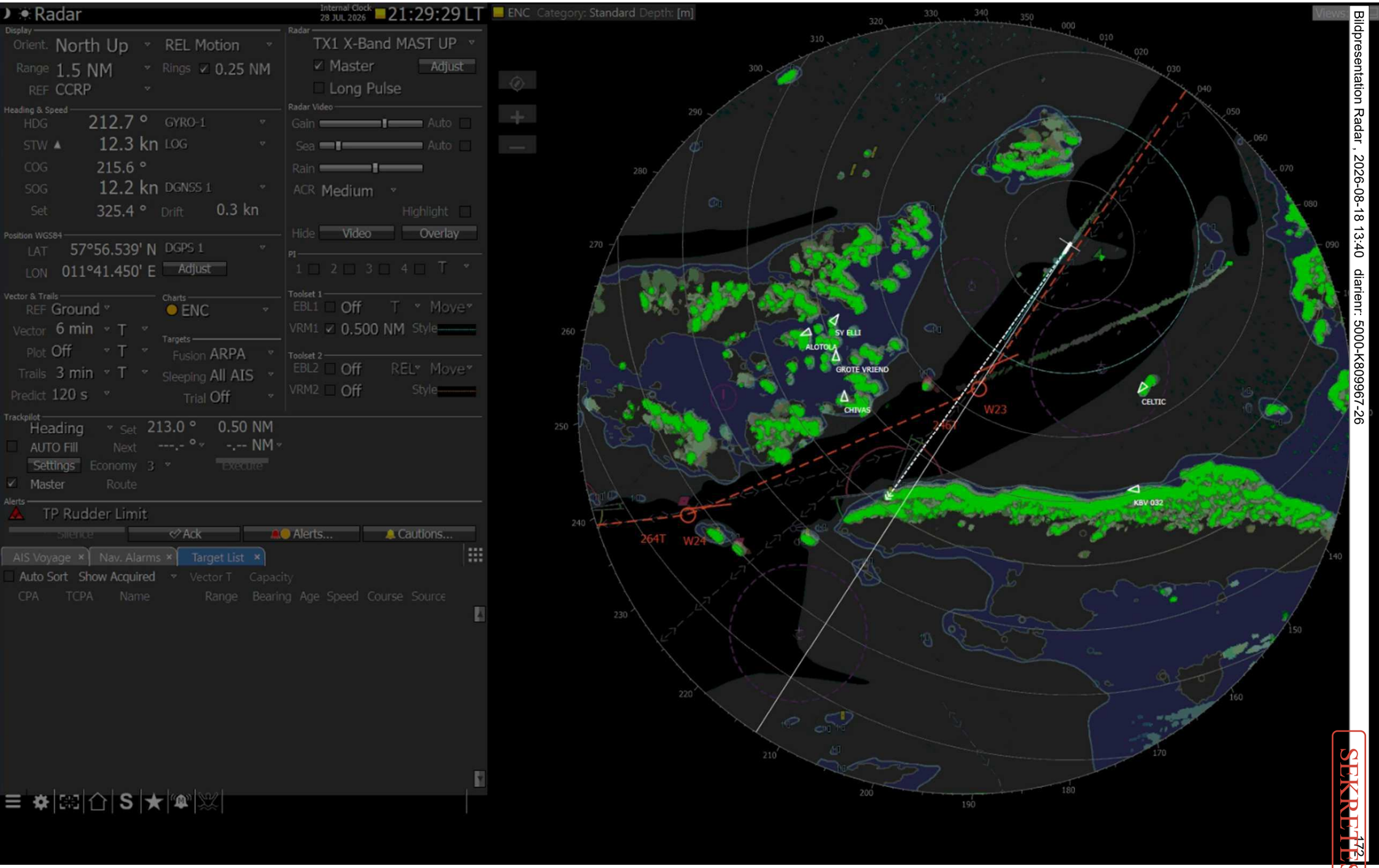
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
169



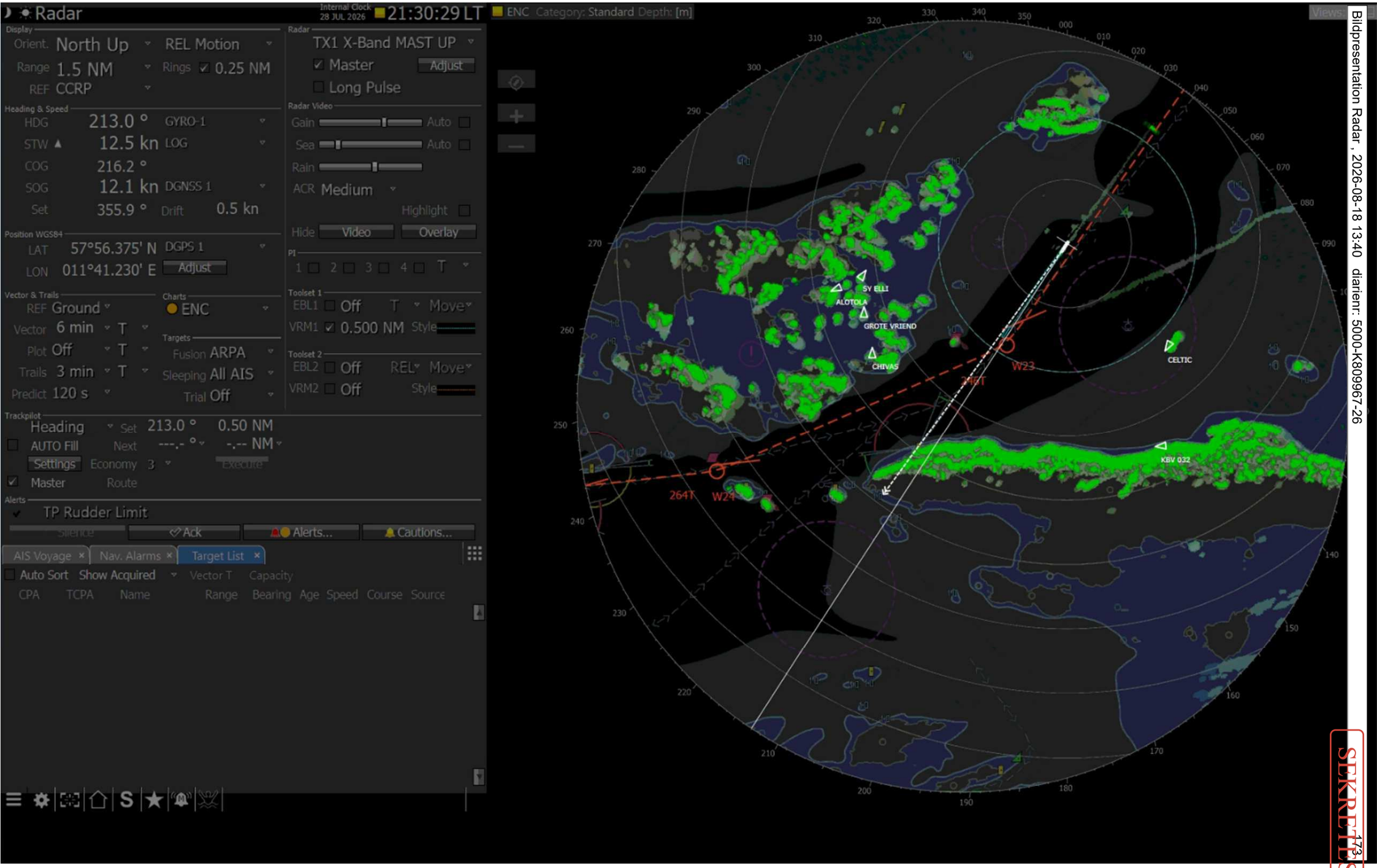
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
170



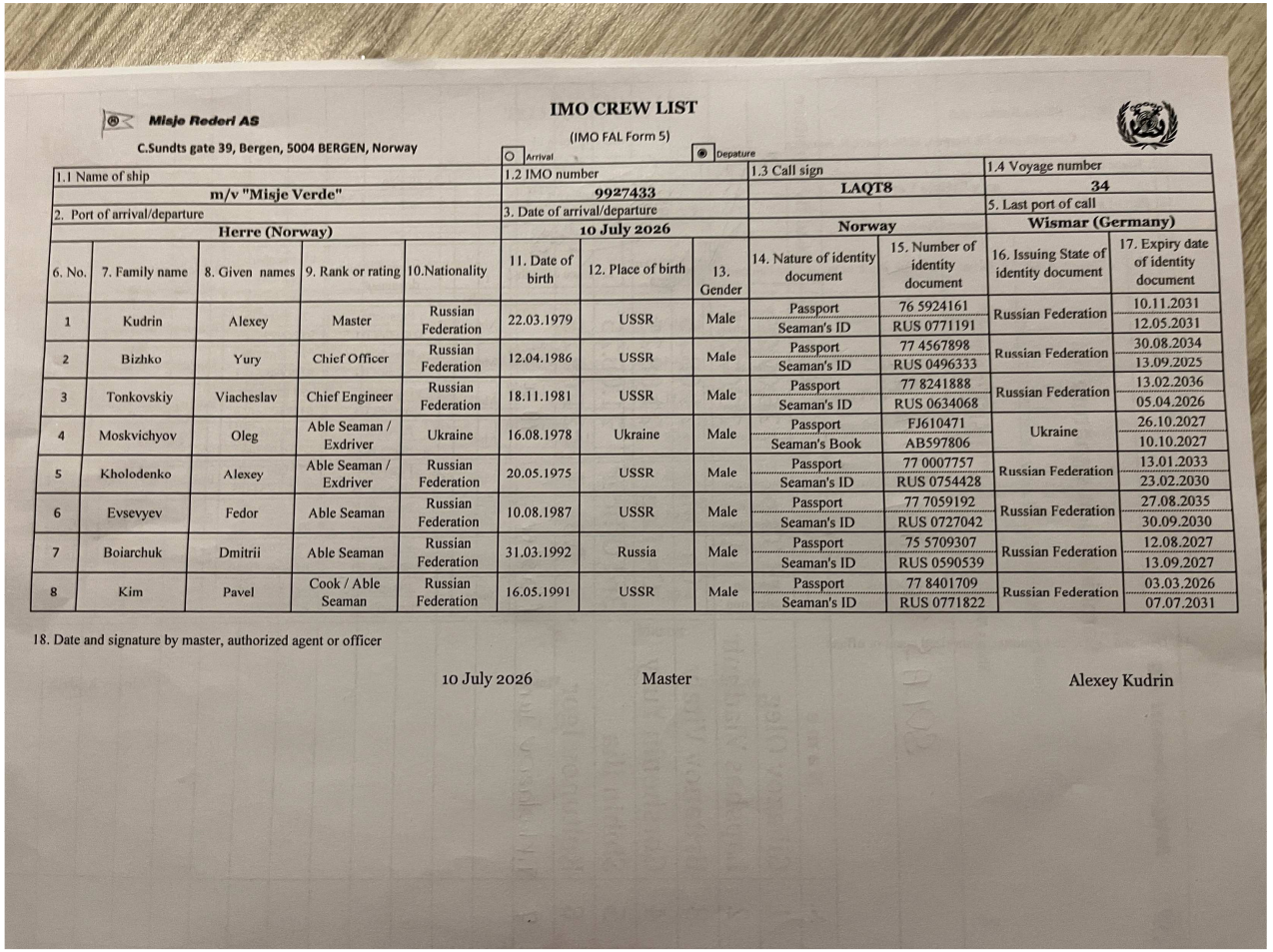
Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
171



Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
172



Bildpresentation Radar , 2026-08-18 13:40 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS
173



Misje Rederi AS
C.Sundts gate 39, Bergen, 5004 BERGEN, Norway

IMO CREW LIST

(IMO FAL Form 5)

○ Arrival ◉ Depature

1.1 Name of ship	1.2 IMO number	1.3 Call sign	1.4 Voyage number
m/v "Misje Verde"	9927433	LAQT8	34
2. Port of arrival/departure	3. Date of arrival/departure		5. Last port of call
Herre (Norway)	10 July 2026	Norway	Wismar (Germany)

6. No.	7. Family name	8. Given names	9. Rank or rating	10.Nationality	11. Date of birth	12. Place of birth	13. Gender	14. Nature of identity document	15. Number of identity document	16. Issuing State of identity document	17. Expiry date of identity document
1	Kudrin	Alexey	Master	Russian Federation	22.03.1979	USSR	Male	Passport	76 5924161	Russian Federation	10.11.2031
								Seaman's ID	RUS 0771191		12.05.2031
2	Bizhko	Yury	Chief Officer	Russian Federation	12.04.1986	USSR	Male	Passport	77 4567898	Russian Federation	30.08.2034
								Seaman's ID	RUS 0496333		13.09.2025
3	Tonkovskiy	Viacheslav	Chief Engineer	Russian Federation	18.11.1981	USSR	Male	Passport	77 8241888	Russian Federation	13.02.2036
								Seaman's ID	RUS 0634068		05.04.2026
4	Moskvichyov	Oleg	Able Seaman / Exdriver	Ukraine	16.08.1978	Ukraine	Male	Passport	FJ610471	Ukraine	26.10.2027
								Seaman's Book	AB597806		10.10.2027
5	Kholodenko	Alexey	Able Seaman / Exdriver	Russian Federation	20.05.1975	USSR	Male	Passport	77 0007757	Russian Federation	13.01.2033
								Seaman's ID	RUS 0754428		23.02.2030
6	Evsevyev	Fedor	Able Seaman	Russian Federation	10.08.1987	USSR	Male	Passport	77 7059192	Russian Federation	27.08.2035
								Seaman's ID	RUS 0727042		30.09.2030
7	Boiarchuk	Dmitrii	Able Seaman	Russian Federation	31.03.1992	Russia	Male	Passport	75 5709307	Russian Federation	12.08.2027
								Seaman's ID	RUS 0590539		13.09.2027
8	Kim	Pavel	Cook / Able Seaman	Russian Federation	16.05.1991	USSR	Male	Passport	77 8401709	Russian Federation	03.03.2026
								Seaman's ID	RUS 0771822		07.07.2031

18. Date and signature by master, authorized agent or officer

10 July 2026 Master Alexey Kudrin

Besättningslista , 2026-07-29 04:23 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS



Besättningslista , 2026-07-29 04:23 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Grova brottssektion 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Zorman Olsson, Albin

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
Passbild samt sjukhuspersonal

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Ytterligare information om anledning till förhör
Information kring uppgifter

Underrättad om misstanke

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Jesper Harrysson

Förhörsdatum
2026-07-29

Förhör påbörjat
03:22

Förhör avslutat
03:30

Förhörsplats

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt
Konceptförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Berätta vad som hänt:
Vi åker vår båt från Strömstad till eljefjorden och någon nautiskmil till älgogavel hör jag strax barbord om mig en motorbåt. Det var få båtar ute, endast sett mig och min bror.

Inser att det är ett slags fraktfartyg, girar styrbord så fort jag kan, lägger gasen i botten. Hinner inte undan. Slår runt. Jag kläms fast under en hård överbyggnad där man kör. Med nån annan, tror min fru. Vi är långt under vattnen. Jag förstår inte vad som hänt. När jag väl kommer loss simmar jag många tag innan jag är vid ytan. Jag vet inte hur länge jag varit där. Jag har till och med hunnit sluta simma en gång och andats in vatten. Men jag fortsatte upp och ser två flytvästar, mina barn hade flytvästar på sig. Simmar bort mot flytvästarna, ett barn endast. Den andra är tom. Jag tar den tomma och blåser i visselpipan. tar min son. Båtar kommer.

Vi hade alla lanterner på. Min fru var noga med det.

Kommer båten rakt bakom?
Asså verkligen rakt bakom, någon decimeter att vara rakt på mitt rodret. Jag är helt säker att jag inte hört någon signal, jag hörde den när den bara var någon meter bakom oss för att då hörde jag motorn.

Låg du mitt i farleden?

SEKRETESS

Som jag minns det, får man en prick på styrbord och en på barbord. Det var ganska trångt just där. Jag vet inte om jag låg mitt i farleden men tror inte jag låg i sidan.

Min båt hinner flytta sig ganska många meter på en våg så att säga.

Den är precis mer på min barbord än styrbord så jag försöker gira men det är en snipa men den hinner inte gira så fort. Jag ligger också i full gas då men jag hinner inte.

Och en annan båt plockar dig och din son?
Ja. När jag kommer upp från djupet så är jag desorienterad. Såg att det låg en motorbåt och en segelbåt 500-600 meter bort. Jag fick tag på en bit av min båt och sparkar mig bort till flytvästarna och får tag på min son och han är knappt talbar. Försöker ruska i honom. Jag försöker andas och vissla för att få ut de här andra båtarna. Till sist kommer en av båtarna ut, en man och en kvinna.

Vad är er position, vi fick Katten.
Ja det stämmer, jag hade katten som riktmärken. Jag tror att det var där de här båtarna låg eller på lövön. Jag kan inte ha åkt så långt under vattnet.

Kommer du ihåg hur du låg i relation till bojarna?
Försöker ligga så nära styrbord. Men jag kan inte svära på att jag låg och smekt den men antar att inte fartyget heller gjort det för då hade de inte bara dykt upp.

Och vad händer när du får komma upp på motorbåten?
de hade ringt SOS, först kommer en mindre ribbåt från kustbevakningen och de hade en kille som tog hand om min son. Sen kom en båt till och de körde mig och sonen till Läkeberg och där stod ambulans och väntar och kör iväg oss. Jag fick lägga mig i värmefilt osv.

Vad har du för nautisk erfarenhet?
Har åkt båt hela livet. Har varit med den här båten specifikt typ 3 veckor om året. Vi har varit i Strömstad nu då, över medelkunskap. Semesterfirarbåt.

Vad var du på väg?
Mot älgön, vi skulle åka under Instöbron. Snabbaste vägen till Lyckö där båten ligger.

Alla lanterna funkade?
Ja.

Något mer du tänker på?
Nej.

Förhöret ej uppläst och Albin var kraftigt påverkad av situationen.

Polisen

Förhör

Förhör 2

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Zorman Olsson, Albin

Personnummer

Den hörde är
Målsägande

ID Styrkt
Ja

Sätt
Känd

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om
Vårdslöshet i sjötrafik, Fullbordat

Underrättad om misstanke

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om
Vållande till kroppsskada, Fullbordat

Underrättad om misstanke

Ytterligare information om anledning till förhör
Målsägandeförhör om händelseförloppet

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande
Ja

Försvarare/biträde önskas
Målsägandebiträde Henrik Olsson Lilja medverkar över telefon

Förhörsledare
Cecilia Alexandersson

Förhörsdatum
2026-08-12

Förhör påbörjat
10:04

Förhör avslutat
11:03

Förhörsplats
EFP Göteborg

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt
Videobandsförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Förhöret är inspelat med video och finns i Filip. Transkribering är gjord med AI och kontrollerad av Cecilia.
Vid det tillfällen då man inte hör så skrivs det "ohörbart"

FL: Förhörsledare Cecilia
MÄ: Målsägande Albin
FL 2: Förhörsledare Anders
MB: Målsägandebiträde Henrik

MB: Det är helt okej.

FL: Då drar vi igång. Det är förhör med Albin. Närvarande är jag, Cecilia, och min kollega Anders. Det är den 12 augusti. Klockan är 10.04. Med på telefon har vi målsägandebiträde Henrik Olsson Lilja. Jag tänkte börja med att be dig berätta om din båt Doris. Kan du beskriva henne så gott du kan? Vad det är för en sorts båt och hur stor den är?

MÄ: Ja, en snipa som är sju meter drygt. Med en sittbrunn bak och en ruff fram för sovplatser. Med ratt på babordssida och kökspentry på styrbord motsvarande sida. Och så

SEKRETESS

inombordare fast motorn sticker upp ganska högt. Så den blir som ett bord i sittbrunnen fast det är mer som en låda för att skydda eller för att gömma motorn. Så den är inte så rymlig egentligen där bak. Man får plats att vara där men inte... Det är en stor låda.

FL: Så man kan gå runt då?

MÄ: Ja, precis.

FL: Vad är det för material i den här båten?

MÄ: Det är väl någon armerad plastbygge liksom.

FL: Skicket? Den är ju gammal har jag förstått.

MÄ: Ja, sent 70-tal är den väl byggd. Men de är ju det, snipor ofta. Motorn var nog 10–12 år gammal bara. Så det var ju det som var det nyaste på båten egentligen. Men rejält bruksskick på inventarier och trädetaljer var väl lite sådär. Men det gick ju bra.

FL: Hade den något överbygge eller?

MÄ: Precis, där kapellet fästes i framkant finns ju en liten sån dog house eller vad det kallas. Som då täcker föraren ungefär, skulle man kunna säga.

FL: Och då det överbygget, är det då... Vad ska jag säga? Är det bara tak eller är överbygget väggar också?

MÄ: Ja, det går ner på... Så det är väl, säger väll inte så mycket ett fönster på varje sida neråt liksom. Så den går ner som en båge. Och sen sitter den fast i framkant också med rutor. Så det blir tätt där inne om man får upp kapellet.

FL: Och kapellet, täcker det då resterande del då?

MÄ: Precis, alltså i sittbrunnen.

FL: Så hela sittbrunnen täcks utav kapellet? Jag är ju ingen båtmänniska. Så om jag nu ställer lite frågor som verkar lite...

MÄ: Ja, det gör inget.

FL: Så beror det på att jag kanske inte riktigt ser framför mig exakt så.

MÄ: Jag tror att, eller som jag har hört, nu är jag inte så erfaren av IV25-or, men det är ju en känd båt som... Den är väl byggd på Orust. Så det finns ett gäng ute på vattnen. Och de finns då med akterruff och utan akterruff. Och våran var utan då. Men att den var nog ganska original. Så som den var när den kom från båtvarvet.

FL: Okej, okej.

MÄ: Om man vill titta på.

FL: Hur fort går en sån här båt?

MÄ: Jag tror att vi var uppe, enligt vårat plotter, på hela semestern var uppe på nio knop. Men då surfade vi också på vågor som kom med akterifrån. Så jag tror att jag skulle säga, jag

SEKRETESS

skulle kanske kunna räkna med sju knop ungefär, om jag maxade. Eller sju och en halv möjligtvis.

FL: Det är inte så fort, eller?

MÄ: Det är inte fort, nej. Det är väl en snabb promenad, skulle jag säga. Jag har inte översättningschemat till kilometer i timmen, men det är inte många i alla fall.

FL: Nej, det låter inte. Nu kan jag som sagt inte så mycket om båtar, men det låter inte som att den går fort. Finns det några radarreflektorer på den?

MÄ: Inte vad jag vet.

FL: Nej Hur har båten fungerat?

MÄ: Ja, bra. Vi hade... utanför Lysekil hade vi... att den gick lite knackigt. Och då var det att den dieseln som man ibland tvingas använda i det här landet, växer det på. Så då kanske en gång om året behöver man rensa filtret. Men den dog aldrig, så jag hann rensa filtret. Och sen så gick den resten liksom.

FL: Hur länge har du haft båten?

MÄ: Ganska precis ett år. Jag och min syster fick den av vår far när han köpte ny båt i höstas.

FL: Så din pappa har haft båten innan?

MÄ: Han har haft den i alla fall tio år. Kanske mer.

FL: Okej. Har du och din syster gjort någon form av ombyggnad på båten? Eller lagat den på något sätt?

MÄ: Nej, vi har nog inte gjort någonting för att den gick så pass bra så vi tänkte att första året skulle vi se lite vad vi ville renovera. Vart man ska börja. Det är ganska många saker man kan ändra på en så gammal båt. Man vill liksom bo lite i den och se vad man vill börja med.

FL: Vad man vill prioritera.

MÄ: Ja precis

FL: Men då var det din pappa som hade haft den i ett antal år innan. Har han gjort några...

MÄ: Jag vet inte om det är han som satte i motorn när han köpte den eller om den var precis ny bytt när han köpte den. Så det vet jag inte. Men annars är det nog lite sådana här underhåll att man byter vissa delar en gång om året för att det är så dyrt om de går sönder och impeller(*ohörbart*). Så inte egentligen... Det har inte hänt särskilt mycket på den. Vad jag vet. Sen har jag bott i Stockholm så han har ju hållit på med den mycket mer än att jag och jag vet inte exakt hur han har gjort något.

FL: Nej, inte haft koll på det hela.

MÄ: Men det har väl sytts ett nytt kapell tror jag i och för sig. Det var nog... Det är en tygbit.

FL: Hade du båt innan?

SEKRETESS

MÄ: Ja, vi har haft båt när jag var yngre. En snabbare båt som jag och min bror hade. Vi åkte vattenskidor och sådär. Men jag har inte haft båt på många år.

FL: Och du har inte haft i Stockholm heller?

MÄ: Nej, jag har använt den här båten. Men jag har inte ägt någon båt på 20 år kanske.

FL: Hur är din vana med att köra båt överlag?

MÄ: Jag vet inte vad man ska jämföra riktigt med. Men jag lägger väl en vecka om året i alla fall. Vi åkte till Dalslands kanal förra sommaren till exempel. Familjen har ju spenderat somrarna i Lycke. Om man har varit i Lycke så vet man att det inte finns så mycket att göra. Har man då en båt så åker man båt. Men då har det varit lite kortare resor kanske till Marstrand eller ut och fiska. Men jag skulle säga att jag har kontroll på båtar vid tilläggning. Jag förstår hur det fungerar.

FL: Har du gått någon, det kanske inte finns något att gå någon form av förarutbildning eller?

MÄ: Nej, det har jag inte gjort.

FL: Nu vet jag, du sa precis i början när du beskrev båten vad förarplatsen var. Så att jag får en bild igen där då. Den är på...

MÄ: På babordssidan,

FL: babordssidan.

MÄ: På båtens färdriktning.

FL: Ja, just det. Och så under det här överbygget då?

MÄ: Mm

FL: Och hur styr man båten?

MÄ: Med ratt som är kopplat till roder där bak då. Det finns en rorkult också, men den använder vi aldrig.

FL: Den använder ni inte. Och någon autopilot?

MÄ: Nej, nej det är inte.

FL: Du ska få se en bild. (visar bild på instrumentpanel) Som du också ska få rita lite på. Vi ska se om du ändå kanske ska ha den blå pennan. Kan du berätta för mig vad det är du ser här. Till dig nu Henrik, så säger jag att jag visar en bild här då. Så får Albin berätta vad det är han ser på den bilden. Sen kan jag skicka den bilden till dig om du vill.

MB: Absolut.

MÄ: Ja, det är instrumentbrädan då. Och då står varvräknaren på 2000 varv. Så det skulle jag sätta en... gick kanske sju knopp då. Det blev nästan det högsta jag legat på. Att det var liksom... Det var så man tar vågorna bäst när man kommer rakt framifrån. Så vill man ha lite fart och skära i vågorna mer än att bara ligga och guppa. Och sen kan man se instrumentet.

SEKRETESS

Här är ju.… lanternorna.

FL: Kan du ta pennan där och så... rita någon pil och skriv gärna vad det är för någonting.

MÄ: Det vet jag inte exakt. Men de här tre som är halvpå och på är ju lanternorna.

FL: Ja. Fungerar pennan?

MÄ: Ja, men det är lite svårt på det här.

FL 2: Även om du får mitt block under tror du?

MÄ: Nej, jag tror bara det är den. Det är bara en bakgrund *(ohörbart)*

FL: Du sa att den var halvpå?

MÄ: Ja, det finns två lägen på den. Och då visade det sig då. För det här var enda gången vi gick när det var mörkt. Så då skickade jag fram Ramona och tittade så att lanternan lös när jag och då var det läget de behövde vara på för att det skulle lysa.

FL: Och den som ser ut att vara i ett annorlunda läge där då?

MÄ: Ja, det kan vara att det är akterlanternan. Och att den bara är Jag tror att det här är lite ett hemmabygge ser det ut som. Så vi provade oss fram. Den här som är av då tänder väl bara tankmätaren till exempel. Och så är det vindrutetorkaren. Och här är säkringarna då.

FL: Skriv gärna säkringar där då så att jag kommer ihåg sen. Och sen vad sa du att det här var till?

MÄ: Det är nog, den sänder till exempel bara tankmätaren. Här är kanske belysning inne. Alltså att man kan stänga av och på med egentligen all el på hela båten kan man styra härifrån.

FL: Ja

MÄ: Och den, ja, det är väl det som var.

FL: Jag funderar på om du ska få skriva. Du menar när du säger tända, menar du att det är en lampa här inne?

MÄ: Du ser att den står på noll nu. Om man slår på instrument, det fanns klisterlappar här.

FL: Det är därför jag inte har riktigt koll på vilken som är vilken.

MÄ: Men till exempel om man slår på den, då kommer den visa tankmätaren.

FL: Ja, okej, okej. Då slår den igång liksom.

MÄ: Ja, precis. Så kan man ta en titt bara på. Men den är igång. Man glömmer bort alla knappar sen när man lägger till och inte har landström. Då kan ju batterierna vara urladdade. Så jag hade inte alltid dem igång. Det är inte som på en Volvo att alla lampor tänds så fort man startar båten. Utan då behöver man välja varenda lampa. Varenda lampa behöver man välja. Belysningen i båten är för en lampa. Sen är det topplanterna, akterlanterna och sidolanterna.

SEKRETESS

FL: Och då sa du topplanterna, akterlanterna.

MÄ: Ja du, kan inte svära vilken som är vilken. Jag har ju provat mig fram och där satt det inga klisterlappar tror jag. Så då fick vi liksom prova oss fram. Vi hade inte behövt använda dem innan.

FL: Men då gick Ramona fram och så testade hon dem där. Och så såg ni att de lyste då?

MÄ: Ja, precis. Och det var ju lite för att... Ja, och egentligen för att vi var ju två båtar. Så då ville vi ju att både att man ska ha lanternor. Men också att vi ville att de skulle hitta oss lätt ifall det var att vi... I och med att min bror hade haft motorhaveri tidigare. Så vi var ju lite av en följebåt i det här läget. Så då tänkte vi att det är väldigt käckt om vi kan se varandra i mörkret eller skymning.

FL: Ja, precis. Tänker du på några mer frågor där, Anders?

FL 2: Bara så att jag är med också. Det råder inga tvivel om att någon laterna inte lös Så alla lanternorna kontrollerades.

MÄ: Ja Även akterlanternan. Yes.

FL 2: Kan du beskriva det ljuset, bara lite grann akterlanternan. Styrka och färg.

MÄ: Ja, det är väl vitt bakåt och framåt. Och sen är det väl rött på babord och grönt på styrbord. Och de tror jag pekar rakt ut och framåt. Sidolanternorna. Och akterlanternan är ju... Den är 180 grader riktigt. Men det är ju inte meningen att den ska lysa framåt. Utan den ska ju lysa bakåt och vit då. Men sen är det väl... Det kanske ska till någon som har varit på båt. Men det är en helt vanlig lanterna. Det är liksom ingen strålkastare.

FL 2: Nej, jag har båt själv så jag vet ju lite hur det funkar

MÄ: Men den är ju mer för att man ska synas än att man ska se någon. Alltså, den lyser liksom inte upp havet bakom mig.

FL 2: Jag tänker ibland att om man sätter in Det kan ju vara lite olika glödlampor och sådär. Hur de är liksom i...

MÄ: Ja, det vet jag inte. För vi hade inte bytt dem själva. Och det var därför vi ville kontrollera det. När vi var ute då. Ja, min bror är ju ännu mer båtvan. Så då hade vi ju kunnat ta det med honom. Om vi kände.

FL 2: Du såg det lös liksom?

MÄ: Ja, jag gjorde ju inte det. För jag satt ju och tryckte på knapparna för att se vilken som tände vilken. Så Ramona var bak.

FL 2: Är det Ramona som har sett den? Ja, ja.

MÄ: Så det var ju ett litet tvåmannajobb då. I och med att jag inte kunde släppa ratten.

FL 2: Okej.

FL: Finns det något annat sätt att tända båtens lanternor än de där? Kan man trycka på själva lampan på något sätt?

SEKRETESS

MÄ: Nej, det här är bara en strömbrytare.

FL: Berätta lite grann om den här dagen. Hur hade ni planerat den här dagen?

MÄ: Dagen var egentligen planerad att vi skulle ta oss till Marstrand för vår sista kväll. Där liksom bara ha en avsluts... För vi var på väg hemåt ju. Men så fick min bror... Märkte på morgonen när vi la ut från Lysekil att hans... Han trodde att hans backslag var inte riktigt i form. Så han hade svårt att få in växeln. Han var tvungen att hålla på lite för att få in växlarna när han gick ut från hamnen. Så då ringde han väl... Till en början så gick vi bara väldigt lugnt och fint norrut. Så inomskärs vi kunde för vi hade ju blåst i flera dagar. Och då så blev ju vi... Vi har ju gjort det hela semestern. Men det var ännu mer att vi var redo och hade ändar klara ifall vi skulle... Behöva bogsera honom.

FL: Ändar i form av rep då.

MÄ: Ja, trampar ja precis så då gick vi väldigt nära varandra liksom och hela vägen söderut. Och sen så hände någonting att hans... Jag hann nog till nästan fram till... Jag kommer inte ihåg vad de heter, jag har inte varit så mycket utanför Stenungsund. Men jag hann liksom fram till inloppet till Stenungsunds hamn. Där vi, jag och Ramona pratade om att vi kanske skulle lägga till här lika gärna. Vi förstod att det skulle bli sent, de går ju inte så fort. Och då ringde min bror mig och bad mig vända och bogsera honom. För då trodde han att backslaget hade gått sönder. Och under tiden som jag då bogserade honom förbi Stenungsund. För att vi bestämde att då kanske det är skönt att komma hem. Om han inte har en båt som går att lita på så vill vi liksom inte in i en småbåtshamn eller en gästhamn och hålla på och köra sönder andras båtar. Så då tänkte vi att då börjar vi bogsera hem så sakteliga. Och försöker ta oss till Lycke alltså vår hemmahamn. Och sen ringde han en mekaniker som familjen känner. Och beskrev problemet. Och då berättade han att det var nog ett lager som var utan fett bara någonting man kanske byter vart trettionde år på en sådan motor. Och att det går att köra med det fast man får köra lite försiktigt. Annars kan det ta eld. Eller det kan gå sönder helt och då går den inte framåt sen. Men så valde, för att jag kunde, när jag bogserade honom så kanske vi låg i fyra knop. Och då är vi inte framme förrän fyra på natten kanske. Så det passade oss väldigt bra att han kunde köra i alla fall i sex, sju knop. Och sen så länge det gick. Och sen gick vi söderut.

FL: Började ni... Ni började bogsera precis före Stenungsund då eller?

MÄ: ja, precis. Det finns liksom en fyr där som... Jag vet inte vad de heter. Men när man kommer uppifrån där så rundar man en fyr. Och sen så öppnar sig lite Stenungsund med inloppet. Och man ser broarna och sådär. Så ovanför Stenungsund började vi bogsera. Och sen efter bron någon gång så hade han fått tag på och fått reda på att hans båt nog skulle gå. Så då släppte vi. Och då skickade jag också över hans dotter till sin båt. För vi hade de tre stora barnen i våran båt.

FL: Ja okej

MÄ: Och sen så var det egentligen... Ja, då började vi puttra hemåt för två egna maskiner liksom.

FL: Ja, just det. Och ungefär i tid, när påbörjade ni den här bogseringen?

MÄ: Det är svårt att säga. Men då har ju klockan... Nu gissar jag lite då. För vi har ju då börjat fundera på om vi vill... Vi har börjat prata om att äta mat i Stenungsund. Så klockan

SEKRETESS

kanske är sju eller något sånt där.

FL: För matintaget tidigare under dagen hade gjorts i båten då eller?

MÄ: Ja, precis. Vi hade lagt till på, tror jag kanske det hette Kalvö, Kalvholmen, Kalvskär, någonting.

FL: Okej

MÄ: Där vi bara hade lagt till i någon timme och badat lite och ätit lunch. Och sen gått därifrån då. För vi tänkte att vi skulle möta upp en kompis som hade varit med delvis under semestern. För han kan ju åka... Det är ju nära till Marstrand, så han skulle åka bil till Marstrand och umgås sista natten på semestern. Och sen åker vi då söderut. Och så börjar det bli... Där kommer ju lite sjö. Mer än vad det har varit då, i och med att vi har valt att åka så inomskärs vi kan.

FL: Men har vädret varit okej innan då? Du sa att ni badade och sådär. Men vädret var bra innan?

MÄ: Absolut. Det var ju bra när vi... Det började ju.… duggregna skulle jag säga. Kanske... en timme innan olyckan eller sådär. Så då... då fällde vi upp. Men jag tror inte riktigt det var för att det regnade. Vi hade nog fällt upp innan för att vi fick vågorna rakt framifrån. Så då gick det... Annars, så fort man får den lite i sidan på båten framifrån så skvätter det upp på vindrutan. Och då är liksom inte vindrutetorkan tillräckligt bra så då har jag alltid stått upp och tittat ut genom en lucka som finns i den här överbyggnaden.

FL: Ja okej

MÄ: Men jag behövde inte det nu. Därför kunde vi gömma oss från regnet för första gången på hela semestern.

FL: Och drog ni på kapellet där?

MÄ: Kapellet var på.

FL: Och var det på liksom... helt eller?

MÄ: För att våra barn sov i akterbädden liksom och den har ju lätt att bli väldigt blöt då om man inte täcker den.

FL: Du menar bak i båten? Det finns en sån plats där man kan ligga på liksom?

MÄ: Så det var ju deras sovplats. Så den behövde vi skydda från eventuella vågor eller regn och sådär. Så då fällde vi upp kapellet.

FL: Och det gjorde du när?

MÄ: Det vet jag inte riktigt men... Det kanske var efter. Vi hade slutat bogsera då eller, för det är ju inte så käckt att ha kapellet om man bogserar. Våra akterfästen sitter ju bak och utanför kapellet. Så då behöver man ha bättre tillgång till dem innan det. Så det var väl där någonstans när det började regna.

FL: Okej, och var det där ni satte på lanternorna också då?

SEKRETESS

MÄ: Ja, det skulle jag nog tro. Att vi gjorde en liten insats när... För vi hade nog inte lanternorna när vi bogserade, kanske för då var det fortfarande ljust. Så vi gjorde väl en liten insats också. När vi märkte att det kommer bli högre sjö då när vi kommer ut här så ville vi ha synlighet och regnskydd.

FL: Fråga då på det här kapellet. Jag som inte kan något om båtar. Men hur fäster man det i... Bak i båten?

MÄ: Det sitter som små stål... Man kan liksom snurra ett halvt varv och då. Så det är små avlånga ringar i kapellet. Som man trär på som små spärrar.

FL: Ja, så det fattar jag. Och då sitter... Akterlanternan sitter utanför?

MÄ: exakt.

FL: Den sitter utanför.

MÄ: Så den satt ju väldigt dumt på den båten för att den satt precis ovanför badstegen. Så man var tvungen att gå förbi akterlanternan varje dag. Den ska ju sitta så tydligt som möjligt, så synligt som möjligt. Det får inte vara någonting i vägen. Så den stack upp lite ovanför akterstegen.

FL: Okej. Lampan stack upp ovanför badstegen? Ja, precis.

MÄ: Så jag menar att den satt dumt för badandets skull. Inte för lanternans skull.

FL: Det är bra att du rättar till där. När olyckan inträffade, hur länge hade ni kört då?

MÄ: I sträck.

FL: Ja.

MÄ: Ja vad kan det ha varit då, det är lite svårt. Som semestertid. Det är inte att man kollar klockan hela tiden. Jag skulle kunna tänka mig att vi var ifrån... lunchgrejen vid fyra, kanske. Så sex timmar eller något sånt där. Uppskattningsvis då.

FL: Var det du som körde?

MÄ: Mm, det var det.

FL: Hela tiden?

MÄ: Ja.

FL: Ramona, var hon inte bekväm att köra? Eller var det mer att det bara blev så?

MÄ: Nej, det blev så. Jag tycker det är ganska roligt och hon har kört under semestern men inte hon har också alltid lämnat över så fort det har blivit lite sjö. Hon tycker det är lite läskigt när det och det är väl så i början med en båt att man behöver lära sig att den klarar av vågor innan man blir bekväm. Den rullar ganska mycket om man får den i sidan. Men jag körde nog hela dagen. Och alltid när vi skulle lägga till så var den... Den styr inte så bra när man går bakåt. Så man behöver lära sig hur den fungerar innan man är bekväm med att lägga till.

FL: Ja, jag fattar. Det känns som just det här att lägga till och gå ifrån. Det känns som att

SEKRETESS

det alltid är en sån liten...

MÄ: Ja, det är ju ett moment som är stressigare än att bara vara ute och åka på. I de flesta fall då.

FL: Ja, precis. Då i det här momentet här när ni slutar bogsera. Har du och Simon gjort upp någon form av tanke eller plan för hur ni ska...?

MÄ: Nej, jag tror inte uttalat ja, vi har nog bestämt att vi siktar på Lycke i och för sig. Men över telefon då. Men sen är det egentligen att båda... Underförstått, det är ju inte uttalat, men att jag kommer lägga mig bakom honom för att kunna se. För då kan jag se om någonting. Om hans maskin stänger av så kommer jag ju se att han börjar driva. Om han då har... Han har mycket att stå i så kanske han inte ens behöver ringa mig under tiden. För att då, egentligen som en rimlig följebåt ligger bakom den båten som eventuellt behöver bärgas. Så det är planen. Och sen har vi delat... rutt med varandra via den här skippoappen. Ja, just det.

FL: Då i anslutning till det här att ni slutade bogsera. Då... Du sa att då började det också dugga lite.

MÄ: Ja, jag tror det är senare i och för sig. Men... För det har varit fint väder då. Men det är också... Jag kan inte riktigt... Börjar gå sjö lite grann när vi kommer ner i den fjorden där. Så jag tror inte att det har börjat regna riktigt då. Det har kanske kommit och gått lite grann under... Men jag tror att det är kanske ännu längre söderut som det började regna.

FL: Hur var din status då? Var du trött eller pigg?

MÄ: Nej, alltså vi... Det var ganska förskjutna dagar. Vi började ju inte. Vi hade ingen stress någonsin. Så att vi kunde liksom... Börja dagen ganska sent och käka frukost. Och det är ju nästan som att vila och köra i sju knop. Man behöver inte... Man brukar ha gott om tid på sig. Och fatta sina beslut i och med att det går så väldigt långsamt. Så det skulle jag nog inte säga. Inte trött. Så att jag hade varit obekväm med att köra bil eller sådär. Man är på sjön.

FL: Hade du druckit alkohol under dagen?

MÄ: Nej, det tror jag faktiskt. Jag brukar aldrig göra det. Fast jag tror eventuellt att man får dricka på de båtarna. När jag var ute och seglade när jag var yngre så hade vi som en tradition att man hade en lägga till-öl. Så den var jag mer... Jag hade mer längre gränsen att vi skulle hem Jag skulle köra bilen och sådär. Så... Inte vad jag minns i alla fall.

FL: Nej. Barnen i det här läget och Ramona då när ni slutar bogseringen här. Vad gör de?

MÄ: Ramona sköter ju då änden till den andra båten. För att jag styr liksom. Så hon har ju då kastat den till dem. Och skickat över då Simon, min brorsdotter, till deras båt. Så vi ligger ju kloss an då egentligen. Och då är våra barn nog, gissar jag på i ruffen. För att det brukar vi vilja ha. Vi brukar skicka in dem i ruffen när det är ett sånt här... Alltså när man ska lägga till eller när man ska göra en manöver. För att då kan de inte vara i vägen och de kan inte klämma sig. Det började vi egentligen med förra året i slussarna. Så var regeln att barnen är i ruffen när vi gör någonting som skulle kunna vara klämrisk eller något liknande.

FL: Så de är förmodligen i ruffen då?

MÄ: Ja, om vi gjorde som vi har gjort resten av resan. Så det troliga är det.

FL: Och sen... Då när ni gör den här manövern för att Simons barn ska gå över till hans båt.

SEKRETESS

Hur går den manövern till?

MÄ: Då har vi ju fortfarande änden i, skulle jag tro, om det är samtidigt. Det är inte säkert att det är det. Vi kan ha släppt bogseringen. Så var det nog kanske, när jag tänker efter. Att Tuva, som hon heter, bad om att få vara med mamma och pappa. Så då ringde vi nog Simon och sa att nu ville Tuva komma över till er Och då lägger han stopp i maskin. Och vi så långsamt som möjligt glider fram till honom. Och sen så tar ju då Ramona och Hilda, gissar jag, om det var Simon som körde. Vilket det var, 99 procent av fallen. Och då lägger vi båtarna så de ligger och guppar mot varandra egentligen. För här är det fortfarande ingen sjö. Så det är egentligen, man skulle kunna stå på båda båtarna i någon minut kanske i alla fall. För att vi ligger och...

FL: Bredvid varann.

MÄ: Ja precis. Och jag ligger och styr inne i Simon lite grann för att vi inte ska glida isär.

FL: Är ni i farleden i det här?

MÄ: Det är vi kanske. Jag vet inte riktigt. Det kan vi nog vara. Men det här är ju vid Stenungsund då, alltså som detta sker

FL: Ja, precis.

Kontroll av inspelningen sker för att se så allt är ok

FL: En 45 minuter tror jag som den spelar in.

FL 2: En timme klarar den.

MÄ: Är det något av det här vattnet som jag jag kan ta?

FL: Ja, förlåt. Ja, den. Självklart. Då när ni släppte bogseringen där och Simon körde före... Såg du hans båt?

MÄ: Ja, absolut.

FL: Hela tiden?

MÄ: Ja, det gjorde jag. Jag tittade ju inte på den hela tiden. Men så fort jag ville se den så såg jag den. Han var ju inom synhåll hela tiden. Men så har jag ju då sjökort. Och jag letade fyrar när det började skymma. Och sen ser man ju sig om. Jag har ju inte full uppsikt på honom hela tiden. Jag behöver ju... Jag behöver ju ta vågor och jag behöver titta på sjökort. Och behöver liksom... Jag får ju ta ansvar för min egen. Att inte jag går på grund. Och ja... Men vi är inte särskilt långt ifrån varandra vid något tillfälle egentligen.

FL: Nej. Har du någon uppfattning om avstånd där?

MÄ: Det är så himla svårt på havet har det visat sig. Men kanske 200 meter. Ja, det kan vara... Men det är väldigt svårt. Jag är väldigt dålig på att uppskatta avstånd också. Men ja, alltså... Jag försöker ju... Jag håller ju takt med honom. Men jag har släppt honom lite grann för att det... Båten kan ju liksom flytta sig bara av en våg. Man är inte som en bil att man är på det stället man är riktigt. Så jag ligger ju inte precis i baken på honom. I och med att hans motor då också skulle kunna lägga av så ville jag inte ramma honom. Men om du vill ha en siffra, kanske 200 meter. Men det kan vara 400. Det är svårt att säga.

SEKRETESS

FL: Och då är det ju... Du styr och så sa du sjökort. Och hade du någon annan... Fanns det någon annan utrustning ombord? För att kunna upptäcka båtar eller grund?

MÄ: Nja, grund hade vi ju då, sjökort. Vi hade ju skippo appen. Den är ju ett slags sjökort också fast med GPS. Men inte för att upptäcka båtar har vi ju ingenting. Så då är ju egentligen att sköta sin egen... Att inte gå på grund eller köra in i.… eller veta vart man ska egentligen.

FL: Men det är sjökortet, det fysiska sjökortet?

MÄ: Nej, jag hade ett digitalt sjökort då. Ett plotter. Som satt. Som satt framför mig. Så jag hade liksom den skärmen. Och sen så hade jag lite blandat Ramona. För det var... Skippo appen på hennes telefon. Av någon anledning. Så då hade jag liksom henne till. Till lite kartläsare. Samtidigt som jag kunde kolla på ett eget sjökort. Men sen så är det ju liksom också att man behöver ha uppsikt över världen. Den riktiga världen. För i och med att det syns inga båtar på sjökortet. Man vill gärna... Dubbelkolla sin position med... Alltså om man känner igen en ö. Så vill man gärna dubbelkolla att GPSen fortfarande stämmer. Så man tittar ju hela tiden.

FL: Att det är den ön som verkligen...

MÄ: Ja, precis. Men det är ju alltid skönt när man ser en fyr. Som syns på sjökortet. Och så ser jag den i verkligheten. Då förstår jag ju att jag är på det stället där plottern visar att jag borde vara. Så det är ju liksom så jag tänker när jag kör båt. Vi gick på fyrar för att det var skönt att veta var man var i verkligheten.

FL: Då när du åker efter Simon där och det är då en liten bit fram till hans båt. Befinner ni er båda två då i farleden?

MÄ: Ja, det gör vi.

FL: Och då hade du koll på var sjömärkena var i detta läget också?

MÄ: Det man har att göra när man ska någonstans. Jag har inte så mycket aktiviteter utan det är nästan som en hobby man har. Nu ska det finnas en röd prick någonstans och så försöker man lokalisera den. Där verkar den vara, okej, då vet jag. Det är liksom det som är själva snipåkningen. Att man har så gott om tid. Det kanske kommer vara en halvtimme tills vi är där. Men så är det lite som en utmaning för en själv att hitta så fort som möjligt.

FL: Ja jag förstår När ni åker framåt där. Ni har slutat bogseringen, ni tuffar framåt med båtarna. Hur uppfattar du att din sikt är när du befinner dig på styrplatsen som jag har förstått att du var?

MÄ: Alltså jag har ju, jag upplever ju inte, alltså förutom att det är skymning, det är ju inte dagsljussikt. Men jag har ju inga problem med att upptäcka de sakerna jag letar efter liksom. Så jag kan ju se om det är på Älgögavel det står en fyr eller minns jag inte. Men det finns ju, vi har ju gått på en fyr och sen ska vi mot Älgögavel och runda den för att komma ut i Älgöfjorden. Så den har jag ju sett och det är liksom inga problem att jag går på det ljuset. Så jag upplever inte egentligen mer än att det skymmer. Alltså att sikten är särskilt försämrad förutom det.

FL: Var befinner sig barnen då i detta läget?

SEKRETESS

MÄ: Det är lite blandat tror jag. Eller liksom under färden. Klockan börjar ändå bli läggdags. Först är de mest under ruffen men i och med att vi har vågorna rätt i stäven så hoppar båten ganska mycket så det liksom slår i båten och tyckte Idun att det var lite obehagligt så då sa jag till henne att hon kan lägga sig där bak då för att, eller akterbädden liksom för där rör det sig mycket mindre medan Ebbe tyckte det var roligt mer att det hoppade och jag förstod att det är nog inte ingen av dem kommer nog somna innan vi kommer förbi Älgöfjorden för där tror jag att det kommer komma vågor från styrbord håll och då kommer den rulla mer, så jag har lite släppt det här med sovgrejen, men att det är egentligen Ramona tar hand om barnen och jag kör båten.

FL: Har ni flytvästar på er?

MÄ: Jag och Ramona hade inte det och Idun och Ebbe hade det och ja jag har inte riktigt förstått hur inte Idun hade det alltså hon hade ju uppenbarligen inte på sig flytvästar när jag hittade den flytande på havet men , men jag vet inte jag vet att hon hade haft problem med den här och det finns ett band som man sätter mellan benen för att den inte ska åka ifrån en så eventuellt har den gått upp men jag vet inte jag har inte sett det hända men jag var väldigt noga med att man skulle ha flytväst på barnen hela tiden.Mina föräldrar har berättat för mig när vi var små så såg de till att det inte var en diskussion någonsin då hade ju flytvästarna på oss när vi gick och åt på Marstrand och sånt, för att det var en båtjacka då kallade de det och så den har man på den kan man ha på sig även på en lekplats för att då behöver man inte hålla på och ta av och på den hela tiden med dem, så det var delvis därför tror jag som Tuva alltså min brorsdotter ville byta båt för att i den ,i brorsans båt kunde man ibland om man var i ruffen då få ta av sig flytvästen, nu tror jag inte att han har gjort det nu motor alltså men jag tror kanske att den fyraåringen tänkte så att hon kanske skulle kunna få bli av med flytvästen då ,så jag tror om det inte var de var ju tvungna att ta av den för att gå på toa till exempel så det skulle kunna vara det, jag har inte för mig att det var toalettbesök just då .De båda borde haft flytvästar, båda barnen men ingen av vuxna hade det

FL: Så eventuellt då så om jag förstår det rätt så kan Ebbe ha varit inne i ruffen och Idun, eventuellt på den här akterbädden då som du kallar den

MÄ: Så skulle det kunna vara, det skulle också kunna vara att alltså egentligen skulle de kunna vara vad som helst inne i båten för att de flyttade sig men Ebbe tyckte det var roligt att åka och han har också, om man nu ska ta med sig av det han har sagt att han var i ruffen men jag vet inte riktigt han kan ju ha ändrat sin, han har också varit nedsövd och så men Ebbe tyckte bättre om att vara i ruffen vid det tillfället för att jag hoppade och han tyckte det var roligt och Idun tyckte det var tråkigt och jobbigt så att hon förmodligen var uppdelade på det sättet då

FL: Finns det finns det någonting som hindrar sikten för dig eller försvårar sikten för dig när du är på förarplatsen

MÄ: Ja, alltså framåt har jag ju bra sikt och åt sidorna akterut så försvårar ju kapellet delvis liksom

FL: För kapellet är det täckt tyg helt om?

MÄ: Ja, precis

FL: Berätta vad, vad hände när du uppmärksammade fartyget

SEKRETESS

MÄ: Alltså då är det ju egentligen att jag hör alltså att jag ligger och kör då rakt mot en fyr som jag minns det och sen hör jag bara ett motorljud som låter som att det kanske kommer från en större motorbåt bara, och då blev jag lite överraskad för att det var, vi hade liksom inte sett en enda annan båt på timmar när vi gick ner för det var ju lite blåsigt och det regnade lite grann, så det var väl ingen som tyckte det var roligt att vara ute och fiska men vi hade sett en segelbåt som gick mot Tjörn då, men så blev jag lite så här okej, men då är ändå en annan båt ute och kör och så då tittar jag ut för det låter som att den kommer på babordssidan om mig, och när jag tittar ut så ser jag bara bulben för då försöker jag se efter om de har sett mig då och då ser jag bara den här bulben som är framme vid oss ,att den är ju liksom ljudlös visade det sig att ljudet från en sån båt kommer väl förmodligen akter ifrån då.

FL: Okej

MÄ: Och då fattar jag att det är farligt och lägger fullt styrbordslag så jag börjar ju alltså, den är liksom nästan rakt i min akter men lite på min babordssida ,så då försöker jag ju liksom lägga över för att svänga bort så hårt jag kan egentligen och tror inte att jag, jag vet inte för jag har liksom mer eller mindre full gas så jag tror att det är egentligen det enda jag hinner göra ,och sen så sugs vi liksom mer om jag minns rätt nu då, så är det som att vi mer sugs under bulben, att vi liksom blir ju inte ,ja påkörda men att våran båt får liksom plats och rullar under deras båt då liksom för som jag minns det så stack den liksom upp ovanför, men det här är ju liksom en halv sekund och jag har försökt, man har ju också en instinkt att titta åt det hållet man svänger för att man, om det skulle komma en annan båt där och jag gör en hastig manöver så vill jag ju se att jag inte körde in i någon annan då så jag har väl ,ser ju inte riktigt vad som händer med våran båt för då när den börjar rulla så är det ju då är ju allt upp och ner och sen blir det ju liksom kolsvart på en halv sekund för mig.

FL: Hinner du uppfatta på något vis hur du är i förhållande till de andra ombord?

MÄ: Alltså i min båt?

FL: Ja

MÄ: Nej jag har för mig lite att Ramona sitter på pentryt, när man stänger det så är det liksom en bänk, så jag har fått för mig att hon sitter där men jag är inte säker på det heller för att Idun var lite rädd för att det gungade, så det kan också vara att hon satt där men jag har, nej det är jätte och att de förflyttade sig ganska mycket runt i båten så det var, det är svårt att säga men jag har ingen tydlig bild över det.

FL: Har du själv funderat någonting i efterhand på hur det kom sig att du inte hörde eller uppmärksammade båten innan?

MÄ: Nej... Ja, alltså... Mest för att jag minns så tydligt att det lät som en medelstor båt att jag hörde motorljudet till slut då men nej... och jag har ju aldrig såklart inte varit så nära en ett fraktfartyg i rörelse innan framför, så jag vet ju inte visste ju inte innan hur lite de låter i sjön liksom, och sen har ju vi två en sjuåring och en femåring, så de låter ju lite och min motor låter och

FL: Hur var vädret vid den här tidpunkten

MÄ: Alltså det jag minns tydligast är att det är lite mindre sjö så jag tror att vi är bakom lite skär och sådär för att det var värre eller det var högre vågor strax innan kommer jag ihåg, så att det hade liksom lugnat ner sig lite men jag, jag har också hört att det har börjat regna precis men jag minns inte riktigt att det har att det skulle ha kommit en skur eller sådär, utan

SEKRETESS

det är det är inte optimalt det är inte semesterbåtväder men det är liksom heller inte, det är inte storm eller ,det är inte sådär jag är inte orolig egentligen för men jag kan inte ,det är två saker som jag inte är så bra på tid och väderintresset är sådär

FL: Upplever du att du har att du ligger där du ska ligga med båten vid tillfället?

MÄ: Ja, alltså jag ligger ju som jag ligger för att jag har tagit marginal för de olika skären som är som vi ska emellan och sådär då ,och det är ju gott om plats där men att man i och med att jag inte har varit på den sidan av Älgefjorden lika mycket så är man ju inte, att jag hellre har marginal från skären för att om man skulle få sidovind och jag vet att Simon gör ju också det för att han kan, om hans maskin skulle dö eller tänker jag mig att han har ju valt att inte gå så nära som möjligt för att då kan han ju hinna driva in i någonting om hans motor skulle.

FL: ja just det

MÄ: och det har jag inte pratat med honom om men jag inbillar mig att det är så han tänker i alla fall att man inte vill ligga på gränsen hela tiden

FL: Så du har valt den rutten eller vägen för att gardera dig mot skären i vattenområdet där så att säga

MÄ: Ja, i den mån jag har gjort ett val, jag åker ju också efter en båt som jag följer men det skulle jag nog säga att om man hade frågat mig nu, varför ligger du just här så hade det varit att det är onödigt att jag ligger och sniker ett skär och för att det är gott om plats liksom.

FL: Ja, jag förstår. Jag tror att vi behöver göra en teknisk paus här och dra igång den igen innan den här avslutar sig själv här. Avslutar denna inspelningen 10, 5, 8.

FL: Då rullar det igen och klockan har blivit 10.59. Har du någonting som du vill tillägga?

FL 2: Nej, jag bara funderade på kapellet, akterut. Du har ingen som helst utsikt där, något sådant plastfönster som kan sitta i kapellet. Utan det är ett helt täckt kapell?

MÄ: Genom kapellet har jag ingen sikt bakåt.

FL 2: Nej, just det.

MÄ: Sen är ju inte en båt, den är ju dynamisk i vad man ser bakåt. Den rör sig ganska mycket i sidled också. Det är ju inte så många grader jag inte vid något tillfälle ser. Men genom kapellet är den helt täckt.

FL: Innebär det då att när du ska ha full sikt runt båten så behöver du göra någon åtgärd för att se bakåt?

MÄ: Ja, det är ju det jag har gjort. Nu är ju inte bakåt, det är ju inte prio ett heller när man kör båt. Men det finns en lucka då i... Överbygget där man kan öppna och sticka ut huvudet. Och då ser man ju 360 grader lätt. Och den har jag väl mer använt dels för att få sol när man är ute och åker båt. Men också om vi har vågor som gör att rutorna täcks av saltvatten. Då behöver jag också upp där. Så det vanliga var att den var öppen. Men nu hade vi liksom sån, citat tur, med vågorna. Vi gick liksom rakt mot dem och då skvätte det bara åt sidorna. Så att jag ändå kunde använda rutorna. Det var första gången på hela semestern det var exakt sån sjö. Att vi bara kunde gå rätt framåt.

SEKRETESS

FL: Är det någonting annat som, som vi inte har frågat dig om som du känner är viktigt kommer fram här? Och som du tänker att det kan vara bra att vi vet om?

MÄ: Nej. Inte vad jag kommer på.

FL: Har du någonting mer som du (fråga till Anders)

FL 2: Nej.

FL: Henrik, hur är det med dig? Har du några frågor som du vill ställa?

MB: Nej, jag har faktiskt inga frågor.

FL: Nej. Men då tänker jag att då har vi inte... Då har vi ingenting mer för nu. Utan då tänker jag att jag garderar mig lite med att säga att, det kan hända att jag behöver återkomma om det dyker upp kompletterande frågor. Ibland är det så här när man sitter och läser igenom i efterhand och så. Att man tänker att varför frågade jag inte det? Inte helt ovanligt. Så det kan hända. Men då avslutar vi förhöret och klockan är 11.03.

Tillägg: Efter förhöret avslutades så till frågades Albin om vilket försäkringsbolag båten är försäkrad i och han svarade Länsförsäkringar.

Se bilaga med den bild som förevisades för Albin och som han skrev och ritade på.

SEKRETESS

Polisen

PM

Vållande till kroppsskada

Signerad av

Signerad datum

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Uppgiftslämnare	Datum	Tid
Cecilia Alexandersson	2026-08-10	12:31

Beslag verkställt	Material för analys
Nej	Nej

Mottaget	Mottaget datum	Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av
Cecilia Alexandersson

Uppgiften avser
Åtalsangivelse

Uppgift

20260810

Samtal med Albin gällande åtalsangivelse.

Albin anger brottet vållande till kroppsskada för sig och Ebbe till åtal. Han godtar också att vi tar in sjukjournaler gällande både honom själv samt Ebbe.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Toreskog, Simon

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
Dataslagning - Passbild

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Ytterligare information om anledning till förhör
Uppgifter kring händelsen

Underrättad om misstanke

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Jesper Harrysson

Förhörsdatum
2026-07-29

Förhör påbörjat
01:42

Förhör avslutat
02:07

Förhörsplats

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt
Konceptförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Vad var det som hände:
När vi gick från Lysekil så skramlade det i min båt, så vi skickade över barnen i den andra båten så det var bara jag och Hilde i vår båt. Sen gick vi till galterö eller något. Då bogserade vi därifrån med Albins båt och där ville barnen över också. Så när vi satte på bogseringslinan hoppade våra barn över i vår båt. Sen pratade jag med min far och blev inte lika orolig över våra mekaniska problem och då körde jag med den och då började den brinna och bolma upp rök när vi var vid älgögavel. Strax innan dess blev vi upphunna av ett handelsfartyg och de gick väldigt nära tyckte jag. Jag tänkte inte mer på det förutom att jag hoppades att barnen i den andra båten fick se. När jag fick haveri så försökte jag ringa andra båten men de svarade inte. De hade lovat att svara för jag kunde få haveri. Sen började jag fundera på fartyget vi hade sett. Eller innan hade jag försökt ringa min far. Men sen var känslan att något hade hänt så då ringde jag SRSS och då sa de ring 112 direkt och då gjorde jag det och då satte det igång. Min båt bogserades ut ur farleden och hela min familj gick över till farsans båt och sen letade vi en stund och sen hittade jag vrakdelar och olja och då la jag en manöverbord plott. Sen när vårt batteri på lampan tog slut gjorde vi ingen nytta längre så då bogserade vi min båt med pappas båt och vi gick ju i hamn precis när ni kom.

Var är sista gången ni ser den andra båten?
Visuellt? Asså helt säkert såg jag ju den när vi kopplade loss bogserlinan vid Askeröfjorden. Sen låg vi jämsides men jag körde om dom om jag skulle få haveri så skulle de varit lätt för dom att se mig. Men vi gick ihop en bra bit, jag skulle gissa på att vi såg varandra till källön. Det är jag ganska säker på. Jag har ju även deras gps position och så såg jag dem som senast i

SEKRETESS

Katten och det var ju därför vi åkte tillbaka dit sen för att det var där jag såg dom på GPS:en sist.

Och på den andra båten, vem var på där när ni lämnade?
Hela Albins familj, albin Ramona idun och Ebbe.

Och vad för båt åker Albins familj?
IV25 en snippa, 25 fot.

Och när ni är där ute och åker, är det mörkt vid den här tidpunkten?
Nej, det var inte mörkt men väldigt dåligt väder, kraftigt regn och blåste mycket så det slog över vågor på rutan. Men Albin hade sina lanterner på, det var han som påminde mig. Men jag såg att han hade sina tända.

Och vilken tid tror du att olyckan sker?
19:34 börjar vi ringa dom, då har vi fått vårt haveri. Jag skulle vilja säga att det händer runt 19:20 eller så.

Och vem körde Albins båt?
Albin kör för det mesta. Jag har fått för mig att de inte hade flytväst så jag tror de låg i ruffen och försökte sova. Att Ramona nattade barnen i ruffen och att Albin körde. För dom har alltid flytväst på sig när de är på båten men hade de inte det så är det för att de försökte få barnen att sova.

Och du nämnde innan att det här fartyget körde nära dig, varför sticker det ut för dig?
Hade jag kört den båten hade jag aldrig legat så nära. Så gör man inte, det bryter mot kotymen till sjöss. Han hann ju ikapp mig så han skulle veja för mig. Han hade kunnat informera mig genom en signal av att han inte kunde köra om mig.

Ahh är det din känsla, att han inte såg dig?
Jag tror inte att han såg mig. Då hade han signalerat att han kom där. Han körde ju ganska mycket fortare än min båt som gör max 7 knop.

Och när du säger att han kör nära, vad är det i meter?
Det är extremt svårt att avgöra men känslan var att det var väldigt nära då min båt är liten jämfört med hans stora båt.

Är där något annat du tänker på i relation till det här?
Nej inte vad jag kommer på.

Vi åkte som ett pärlband hela vägen så vi har ju våran rutt och den är ju samma som deras om man inte får tag på deras rutt.

Vad är klockan när ni släpper på bogseringslinan?
19:22 börjar vi bogserar och 20:16 slutar vi bogsera.

Men innan sa du 19:34 när du började ringa till brorsan och de svarade inte?
20:34. Tror de händer 20:20.

Har den hörde granskat förhöret?
Nej, Simon var i chock och bör få det uppläst vid annat tillfälle.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Toreskog, Simon

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
känd

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om
Vårdslöshet i sjötrafik, Fullbordat

Underrättad om misstanke

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om
Grovt sjöfylleri, Fullbordat

Underrättad om misstanke

Ytterligare information om anledning till förhör
Kompletterande förhör

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Cecilia Alexandersson

Förhörsdatum
2026-08-03

Förhör påbörjat
10:42

Förhör avslutat
11:27

Förhörsplats
Nord- Lycke 510 Kungälv

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt
Videobandsförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Förhöret är inspelat på video och transkriberat med hjälp av AI. Transkribering är kontrollerad av Cecilia. Videoinspelningen finns i Filip.

FL: Förhörsledare Cecilia
VT: Vittne Simon
FL2: Förhörsledare Anders

FL: Då var filmen igång. Då är det förhör med Simon Toreskog. Vi befinner oss i Nord-Lycke 510, Kungälvs kommun. Klockan är tjugo i elva. Det är ett kompletterande förhör. Jag vet att du har berättat om det här innan, men jag skulle vilja att du ändå berättar en gång till från början när ni fick motorproblemen. Vad det var som skedde där.

VT: Resan var ju upp till Strömstad och sen gick vi sakta neråt, för vi är inte så ofta där norröver, så vi ville ju besöka alla de här småorterna utefter kusten. Och redan när vi gick från Strömstad så hörde jag att det, det var inte så tidigt som Strömstad, men det kanske var Fjällbacka eller någonting, så hörde jag att det skramlade mycket. Och då var jag ju orolig. Jag trodde att det var någonting som hade hänt. Jag trodde först att det var backslaget som krånglade. Och det är ju lite allvarligt. Så vi pratade om det, jag och brorsan, att om det händer någonting så har vi en bogserände förberedd så att vi kan kasta den ombord på dem så

SEKRETESS

att de kan bogsera oss om det behövs. Men då blev det lite mer bråttom att ta sig hem också. För att bogsera hem från Fjällbacka är ju långt och vi kan göra det i kanske två, tre knop. Så det är lite dryg resa hem. Och då var det osäkert om de skulle hinna till sitt bröllop. Så vi ville köra så långa sträckor som möjligt istället. Så det blev längre resor än vad vi hade tänkt oss. Och sen så upptäckte jag att det var ett lager istället. Men det upptäckte jag inte förrän ovanför Lysekil. Den fjorden som är där uppe, ovanför Lysekil. Eller förlåt, Stenungsund. Så där började det ordentligt att skramla. Och då blev jag ju orolig. Så då började vi bogsera och sen ringde jag till en båtmekaniker. Och då sa han att det förmodligen är propelleraxellagret som krånglar och båten är ju 45 år. Så det är ju originallager. Så det är inte så konstigt att det går. Men det är okej att köra med. Men kör vackert. Och det gjorde vi då. Då höll jag dessutom, öppnade jag luckan i durken. Så att jag skulle ha koll på om det blev för varmt. Jag kände ju, det var ju brännhett. Så jag kylde med lite vatten och länspumpa vartefter. Men det var ju lite såhär oro. Och jag hade ju min familj. Då hade jag egentligen bara Agne, den lille pojken, tvååringen ombord och Hilde, min fästmö. Och så började vi bogsera och då lekte ju Tuva på Doris.

FL: Då behöver jag få förklarat. Då lekte Tuva på Doris? Och Tuva är då?

VT: Min mellandotter.

FL: Och Doris är? Båten?

VT: Alltså den som Albin. Den som sjönk. Och sen när vi hade bogserat i, Jag tror det var drygt en timme vi bogserade. Och jag hade fått kontakt med mekaniker. Och han sa att det inte var någon fara att gå. Ja, men då försöker vi igen att köra. Så får vi hålla koll på det bara. Och då kopplade vi loss. Och då var Tuva, det var ganska, då började det bli eftermiddag och hon var trött och hade lekt hela dagen med sina kusiner. Så hon var trött och grinig och ville åka med oss istället. Och då var också Idun och hon väldigt goda vänner på resan. För Idun blev som en storasyster för henne nästan. De träffas ju inte så ofta när de bor i Stockholm så det är ju fyra gånger om året. Men nu fick ju de väldigt fin kontakt. Så då ville Idun också åka med oss. Och då tyckte Albin att det var sent nu och det är bättre att hon går och lägger sig. Så då kopplade vi loss, och så sa jag, jag går före då.

FL: Vilken tid var detta ungefär?

VT: Ja, det kan jag ju kolla precis. (Simon *tittar i sin telefon på datum och samtal*)

FL: Som ni kopplade loss bogseringen.

VT: Vilken dag var det?

VT: 28 januari.

FL: tisdag var det 28.

VT: Just det, det här är ett nödsamtal. Så då är det... Jag ringde Albin för att få bogsering 19.22. Och... Ja, 20.18 avslutade vi bogseringen.

FL: 20.18 avslutade ni bogseringen. Ja, okej. Och vad hände då?

VT: Ja, då hände liksom ingenting. Vi går ju först. Jag har inte tänt mina lanternor men jag ser att Albin har gjort det. Så då kommer jag tänka på det. Så då tänder jag mina lanternor.

FL: Säger han någonting till dig där om att tända lanternorna?

SEKRETESS

VT: Nej, jag ser ju hans lanternor. Det har ju varit dagsljus hela tiden. Och då ber jag också Hilde att gå ut och kontrollera så att alla lyser. Och det gjorde de på vår båt.

FL: Kunde du se hur de lyste på Albins båt?

VT: Ja, jag såg ju att de lös. Alltså han kom ju... Han snurrade ju runt då. Först så fick vi ju ihop så att.… bogserlinan var av. Men sen hade barnen svårt att gå över. Så vi såg ju dem från sidan också när de skickade över Tuva. Så jag såg ju att lanternorna lös på Albins båt. Och min båt bad jag Hilde kontrollera och de lös ju också. Och sen gick ju... ville jag gå före då för om det händer någonting så kan jag... Så upptäcker han ju det direkt eftersom han kommer ikapp mig då. Så vi gick och då körde vi ju vackert för att jag var orolig för... Det hette bara propelleraxellager. Jag skulle kolla upp vad det hette. Propelleraxellagret var ju dåligt, det Skramla. Och till slut så var det ju så... Det var ju till och med så att jag skickade fram dem i ruffen och stängde om dem. För att det var ju ett oväsen bak där. Så jag satt ju med mina hörselskydd på mig. Och det var ju dels för att om Albin ringde. Så jag hade ju bara navigation på telefonen. Så om han ringde och jag hade den i örat. Så var det ju svårt att titta vad jag skulle köra. Så då var det ju skönt att ha handsfree då kan man säga. Och det var den enda handsfree jag hade med mig. Och dels för att det väsnades. Så kunde jag ha den på vänsterörat i alla fall. Som vette mot oväsendet. Och så åkte vi ner förbi Stenungssund.

FL: Vad var Hilde i det här läget?

VT: Hilde tog hand om barnen.

FL: Så hon var nere i ruffen med barnen?

VT: Ja och hon har ju lätt för att bli sjösjuk också. Jag är ju i alla fall sjökapten till utbildning. Så jag känner mig ganska komfortabel på sjön. Men hon var ju lite mer orolig. Så hon satte på barnen och sig själv flytvästen. Hon tyckte att det var ju ingen sjö att prata om. Men hon tänkte att om hon behöver spy eller så och behöver hänga ut så är det bra att ha flytvästen på sig. Kanske rätt tänkt. Men jag hade ju inte flytväst på mig. Så åkte vi ner i alla fall, neråt. Och jag hade ju lagt ut rutten. Det var samma rutt vi tog tillbaka som vi hade gått upp till Strömstad.

FL: Okej.

VT: Så vi puttrade neråt där. Det hände inget anmärkningsvärt. Jag höll koll lite grann på lagret. Och sen... Det hände någonting som gjorde att jag tappade lite... Ja, det var ju den här. När vi gick strax innan katten. För det var riktigt dålig sikt. Så jag körde ju efter GPS-en. Och så när jag såg katten och kunde visuellt se den då var vi inte långt ifrån den. Då kunde jag navigera efter land.

FL: Varför var det dålig sikt?

VT: Över regn. Regn och mulet var det. Och sen så gick ju... Så hade vi ju den här... Det var ju inte mycket sjö. Skulle jag uppskatta 30 centimeter vågor eller någonting. Men de gick precis i näsan på oss. Och så blåste det ju. Också rätt i näsan. Så jag fick ju allt. När vi skar vågorna så skvätte det ju upp över rutan. Så jag körde ju med vindrutetorkaren fullt. Jag hade svårt att... Och det blir ju också de här fritidsbåtvindrutetorkarna. Det är ju bara en sån liten bit man ser, inte mycket sikt. Så det var liksom full koncentration framåt. Och när jag såg katten och jag tittade bak. Då hade jag ju tappat... Den svängde ju så här ganska mycket. Och då tappade jag ju bort det igen. Så det var liksom väldigt mycket fokus framåt. Och inte

SEKRETESS

mycket bakåt. Så när jag tittade bak då såg jag det här fraktfartyget komma väldigt nära båten. Och det var så nära så att jag sa till Agne, min son, att nu får du gå ut och titta. Jag tyckte det var spektakulärt att vi hade kommit så nära. För det var så nära så uppför man sig inte till sjöss. Man håller avstånd eller i alla fall gör folk uppmärksamma. Eller mitt på dagen hade det inte varit något konstigt i Göteborgs skärgård. Men det var anmärkningsvärt nära de kom. Så jag sa att så här nära kanske du aldrig kommer en stor båt igen. Och han tycker ju om maskiner och sånt. Så jag tyckte det var roligt att visa honom. Så han stod i ventilen och tittade ut nere i ruffen. Och tittade på den här stora båten.

FL: Har du någon uppfattning själv om hur nära båten var då?

VT: Det är så jävla svårt att säga. Det blir ju nära även om det är 50 meter ifrån. Men jag tyckte det var... Jag hade nog inte reagerat. Jag hade ju sagt till Agne att titta. Men jag hade inte reagerat på att det var så nära. Men jag tänkte inte mer på det. Men då hade jag ju tappat lite koncentrationen på lagret. Och allt hände samtidigt där. Så då började det ju brinna i lagret. Eller plasten runt lagret började brinna. Och då var det ju stress ordentligt. Det var rökfyllt. Hela ruffen blev rökfylld så Hilde fick sticka upp barnen genom ruffluckan för att få någon luft. Och jag stod där bak och släckte. Stopp i maskin. Eller stoppade maskin. Och så släckte jag. Och vattenbegöt det för att det skulle kallna. Lagret var ju genom ett skott. Så det kunde ju brinna på båda sidorna. Och därifrån kom jag inte åt det. Så det var ju också stressigt att det kan ju brinna på andra sidan skottet. Och då får jag liksom ha en såg för att såga upp för att kunna komma åt det. Och det hade jag ju inte. Och så bad jag Hilde ringa Albin. För då var det ju... Jag var lite stressad då. Och nu behövde vi hjälp. Och verkligen också. Vi ligger mitt i leden. Och vi drev ju bara utefter leden. Så då var det lite stressigt. Och sen försöker man behålla lugnet ändå. För det var ju barn där. Och det är liksom jag som ska vara den trygga punkten på något vis. Så man försöker behålla lugnet. Men det var lite jobbigt då. Och jag ringer och Hilde säger, de svarar inte. Och jag blev förbannad som fan. Nu har de lånat ut sina telefoner till barnen då. Så sitter de nere i ruffen och leker med telefonen, när vi sa att jag höll på att få haveri. Och vi hade liksom förberett allting. Och det är så jävla oansvarigt. Jag var så förbannad att de jävla idioterna inte svarade i sina telefoner. Så till slut ringde jag farsan. Så han gick ut och de har en knapp timmes gång till att plocka upp oss då. Och jag ringde och ringde och ringde. Och så... Till slut så bara fick jag en sån... klump i magen. För då hade det ju nästan gått en halvtimme. Så tänkte jag. Har de inte kommit ikapp ännu? Det måste ju ha hänt någonting med dem. Gick de på katten tänkte jag först. Att de har gått på grund där. Det var så. De har sämre vindrutetorkare än vad vi har. Så framåt såg ju inte de så bra. Men han hade ju min akterlanterna att gå efter hela tiden. Så jag tyckte att det gick så jävla konstigt. Och de följde precis. För Hilde hade varit bak och sett så att de följde efter oss hela tiden. För hon var nog mer orolig än vad jag var för det lagret. Jag hade blivit ganska lugnad när jag pratade med mekanikern. Att det här kommer gå liksom. Men Hilde var orolig. Så hon gick bak och tittade så att de hängde på oss hela tiden. Att de inte gjorde något. Så det var strax innan. Det kan inte ha varit många minuter innan det hände som hon var bak och tittade. Men det var så pass tidigt så att hon såg hon såg ju inget fartyg bakåt. Och vi gick ju så pass sakta så att vi kom ju inte så långt emellan innan båten kom ikapp oss liksom. Den körde ju väldigt mycket fortare än oss. Eftersom vi gick så sakta. Så ringde jag farsan och han och sen och då när jag fick den här känslan att den här båten kanske den gick ju akter om oss. Det var ju där som Albin var. Så jag fick sån här ,fan det kan ha hänt någonting. Men jag vet ju också att en sån stor båt gör ju en bog våg som borde ha putt undan Albin i så fall. Så det var liksom det borde inte ha hänt någonting. De kan ha flyttat runt på bogvågen snurrat runt ett varv och de blir rädda. Barnen blev oroliga och Albin är desorienterad och de har ramlat ner och sånt. Det kan vara lite våldsamt. Så jag kan förstå att de och de telefonerna har ramlat ner eller någonting. Så någonting kan ha hänt. Så då ringde jag ju sjöräddningen. Klockan. Vill du ha tid?

FL: Jag kan ta klockslaget när du ringde sjöräddningen.

VT: 22.06. Jag ringde dem först. Innan jag ringde farsan. Ser jag här. Så jag ringde farsan efteråt. Det var lite... Och då sa dem att vi har redan en pågående. Så tänkte jag okej. Ja, ni har för mycket att göra då kanske. Att ni inte... Det här ser jag inte som något allvarligt liksom. Jag tänkte att det här kommer de, om en liten stund så har de hittat telefonerna och de har tröstat barnen och allting är i ordning. Så då kommer de snart. Men så förklarade han att vi har hittat två... Det finns två personer i vattnet. Jag kommer inte ihåg. I alla fall så fick jag ju reda på att det var någonting som hade hänt. Och då tittade jag ut och då såg jag att det var redan blåblink på sjön. Jag tror de kom uppifrån Stenungssund eller något sånt. Jag såg den här blåblink på en båt. Och då blev man ju ännu mer orolig. Så kopplade han i alla fall ihop mig med JRCC. Så pratade jag med dem och då sa han att... Så berättade han då att de har... Två personer är hittade i vattnet. Och så gick det en... Ja, och det är ju en... Ja, liksom, det hela... Alla är ju ut ringda nu liksom. Sen efter en stund kom... lotsbåten. Och det är ju... Jag har jobbat på lotsstationen i Marstrand. Så det var ju min... Jag är bekant med han som kom ut. Han som körde båten är jag väl bekant med. Vi är... Alltså, ja. Vi var goda vänner när vi jobbade. Jag har inte umgåtts så mycket efter det, men... men Bo... Bo känner jag väl. Så de kom ut och berättade och frågade om vi behövde bärgning. Så sa jag, skit i det. Nu är det leta istället. För ligger det någon i vattnet så vill jag ju inte uppehålla dem med att jag behöver bogsering. Jag tyckte jag hade läget under kontroll. Jag hade ju maskin igång hela tiden. Så jag hade ju ljus och den laddade ju hela tiden. Jag behövde inte vara orolig för att lanternorna skulle slockna för att batteriet tog slut. Så det var ju liksom inget fel på maskin. Så jag tyckte att jag hade läget under kontroll. Vi hade dessutom en stark strålkastare med oss. Så om jag såg någonting så kunde jag ju lysa på dem så att de såg oss. Så jag var inte orolig för egen del då. Och särskilt inte när allting var igång. För då kommer det ju inte ett stort handelsfartyg heller. Så jag behövde liksom inte oroa mig. Jag syntes ju bra av småbåtar. Jag vet ju också att på bryggan är det svårt att se. Så jag måste säga att jag verkligen klandrar varken lotsen eller skepparen. För jag kände att det kunde lika gärna ha varit jag som stod på bryggan. Jag har all förståelse för det. Vi var kanske till och med var i radarskugga bakom öar där. Så vi dök upp väldigt hastigt om vi dök upp överhuvudtaget. Det var regn och då det är ju dåligt. Radarn fungerar ju dåligt i regn. Så han har ju vridit ner antikluttern för att slippa ha regn på hela skärmen. Och då har han ju fått bort oss också kan man säga. Och det är ju inte ett stort mål på en plastbåt.
Till slut kom farsan fram. Och då bogserade vi undan mig och la oss till ankars vid Älgön i lä. Och så hoppade alla över till farsans båt och så åkte vi runt och letade. Då tog vi med oss alla lampor vi hade. Men när vi hade...

FL: Har du något tidsperspektiv där? Har du vad klockan var då ungefär? När din pappa kom och bärgade eller bogserade er och sådär?

VT: Alltså, sista samtalet jag hade med farsan var 01.25. Det kändes ju meningslöst att jag skulle ringt till honom när vi var i samma båt. Så det var ju någonting då. Eller någonstans då. Så vi alla hoppade över till farsans båt. Så åkte vi runt och letade. Och då gick vi samma sträcka tillbaka som vi hade gått. Och då såg vi ju att det vällde upp diesel från ett ställe. Och då kastade jag ut en sån här manöverbord-boj på GPSen. Och så rapporterade jag det till JRCC. Det borde jag ha gjort… Jag vet inte när riktigt. I alla fall sen tog, vi hade sådana kraftiga lampor. De tar ju batteriet slut på fort. Så när vi inte hade batteri kvar. Då kändes det bara som att vi var, vi gjorde ingen nytta längre. Utan vi var bara i vägen för de som höll på. Så då åkte vi hem. Och hem, vi tog med min båt hem. Och så körde vi. Ja, så fort vi kom. hem egentligen så mötte väl polisen oss, Jesper eller vad hette han, oss i hamnen. Och så satt vi här och hade förhör.

FL: Men var är hemmahamn?

SEKRETESS

VT: Lycke småbåtshamn.

FL: Lycke småbåtshamn, ja. Och det är där din båt ligger idag också?

VT: Ja.

FL: Var det där och då som du fick reda på då också att de hade plockat upp Albin och Ebbe? Eller när fick du den informationen?

VT: Nej, jag fick information att de hade hittat två personer. Men jag fick inte reda på vilka det var. Och det var också i sig en stress. För då började jag grunna på vem jag helst skulle vilja att de hade plockat upp. Att jag tänkte, tänk om det är Ramona som överlever och vi tappar kontakten med det sista. Det är också en sån grej som det hade varit, jag tror att det hade varit ganska enkelt att bara berätta vilket kön det var på dem. Så man slapp den spekulationen liksom. Och jag fattar. Jag har också förståelse för att de inte kunde göra det. För de hade ju inte klart för sig vem jag var heller. Så jag förstår att de inte kunde lämna ut det. Men det var en jävligt jobbig situation. Men man satt och grunnade på, tänk om Ramona tycker att det är så jobbigt att komma hit och bli påmind om allting. Så att vi tappar kontakten med det sista. Hon flyttade upp till Stockholm och så tycker hon att det är för jobbigt att komma hit. Och så har barnen förlorat båda sina kusiner. Jag har förlorat båda mina brorsbarn istället för ett bara. Och sen visste vi ju inte hur det var med Ebbe heller. För jag tänkte att när jag fick reda på att det var brorsan som hade överlevt så var, och det var allvarligare med Ebbe, han blev ju nedsövd. Då tänkte jag, jag tror inte att jag hade överlevt om hela min familj var borta. Så då var jag ju rädd för att det blir hela familjen till slut ändå.

FL: Fullt förståeligt att det blir att tänka så efteråt.

VT: Ja, men sen har jag tänkt igenom det. Jag pratade med brorsan om det igår. Jag var ju på sjukhuset på kvällen sen åkte jag ju in till sjukhuset Till Kungälvs sjukhus. Och sen när han blev flyttad till Östra, och fick vara med Ebbe, så låg jag över där en natt sen. Inte första natten, men andra natten tror jag. Så vi pratade väldigt mycket. Och då fick jag ju löst det här med juristen och sånt. Och lugnat honom lite grann för att han skulle vara... Det kan ju bli någonting efteråt, att han blir åtalad eller så. Och det var ju ingen oro han hade. Men jag ville ändå lugna honom. Så det tyckte han nog var skönt ändå till slut när det kanske låg där och malde. Även om han inte hade fokus på det riktigt. För jag vet ju att man inte får lov att kollidera. Även om man har... Han är skyldig att hålla kurs och fart. Men även om han gör det så får han ju inte lov att kollidera. Så jag visste ju inte heller riktigt. Men det var väldigt skönt att prata med Robert. För han lugnade ju Albin. Och sa att det här är liksom inget... Det ska inte ligga på dig. Om det är som du säger. Och vi gav ju våra berättelser då för Robert. Och sa han att då ska det ju inte vara någonting för dig. Utan då ligger ju hela ansvaret på den andra båten.

FL: Robert är den här juristen.

VT: Robert Severin. Och det var väldigt skönt att få... lugnat honom med det. Men sen har jag ju grunnat rätt mycket. Och då blev det ju väldigt skönt när... När vi fick det här från åklagarmyndigheten. Att de inte... Även om Albin har gjort fel, vilket han har. Det kan man ju säga. Men det är ju så försumbart fel han har gjort. Han gjorde ju det han kunde. Men det var så att när man tappar fokus framåt. Så var det väldigt svårt att hitta var man var någonstans. Så det var... Jag tittade inte heller bakåt. Med någon viss... eller med någon vidare regelbundenhet. Det är också svårt att se någonting i den lilla rutan. Det är ju som det. Ja.

SEKRETESS

Ursäkta mig. (Hilde *kommer in i köket*)

FL: Vi gör en kort paus. Klockan är 11.07. 11.07.

FL: Så, då rullar det igen och klockan är 11.14. Några kompletterande frågor har jag. Du berättade att du är utbildad sjökapten.

VT: Mm

FL: Har du jobbat på den här typen av fartyg som passerar er?

VT: Ja, det kan man säga. Jag gjorde praktik på en torrlastare. Men det var ju inte mycket jag var på bryggan då egentligen. Jag var mer matros än styrman på den båten, kan man säga.

FL: Okej

VT: Så det var ju mycket så här, öppna lastluckor och köra kran och sånt.

FL: Du uttryckte nämligen tidigare i förhöret att du hade en förståelse för att det kan vara svårt att se. Så det var därför jag undrade. Svårt att se uppifrån en stor båt.

VT: Ja

FL: Så det var därför jag undrade vad din erfarenhet till sjöss var.

VT: Ja, jag ser ju också att den båten hade en stor grävmaskin framför bryggan. Det är så mycket som skymmer. Jag fattar att det var svårt. Som jag förstod det så hade de dåligt med utkik. Och det kan man ju möjligtvis kritisera. Men i vanliga fall så hade man ju haft kapten och en utkik. Och nu hade de en lots som utkik då kan man säga. Så jag tycker inte det är så konstigt.

FL: Vad sa du om det här med grävmaskin?

VT: Ja, det stod en grävmaskin på däck.

FL: Det stod en grävmaskin på däck?

VT: Ja Det var ju den som lossade båten gissar jag.

FL: Ja okej

VT: Så de grävde ur lastrummet.

FL: Jaha, jaja.

VT: Och det gör ju att sikten är sämre såklart. Men det är ju tillåtet att ha det. Som skeppare hade jag ju inte ifrågasatt. Om redaren säger att den ska stå här. Jag kan ju inte säga att den får ni lyfta i land. Då fungerar ju inte båten som den ska. Så det är ju inget att ifrågasätta egentligen.

FL: Kan du beskriva din egna båt? Vad är det för båt du har?

VT: En Stigfjord 27. Det är egentligen samma. Det är en lite, några år modernare båt. Den är byggd 82.

FL: Några år modernare båt än Albins båt?

VT: Ja och den är två fot längre. Så det är ju... Den blir väldigt mycket större med de två foten. För att då kommer maskin ner under, under däck istället så har man en hel... Man behöver inte gå runt motorkappen hela tiden. Utan den ligger liksom under däck.

FL: Okej.

VT: Så det är ju... De två foten gör att man får ju... 30 procent större sittbrunn. Så det blir... Det var ju i vår båt vi var. Och barnen var ju nästan alltid i vår båt. Också för att Albin var oroligare. Så de var ju tvungna att ha flytväst på sig även i ruffen på Albins båt. Jag kände mig väldigt komfortabel med att ta av barnen flytvästen i ruffen. Och då tyckte ju barnen att det var skönare att vara i vår båt. Och vi hade också förberett. De kom ju direkt från Stockholm och bara lastade in sina grejer i båten för att bo där. Inte så mycket för att barnen skulle leka. Så vi hade ju färgpennor med oss och ritblock och leksaker och sånt. Så det var ju roligare i vår båt. Så nästan hela tiden åkte de ju med oss. Utom när de sov då. Eller när de skulle sova.

FL: Du beskrev att du hade att du hade tänt lanternor. Jag är okunnig på båtar. Hur ser det ut med lanternor på din båt? Var sitter de någonstans? Utgå ifrån att jag faktiskt inte kan något om båtar.

VT: Akterlanternan sitter ju längst bak och lyser.

FL: Är det en akterlanterna eller är det flera?

VT: Nej, en akterlanterna. Sen har man en grön på styrbord, röd på babord. Som lyser åt sidan och framåt kan man säga. De syns ju inte bakåt. Det är väl två streck akter om tvärs och ett streck är 11,5 grader. Okej, Jag kommer inte riktigt ihåg, det var några år sedan jag läste detta. Och så finns det en topplanterna så den lyser framåt. Om man ser den från sidan på båten så lyser det en vit och en grön eller röd. Då ser man ju både sidolanternan eller styrbord eller babord och topplanternan. Men bakifrån ser man bara akterlanternan.

FL: Okej. Och alla de lamporna fungerade? Det var så det var? Och det var det Hilde kontrollerade?

VT: Ja, och vi kontrollerade det också på Albins båt. Jag tittade bakåt och såg honom och då såg man ju då topplanternan och ibland styrbord, ibland babord eftersom båten ormar sig lite.

FL: Jag tror inte att vi har några fler frågor. Är det någonting annat som du tänker att vi inte har frågat om som du känner att vi borde ha frågat om?

VT: Nej, jag vet inte riktigt vad det skulle kunna vara i så fall. Nej, jag tror inte jag har något mer liksom. Egentligen så är det ju samma sak jag sa i det första förhöret. Det är ju inget. Allting finns ju i telefonen med vår rutt och man ser ju också var vi fick haveri och var vi bogserade uppe i Hakefjorden och var vi slutade bogseringen för då stannade vi av. Då blev det lite krokigt och där vi plockade över Tuva till vår båt och sen så när vi gick ser man ju där. Så jag kan nog inte riktigt, jag tror att det som jag inte har beskrivit det finns nog i rutten,

SEKRETESS

tror jag, så om det är några frågor så finns det nog där. Jag kan inte föreställa mig att det är någonting i min berättelse som skulle kunna behöva kompletteras. Men jag kan ju höra av mig i så fall så kan vi ta det på telefon?

FL: Ja, absolut så gör vi så.

FL 2: Jag tänkte bara, du sa Albin han körde med Skippo-appen hade han den på telefonen eller? Ja. Sitter den fast någonstans, telefonen eller har han den löst bara och tittar? Vet du hur han brukar göra med det?

VT: Nej, jag vet inte det. Nej, jo Albins telefon är inte ombord. För han höll den i handen, det stämmer. Han berättade ju det när han, att när han låg under båten så höll han fortfarande telefonen och så tänkte han det här är väl skitsamma nu. Och då tänkte jag sen att det hade ju varit bättre att han höll kvar den för att det kanske går den. Det är ju inte säkert att den dör direkt och då skulle han kunna larma med telefonen. Men han släppte ju den för att kunna simma bättre.

FL 2: Han släppte den ja.

VT: Den vet jag ligger i vattnet. Ramonas borde, men Albin hade ju bara den här gratisversionen på Skippo. För de tyckte att det räckte med att Ramonas hade den avancerade. Men jag såg ju dem. Båda två lämnade ju sin position till mig. Så jag hade ju koll på dem hela tiden. På min Skippo kunde jag ju se deras position. Så jag såg ju att de, och det var ju det att det tog stopp. Jag såg ju deras position fortfarande när jag ringde till dem. Men efter en stund så slocknade den. Så jag visste ju ganska exakt var deras sista, senast kända position var. Och sen skickade ju den bara med någon minuts mellanrum eller någonting, positionen. Så de var ju inte riktigt där. Det var ju på den positionen som jag var sista kända. Den var ju strax innan katten. Men de kan ju ha kört i upp mot en minut till. Efter det. Men jag tror Albins skippo, den finns ju också. Men jag tror inte den ger lika mycket information i och med att det var gratisversionen. Så jag vet ju inte om skippo har om de har den informationen ändå hos sig. Det kan ju hända. Men jag skulle gissa. Ramonas och hans åkte ju ihop hela tiden. Så de...

FL: Det är samma på dem. Ja. Men då avslutar vi förhöret och klockan är. 11.27.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Lindell, Hilde

Personnummer

Den hörde är	ID Styrkt	Sätt	Ställning till misstänkt - målsägande - vittne
Vittne	Ja	Dataslagning - Passfotot i res	

Tolk

Språk

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om
Vårdslöshet i sjötrafik (grovt), Fullbordat

Underrättad om misstanke

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om
Grovt sjöfylleri, Fullbordat

Underrättad om misstanke

Ytterligare information om anledning till förhör
Hörs som vittne

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare	Förhörsdatum	Förhör påbörjat	Förhör avslutat
Elias Karlsson	2026-07-29	01:44	01:56

Förhörsplats	Typ av förhör	Förhörssätt
Nord lycke 510	RB 23:6	Videobandsförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Förhörsledarens frågor skrivs i **fet stil**
Vittnets svar skrivs i vanlig stil
Övrigt skrivs i *kursiv stil*

Hilda informeras om att hon hörs som vittne gällande en olycka

Kan du berätta fritt vad som hände?
Vi har varit på båtsemester två båtar tillsammans. Min sambos bror och hans familj var med också. Idag när vi var på väg hem så hade vi problem med båten så vi körde långsamt, den andra båten Doris (*Albins båt)* låg snett bakom oss. Det gungade ganska mycket och vi tittade bak på ett stort fraktfartyg som kör ganska nära oss. Efter att fartyget passerat så minns jag inte att jag såg deras båt men hade fullt upp med att hålla ordning på min båt. En liten stund efter, svårt att säga hur lång tid, så började det ryka från motorn på vår båt. Simon släcker elden och jag får upp ungarna på däck så de slipper andas in röken. Försöker ringa Albin och Ramona och de svara inte. De låg bakom oss så tyckte att det var ganska konstigt att de inte svarade. Vi trodde att de skulle hinna ikapp oss. Även om de inte svarade så trodde vi att det inte var några problem. Jag hade sett deras båt ganska nyligen så tyckte att det var konstigt att de inte dök upp. Simon fortsätter ordna med båten. Jag tar ner barnen och fortsätter ringa. Så ringer vi Albin och Simons pappa och säger att vi inte får tag på Albin och att vi behöver bogseras in. När jag pratar med pappan Berra så börjar vi tycka att det är konstigt. Vi tänkte att de andra kanske blivit påkörda av fartyget, men så kan det bara inte gått till. Men det är det vi gissar på

just nu. Simon ringer sjöräddningen och vi ser strax efter blåa ljus men det var någon annan som ringt innan oss. Det kommer en sjöräddningsbåt fram till oss men vi säger bara att det är bra med oss och "stick och leta efter de andra"" vi fortsätter ringa och Simon får från sjöräddningen att de hittat två personer och då slutar vi ringa. Sen bogseras vi in och säkrar vår båt som låg mitt i farleden. Vi hoppar över till Berras båt.

När hände detta ungefär?
Vi ringde 22:05 till sjöräddningen. Sen vet jag inte hur dags Kicki och Berra kom fram. Hade inte så bra koll på klockan. Sen åkte vi bort och försökte hjälpa till att leta. Vi inser att vi inte kan göra så mycket, ser delar från båten. Fick reda på att Simons bror och sonen fördes till sjukhus.

Vart befann ni er när olycka skedde?
Jag hörde att Simon nämnde älgö gaveln och någon ö som hette katten. Jag hade bara hand om barnen.

Såg eller hörde ni något från olyckan?
Nej, vi hade kapellet nere. ser inte jättemycket bakom och då det var dåligt väder.

Vill du tillägga något?
Nej, inte vad jag kan komma på.

Har den hörde granskat förhöret?
Nej. Önskar ej granska.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Dokken, Sara-Stina

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
Dataslagning - Passbild

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Ytterligare information om anledning till förhör
Hörs som vittne.

Underrättad om misstanke

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Ida Stenhammar

Förhörsdatum
2026-07-29

Förhör påbörjat
00:52

Förhör avslutat
01:07

Förhörsplats
Rörtången, Kungälv

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Berätta vad som hänt.
Vi låg med våran båt på ön katten som ligger nära inloppet till Stenungssund. Vi spelade yatzy och så tycker jag att jag hör i mellanåt att det är någon som ropar.

Så hörde vi att det ropades på hjälp från jättelångt håll. Så frågade jag Patrik om han också hörde och så sa han först nej men så spände vi öronen lite och då hörde vi att det var någon som ropade på hjälp.

Då öppnade vi upp båten och gick ut på badbryggan i bak och då hörde vi tydligt att det var någon som ropade och att det var en visselpipa som lät från en flytväst. Patrik sprang in och hämtade kikaren och så kom han tillbaka och tittade ut över vattnet och såg då att det var någon som låg i vattnet med orange flytväst. Då bestämde vi att vi måste åka ut så Jag stod kvar på badbryggan och ropade att vi är påväg och Patrik gick för att lossa båten.

Vi hade sikt på dom hela tiden så vi körde direkt till honom, vi trodde bara att det var en men när vi kom fram så såg vi att han bar på en pojk. Han sa då att han inte orkade mer, han sa egentligen bara ta pojken jag orkar inte med. Vi stannade där Patrik hoppade i och tog pojken och simmade med honom till mig och jag tog upp honom på land. Sen höll jag honom sen vet jag inte riktigt hur pappan kom upp för jag satt med pojken. Jag försökte får kontakt med pojken, skrubbade på honom.

Ja och vi ringde ju 112 samtligt som vi åkte ut. Så jag satt sen på badbryggan med pojken i knät och pappan bredvid mig och så kom sjöräddningen. Jag pratade med pappan och

SEKRETESS

försökte ingjuta lite hopp och då sa han det är inte bara vi hans syster och mamma är kvar där ut. Då förstod jag att det var fler där ute. Sen var kustbevakningen bredvid oss och dom tog med sig pappan och pojken.

Såg ni något mer ute i vattnet?
Nej inte då, sen när dom hade åkt pojke. Och pappan så stannade en av kustbevakningens personer så använde vi våran båt för att söka.

Hur var pappans allmäntillstånd?
Han var utmattad jätteledsen men samtidigt lite lättad att vara räddad för han hade inte orkat länge till. Han fokuserade bara på pojken, han var inte livlös men han var inte kontaktbar.

Hur långt ifrån er vara pappan och pojken i vattnet?
200 meter kanske, jag såg dom knappt.

Har du något annat du tänker på som du tror kan vara bra för oss att veta?
Nej jag vet inte ringla men när vi var där under dagen så tyckte vi att dom stora fartygen och även kustbevakningen fort dom kan ha haft utryckning men det känns som en farlig plats det är många fartyg som samsas på en liten yta.

Har den hörde granskat förhöret?
Nej. Önskar ej granska.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Dokken, Patrik

Personnummer

Den hörde är	ID Styrkt	Sätt	Ställning till misstänkt - målsägande - vittne
Vittne	Ja	Dataslagning - Passbild	

Tolk

Språk

Ytterligare information om anledning till förhör
Förhörs som vittne

Underrättad om misstanke

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare	Förhörsdatum	Förhör påbörjat	Förhör avslutat
Emma Hellström	2026-07-29	00:50	01:01

Förhörsplats

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Kan du berätta lite vad som har hänt och vad ni har upplevt här ikväll?

Jag hörde någon som ropa på hjälp och hörde en visselpipa, så jag tog fram kikaren. Där såg jag någon som flöt i vattnet. Då kasta vi loss och åkte ut. Vi kom fram till en man & en son som låg i vattnet. Vi ville inte köra för nära med båten så jag hoppade i efter och tog pojken, sen kunde vi hjälpa pappan. Efter kom kustbevakningen.

Sonen var okontaktbar. Jag pratade aldrig med pappan.

Förhöret sammanfattat, finns inspelat med ljud och bild.

Har den hörde granskat förhöret?
Ja. Annat. Ej tillfrågad då vi behövde prioritera annat.

Har den hörde någon invändning?
Nej.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Dahlkvist, Olle

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
Kontrollfrågor PMF

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Ytterligare information om anledning till förhör
Vittnesförhör gällande iakttagelser efter händelsen.

Underrättad om misstanke

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Sara Hultman

Förhörsdatum
2026-07-30

Förhör påbörjat
11:00

Förhör avslutat

Förhörsplats
Telefonförhör

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt
Telefonförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Vittnet informeras om att denne hörs som vittne gällande en båtolycka den 28/7 på kvällen.

Berätta vad du varit med om.
Jag och min sambo var ute med båten. Klockan var 22:06 när vi fick in larm genom 112-appan. Det var larm om person i vatten.
Viämnade Risön som ligger bredvid Älgön klockan 22:10. Vid 22:15 påträffade vi en flytande båt. Jag har sparat koordinaterna 57.5602N 11.40680Ö.

Jag tror det var en Stigfjorde men jag vet inte. Jag uppfattade att det var brodern. Det var minst två vuxna ombord.

Vädret var 5-10 m/s och 0,2 m vågor ungefär. Det var ingen grov sjö. Sikten var god. Skymning hade precis kommit. Vi såg allt relativt tydligt.

Vi frågade dem om larmet. De sa att de tillhörde sällskapet och att 4 individer låg i vattnet mellan Katten och Lövön. De hade förstått att två individer hade blivit upptagna.

Han sa att deras drivlina var sönder och deras båt inte fungerade. Han var orolig över deras placering mitt i farleden. Vi bestämde tillsammans att vi skulle fokusera på de saknade individerna. Mannen upplevdes väldigt lugn. Jag vet inte om det var chock. Hade nog inte förstått allvaret.

Vi lämnade dem. Kom fram till området mellan Katten och Lövön samtidigt som lotsen kom från Marstrandshållet. Vi sökte runt katten och vid strandlinjen med strålkastare mellan 22:30 till 00:45 ungefär. Vi träffande inte på någonting. Sedan kom det mer och mer båtar, sjöräddning och helikopter. En del bråte påträffades. Sikten blev sämre och sämre. Vid 23 blev

SEKRETESS

det väldigt regnigt och blåsigt och svårt att se.

Tog ni upp något som ni hittat?
Nej, det var bara träbitar som vi såg.

Har ni några bilder och filmer från den kvällen?
Vi tog några snabba bilder och filmklipp. Det man ser är strålkastare. Det är senare på kvällen. När jag kollar är de tagna vid 23:55.

Våran bild är .. vi är uppvuxna här .. Det var goda förutsättningar. Vi funderade inte på att gå ut. Kan inte varit mer än 0,2 i vågor. Det var inte grov sjö. Det var goda förutsättning.

Var det någon dimma?
Nej.

Såg ni farleden från den platsen ni befann er på Risön?
Ja, vi var på Risön och såg ut mot farleden.

Har ni sett något i farleden under kvällen?
Vi har nte sett något.

Såg ni fartyget i farleden?
Sett det.

Hur många var ni i båten?
Två personer. Jag och min sambo.

När ni hittade dem som drev, sa de hur länge de varit där ute?
Nej, de var en kort ordväxling för att det var en person i vattnet. Vi ställde lite frågor om vad det gällde. Inget mer än så.

Hur hittade ni till olycksplatsen sedan?
Via sms-appen. Det var en perfekt markerad plats mellan Katten och Lövön. Vi såg andra båtar på väg. Blåljus från Stenungsund. Lotsen drämde förbi oss. Vi tog rygg på Lotsen sista kilometer.

Är du säker att det var en Lots? Inte sjöräddning?
Jag tror det var Lots. Den var orange och stod Lots på sidan om jag inte minns fel. Den kom från Marsstrandshållet.

Vi såg att de var framme vid båten i samband med att vi var några meter därifrån. Det var så vi möttes upp.

Sa personen i den drivande båten om vad som hänt?
Nej, de började med att säga att deras drivlina var sönder och de behövde hjälp. Sedan frågade vi om personen i vattnet. De nämndes inte något som någon kollision utan att de hade varit två personer i vattnet. Vi visste inte att en båt hade sjunkit. Både jag och min sambo upplevde att personen i båten sa att en båt sjunkit. Det är enda sättet att vi skulle få den info.

När ni pratade med dem som drev hur var sikten då?
Skymninngen började precis. Det var fortfarande så att man kunde se båten på avstånd. Det regnade inte. Sikten var god. Vi var inte orolig över vädret.

Är det för långt att se emellan platsen där ni hittade den drivande båten och stället där olyckan hade skett?
Vi såg dit ner skulle jag säga. Vi fick ju bara riktningen. Vi kunde inte se något på ytan därifrån. Först när vi kom dit såg vi trä i vattnet. Men vi såg hela vägen ner.

SEKRETESS

Något annat du vill lägga till?
Nej. Inte just nu.

Den hörde avböjer om att få förhöret uppläst.

Polisen

Förhör

Dykare Räddningstjänsten

Signerat av

Signerat datum

Enhet	Diarienr
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst	5000-K809967-26

Hörd person	Personnummer
Westerberg, Andreas	

Den hörde är	ID Styrkt	Ställning till misstänkt - målsägande - vittne
Vittne	Nej	

Tolk

Språk

Ytterligare information om anledning till förhör

Underrättad om misstanke

Sina iakttagelser i samband med anträffandet av förlista fritidsfartyget Doris och anträffandet av Ramona Zorman Olsson i samband med detta.

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare	Förhörsdatum	Förhör påbörjat	Förhör avslutat
Henrik Norlin	2026-08-18	10:08	10:18

Förhörsplats	Typ av förhör	Förhörssätt
Gårda Brandstation, Göteborg	RB 23:6	Ljudbandsförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av
HenNo

Berättelse

Undertecknad kontaktade styrkeledare vid räddningstjänsten Storgöteborg i syfte att komma i kontakt med någon av de dykare som anträffade och tog upp Ramona Zorman Olssons kropp från den förlista fritidsbåten Doris. Andreas Westerberg var en av dessa två. Jag mötte upp honom på hans arbetsplats där detta förhör genomfördes. Förhöret upptaget på ljudfil.

2026-08-18 10.08.47.mp3

- Ärende: 5000-K809967-26
- Datum/tid: 2026-08-18 10:08:00

FL: **Förhörsledare Henrik Norlin**
VT: **Vittne Andreas Westerberg**

FL: Sådär, då bara startar jag bandinspelningen där och så är det förhör med Andreas Westerberg. Jag tänker bara att du kunde berätta, du vet vad det gäller, det handlar om dykningen på det här vraket som förliste utanför Tjörn. Jag tänker att du bara kunde berätta din roll och varför du var med i det här.

VT: Ja, vi jobbade ju här på Gårda brandstation den dagen. Jag satt inte som dykare egentligen. Men vi fick ju först en position som vi dök på. Då dök ett dykpar där. Men det visade sig ju vara ett stenblock. Och sen så fick vi ju en ny position. Och då var de

SEKRETESS

dykarna förbrukade. Och då fick jag och en annan kollega, Stefan, hoppa i på den här andra positionen. Och där visade det sig att vraket låg. Jag var ju då en av dykarna där och vi gick ner och hittade vraket ganska fort. Vi påbörjade ett sådant här cirkelsök när vi skulle försöka lokalisera den här då. Och vi kom inte så långt, vi hann bara svepa en liten bit och så såg vi båten och så gick vi rätt på det. Kom akterifrån på båten. Så vi kom rätt in i sittbrunnen kan man säga. Börjar leta där direkt lite snabbt. Innan vi lyfter blicken och simmar lite föröver. Och då ser vi då mamman som sitter i den här förpiksluckan. Och där sitter hon fast med underbenen. Resten av kroppen är ju utanför. Så hon sitter fast från knäna och är kvar inne i båten om man säger. Och våran bild av det är ju att allt som var i då i madrasser och alla grejer i förpiken där. Ja, har ju flutit upp. Om hon sen har försökt, alltså vad som har hänt är ju svårt att sia i. Men känslan var ju att hon blev liksom, tack vare att allting det flöt upp då så trycktes hennes ben mellan... båten och... Ja, så då blev hon fast med knäna liksom. Eller med underbenen. Fötterna inne i båten. Så där satt hon nästan helt ute ur båten.

FL: Kommer du ihåg hur hon var klädd?

VT: Ja, det är ju det här med minnen i efterhand. Men bilden jag har är att hon hade en vit t-shirt. Ja, och jeans. Det är den bilden jag har av det. Hon var barfota. Ja, så det var det hon hade på sig. Så det vi gör då är ju såklart att börja få loss henne. Och det gör vi genom att dra upp ett par saker ur den här luckan. Som vi ser här på bilden. Så hon satt ju...

//
Andreas förevisas tre bilder där på den förlista båten och får välja den som ger tydligast bild av hans iakttagelser. Andreas visar luckan på en bild som är hämtad ur Kustbevakningens film från tillfället då undervattensdrönaren undersökte den förlista båten Doris. Pilen på bilden visar den lucka där Andreas anträffade kvinnan. Se bilagan till detta förhör.
//

FL: Du har ju tre bilder här. Är det här den bästa bilden som visar?

VT: Ja, det visar väl egentligen allihopa bra här. Men absolut.

FL: Välj en där så kan du rita om du vill.

VT: Min dykkompis kom lite mer på babordssidan av båten. Jag hamnade lite mer här på styrbord. Hennes ben satt ju in åt babordshållet så att säga. I min bild här. Så jag kom här. Och då fick jag lite utrymme här att försöka dra ut några saker. Och sen tryckte vi ner lite saker och liksom lirkade ut hennes ben. Det var inga större konstigheter att få loss henne sen. Det var det ju inte.

FL: Hur var luckan? Här ser man ju att det är en lucka på den. Var den helt öppen eller var den halvöppen? Kommer du ihåg det?

VT: Jag kan inte säga säkert. Men absolut. Vi öppnade ju inget. Och hon har ju. Så min bild av det är att den var ungefär såhär. För jag minns... det jag minns var att jag försökte få bort luckan liksom. Och till och med kanske rycka loss den för att få ännu mer. Någon centimeter till här. Men den blev kvar. Men min bild är att den var sådär öppen som den är.

FL: På fotot här?

SEKRETESS

VT: Ja. Ja absolut. Hon satt ju här liksom. Så det fanns ingen chans att den kunde vara stängd. Nej. Och... Ja, nej, vi kom ju rätt fort på henne då. Jobbade lite grann med det. Och sen var det ju verkligen full fokus på att försöka hitta barnet då. Men, ja... När vi hade fått loss henne och börjat söka lite mer. Men då ganska snart så... drog min dykkollega då reserven på luften. Så då fick vi gå upp. Och det var väl lika bra det. Så fick vi lämnat av mamman där uppe. Ja, och sen så gick vi ner igen. För sen var det ju full fokus på att hitta barnet. Och vi hade ju lite klockan emot oss. Det var ju ingen livräddning. Men vi hade ju dyktiden att jobba mot då. Vi fick ju försöka jobba på lite fort. Och i det här läget så min tanke var att vi får inte missa något. Nu ska det bara tömmas här. Jag tänkte tanken att... Undra vad polisen vill med... i utredningssyfte. Tänkte jag, tanken. Men nej, nu är det liksom att hitta barnet. Så det var bara att slita ut allt som var löst. Mycket flöt ju upp till ytan. Madrasser och flytvästar. Så vi tömde väl den här båten i stort sett på allt. Bara för att försäkra dem att vi ska inte missa något här inne nu. Så mycket tid gick ju, all vår dyktid gick åt till att... Båten med dess absoluta närhet. Och det fick vi gjort. Och sen var ju inte barnet långt borta heller. Nej, precis.

FL: Men ni såg inte det då?

VT: Nej, det gjorde vi inte.

FL: Nej, precis. Du nämnde någonting när ni lyfte ut saker. Jag tänkte vad det var som kan ha flutit upp och klämt fast hennes ben. Du nämnde några saker. Du nämnde en flytväst, du nämnde madrasser.

VT: Det stora som flöt upp och som var... Det var ju de här madrasserna och dynorna i båten. Det var väl de som jag ser som de stora, för de är stora och ganska... mycket flytkraft i skumgummi, klassiska madrasser. Så det var väl min bild av det stora. Det var ju det som verkligen fick det att suga fast upp mot taket i ruffen. Ja, taket i ruffen, precis. Så det var ju det. Sen var det ju diverse annat också som flöt upp. Men de här träskivorna och dörren in till förpiken. De får ju inte den flytkraften riktigt. Så det är ju min bild. I alla fall att, ja, framförallt att det var madrasserna då. Som verkligen gjorde att det blev svårt för henne att ta sig loss då förmodligen.

FL: Ja, just det. Vad såg du för typ av flytväst? Kan du minnas det eller?

VT: Ja, den jag noterade, det kan ha varit någon till. Men den jag noterade var ju barnflytvästen. En sån deplacerande, hederlig orange barnflytväst.

FL: Ja, som en räddningsväst med krage?

VT: Ja, precis. För... mycket, blir ju väldigt mycket fokus på barnet. Och alla barntillhörigheter noterar man ju en extra gång. Mycket av det andra åker ju bara ut i farten. Det var den västen som jag minns.

FL: Yes. Något mer som du tänkte på?

VT: Nej, inte spontant. Det är om du vill veta något specifikt mer.

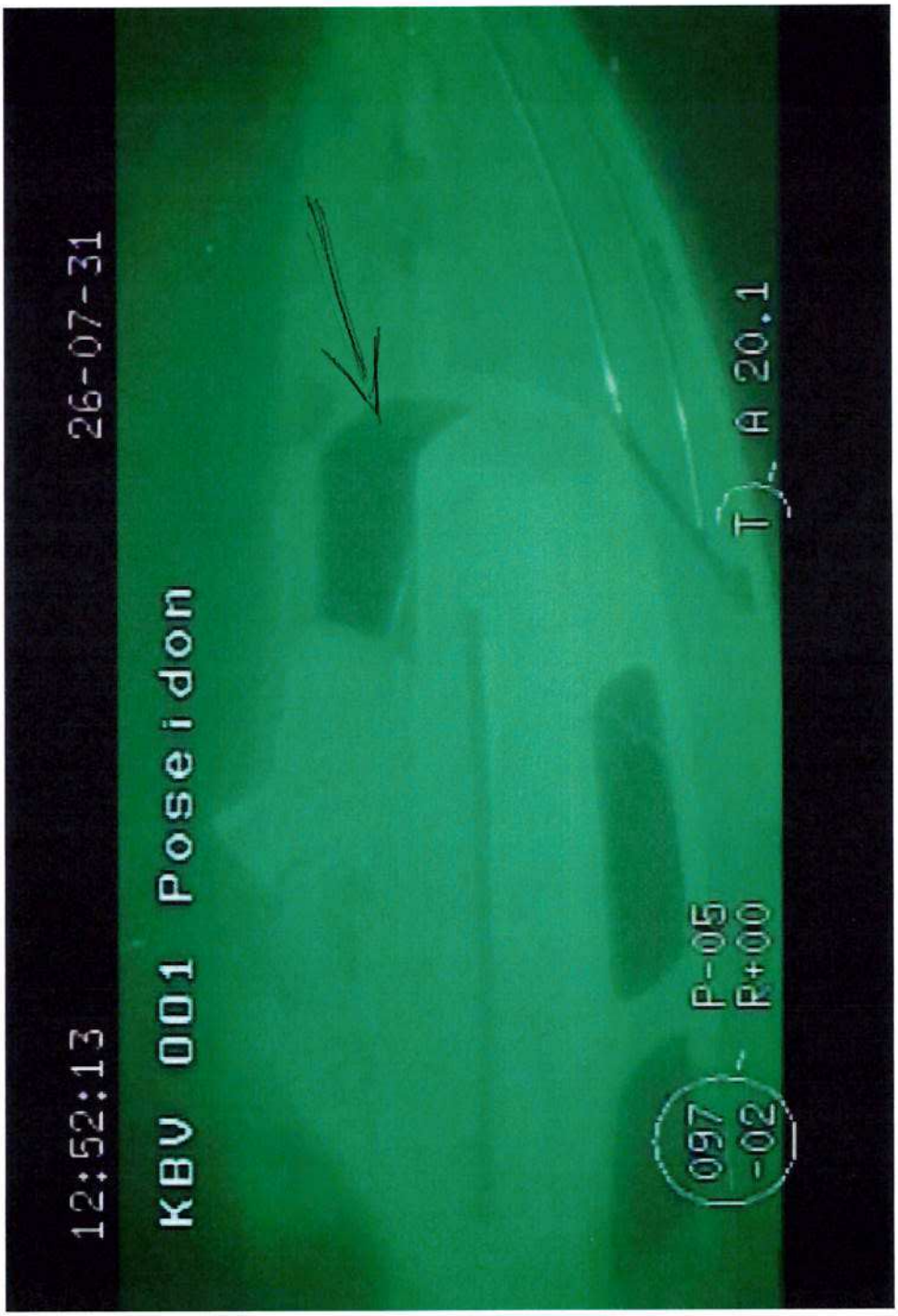
FL: Egentligen inte. Utan jag tycker du har berättat det jag är intresserad av.

VT: Ja.

SEKRETESS

FL: Så jag är nöjd där. Då slutar vi 10.18.

SEKRETESS



Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Bizhko, Yury

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
Ryskt pass

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk
Irina Karlova

Språk
Ryska

Ytterligare information om anledning till förhör
Olycka

Underrättad om misstanke

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Andreas Körner

Förhörsdatum
2026-07-29

Förhör påbörjat
06:36

Förhör avslutat
06:42

Förhörsplats
Misje Verde, Kommandobryggan

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

(Förhöret är inspelat på ljudfil och sparas i FILIP)

Förhörsledaren 1 skrivs med fet stil
Förhörsledare 2 skrivs med fet/kursiv stil
Hörd person skriva med normal stil

Innan förhöret startar presenterar sig tolken på både ryska och svenska.

Yury Bizhko, jag är en överste styrman. Jag är hjälpreda till kapten.

Och vad har du som ansvar som styrman på båten?

Jag kontrollerar pålastning, avlastning. Att färjan eller båten ska vara stabil.

Och hur länge har du varit med denna resan? När mönstrade du på?

20 juni 2026.

Vart är ni på väg med båten?

Vi går till Norge, till (ohörbart) för att lasta.

SEKRETESS

Kvällen som har varit nu, vart har du varit på båten? Alltså under kvällen, från 18-23?

Jag var ledig.

Så du träffade inte lotsen?

Nej det gjorde jag inte.

Märkte du av nånting av den här olyckan?

Nej jag sov bara i hytten.

Då avslutar vi 06:38 om inte du har några frågor?

Nej

Får jag bara ställa en följdfråga?

Ja

Vill du förklara din ledighet? Vill du förklara hur ni jobbar? Om ni jobbar hela dygn eller om ni har…ja du förstår.

Det är skift.

Så när gick du av ditt skift, för du var ledig sa du, och när ska du gå på ditt skift?

Eh 24 enligt färjans klocka eller tid. 24..

Skulle du gå på då eller gick du av då?

Ja från 00 till 6 på morgonen.

Var du ledig eller jobbade du?

Ja jag ska börja jobba i natt 00:00.

Så i natt…klockan 00 i natt ska du börja jobba? Och hur länge har du varit ledig? När jobbade du senast?

Nu är…min vakt avslutades klockan 6 på morgonen.

Ja

Och nu är jag ledig. Och jag ska börja 00.

Ja men då är jag med. Men då jobbade du under gårdagseftermiddagen och gårdagskvällen så var du i tjänst?

Ja det var jag, igår kväll ja. Jag jobbade fram tills vi gick från hamnen och när vi gick från hamnen då gick jag och la mig.

Och vilken tid gick ni från hamnen?

SEKRETESS

Ungefär 19 tror jag, när lotsen kommit..

Ja men då är jag med, tack.

Då avslutar vi 06:42

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Boiarchuk, Dimitri

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
Ryskt pass

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk
Ryska

Språk
1454

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om
Vårdslöshet i sjötrafik (grovt), Fullbordat

Underrättad om misstanke

Ytterligare information om anledning till förhör
Vittnesförhör

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Ebba Sahlin

Förhörsdatum
2026-07-29

Förhör påbörjat
06:35

Förhör avslutat
07:00

Förhörsplats
Fartyget

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt
Ljudbandsförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Involverad personal
Nils Pettersson

Funktion
Biträdande förhörsledare

Berättelse

Vittnesförhör med Dimitri som arbetar i besättningen ombord på fartyget. Dimitri informeras om att han hörs som vittne gällande en olycka som skett ute till havs den 2026-07-28. Förhöret är inspelat med ljud och ligger i FILIP.

Förhörsledarens frågor skrivs med **fet stil.**
Vittnets svar skrivs med normal stil.

Vad är du roll på fartyget?
Matros.

Vad innebär matros?
Jag tar hand om båtens skick och förtöjning och målningen.

När kom du ombord på båten?
10 juli.

Vad gjorde du igår kväll?
Vilken exakt tid?

SEKRETESS

Runt 22 tiden?
Vi förbereder oss för förtöjningen.

Vart på båten var du då?
Vid den främre delen av båten där man har ankaret.

Hörde du eller såg du något ovanligt?
Nej.

Vilka var du med när du förberedde förtöjningen?
En annan matros som heter Foder.

Är ni ute på däck då eller inne i båten?
Ute på däcket, framdelen av båten vid selen.

Vet du när lotsen kom ombord?
Efter kl 18.

Vad gjorde lotsen?
Han gick upp på bryggan till kaptenen.

Vad är lotsens arbetsuppgift?
Att styra båten enligt navigationskartan.

Märkte du av någon kollision?
Nej, jag såg inget sådant.

Vad har ni för rutiner gällande utkik på däck?
Biträdande förhörsledare: Vem är det som håller koll framåt?
Det gör man på bryggan.

Biträdande förhörsledare: Vem gör det?
Kaptenen eller förste styrmannen.

Biträdande förhörsledare: Har man bra sikt från hytten där kaptenen är?
Givetvis.

Biträdandeförhörsledare: Brukar man se andra båtar som ligger framför?
Givetvis. Det är den högsta punkten på hela båten.

Har det varit några fel med fartyget?
Nej aldrig, allt är i sin ordning.

Hur lång erfarenhet har du som matros?
Drygt 3 år.

Har du något annat som du vill tillägga i förhöret?
Nej.

Förhöret avslutas och ligger i sin helhet i FILIP.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Evsevyev, Fedor

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Nej

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Ytterligare information om anledning till förhör
Hörs som vittne

Underrättad om misstanke

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare	Förhörsdatum	Förhör påbörjat	Förhör avslutat
Emma Hellström	2026-07-29	06:38	06:55

Förhörsplats

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Vad är din funktion här på båten?
Matros

Vad har du för ansvar som matros?
Det som krävs att göra på däck. Lossa, lasta och ankra. Allt som finns.

När gick ni ombord?
Den 20e juli. Skrev på kontrakt 19 juli.

Varför är ni just här med båten?
Kaptenen säger att det har hänt en olyckshändelse.

Innan olyckshändelsen varför var ni just här med båten?
För att vi kom hit från Norge med virke just hit. Hade last med oss

Vart är ni på väg?
Vi är påväg till Norge.

Vart på båten har du befunnit dig under kvällen?
Vilken tid?

Från 21.00 och framåt?
Varit inne på min hytt men jag sov inte jag väntade vi hade en lots med oss från hamnen som följde oss som jag skulle säga hejdå till.

SEKRETESS

Vart på båten vad du vid 22 tiden? (såg eller hörde du något?)

Inne i hytten
Nej inga konstiga ljud och såg ingenting heller vi har utrymmen där nere och man hör motorn väldigt mycket.

Har du hört något om en olyckan ikväll?
Ja kaptenen nämnde någonting om en krock eller något.

Vilka hade vakten på bryggan vid denna tiden?
Det var kaptenen och lotsen som var uppe på bryggan. Jag hade min vakt med radio.

Har ni några rutiner för någon som ska hålla utkik?
Om vi befinner oss på havet så har vi våra arbetspass 8-17 och om vi är i hamnen jobbar vi inte med last.

Just att hålla utkik för andra fordon på havet, finns det rutiner för det?
Nej inte något sådant. Styrman och kaptenen som är på bryggan. Matrosen är inte involverad

Vem är styrman?
Yuri. Han vilade.

Vad menar du med att han vilade?
Hans vakt börjar kl 00.

Är det någon som har vakt innan det?
Kaptenen.

Har den hörde granskat förhöret?
Nej. Önskar ej granska.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Moskvichyov, Oleg

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
Pass (utländskt)

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Ytterligare information om anledning till förhör
Hörs som vittne

Underrättad om misstanke

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Emma Hellström

Förhörsdatum
2026-07-29

Förhör påbörjat
06:21

Förhör avslutat
06:37

Förhörsplats

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Vad är din funktion här på båten?
Lyfta nåt. Grävskopeförare. Finns en maskin ombord och vi lastar om.

Vad har du för roll?

När gick ni ombord?
Klockan 19 på kvällen kom en lots till oss och började. Sen gick jag för att lägga mig och sova.

Datum du börjat jobba?
Det började 31 maj.

Varför är ni just här med båten?
För att vi lastade av här.

Vart är ni på väg?
Till Norge.

Vart på båten har du befunnit dig under kvällen?

klockan 8 sov jag redan.

Vart på båten vad du vid 22 tiden? (såg eller hörde du något?)

Klockan 22 så sov jag. Klockan 8 går jag in på mitt rum.

Nej ärligt talat inte för jag sov väldigt djupt, jag var så trött och behövde vila mig för ska börja tidigt dagen efter.

Känner du igen någonting om en olycka igår?
Nej men det fick jag veta först nu när polisen kom ombord.

Vad vet du om olyckan?
Allvarligt talat ingenting alls, man säger att två personer har försvunnit.

Vilken tid kom lotsen ombord?
19.00

Vilka var vid bryggan vid tidpunkten?
Kaptenen.

Vad har ni för rutiner på bryggan vad gäller utkik?
Jag var inte på bryggan då, när vi skulle kasta loss var jag på andra ställen på båten

Men har ni någon fast rutin när det gäller utkik?
Kan du precisera frågan?

Har ni någon som alltid måste hålla utkik?
Ja det är kaptenen och dem andra.

Har den hörde granskat förhöret?
Nej. Önskar ej granska.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Tonkovskiy, Viacheslav

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
Pass (utländskt) - Ryskt

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Ytterligare information om anledning till förhör
Hörs som vittne

Underrättad om misstanke

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Emma Hellström

Förhörsdatum
2026-07-29

Förhör påbörjat
05:36

Förhör avslutat
06:19

Förhörsplats

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Namn
Viacheslav Tonkovskiy

Vad är din funktion här på båten?
Jag är huvudingenjör och jag tar hand om maskinavdelningen och huvudmotorn.

När gick ni ombord?
20e juni 2026.

Varför är ni just här med båten?
Enligt uppdraget

Vad är det för uppdrag då?
Vi skulle från en hamn dit vi tagit trävaror och sen skulle vi till nästa hamn på nästa uppdrag

Vart är ni på väg?
Norge

Vart på båten har du befunnit dig under kvällen?
I min hytt

Vart på båten vad du vid 22 tiden? (såg eller hörde du något?)
Jag låg och sov i min säng.
Nej varken eller.

Inget som stuckit ut? Ljud eller liknande?

SEKRETESS

Nej jag har varken hört eller sett någonting. Klockan halv 1 på natten blev jag uppringd av första styrmannen då väcks jag och ska ta hand om motorn.

Vet du varför polisen är på fartyget idag?
Nej det vet jag inte.

Vill du att vi löser upp förhöret för dig?
Nej tack.

Har den hörde granskat förhöret?
Nej. Önskar ej granska.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Pavel, Kim

Personnummer

Den hörde är	ID Styrkt	Sätt	Ställning till misstänkt - målsägande - vittne
Vittne	Ja	Pass (utländskt) - Ryskt	

Tolk

Språk

Ytterligare information om anledning till förhör
Hörs som vittne

Underrättad om misstanke

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare	Förhörsdatum	Förhör påbörjat	Förhör avslutat
Emma Hellström	2026-07-29	05:25	06:20

Förhörsplats

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Namn
Kim Pavel

Vad är din funktion här på båten?
Jag är kock

Vad har du för roll?

När gick ni ombord?
Vad menar du, jag har aldrig lämnat båten.

När gick du på ditt pass?
Klockan 6 på morgonen

Vilket datum?
28e blir det nog eller

Juli då?
11 juli kom jag hit

Varför är ni just här med båten?
Eftersom jag är nöjd med lönen och villkoren

Vart är ni på väg?
Till sverige tror jag

Vart på båten har du befunnit dig under kvällen?

SEKRETESS

Jag befann mig på arbetsplatsen

Och det är i köket då eller?
Ja, galeren

Vart på båten vad du vid 22 tiden?
Då var jag redan i min hytt och sov

(såg eller hörde du något?)
Nej

Har du reagerat på nånting avvikande under tiden du sov?
Det tror jag inte, jag är van vid oväsen så jag brukar inte bry mig. Det kommer ljud och störningar hela tiden.

Vet du varför vi från polisen är på plats?
Nej, det vet jag inte. Men alla är ju nyfikna.

Har den hörde granskat förhöret?
Nej. Önskar ej granska.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Kholodenko, Alexey

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
ryskt pass

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk
1454

Språk
Ryska

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om
Vårdslöshet i sjötrafik (grovt), Fullbordat

Underrättad om misstanke

Ytterligare information om anledning till förhör
Vittnesförhör

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Ebba Sahlin

Förhörsdatum
2026-07-29

Förhör påbörjat
06:19

Förhör avslutat
06:31

Förhörsplats
Fartyget

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt
Ljudbandsförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Involverad personal
Nils Pettersson

Funktion
Biträdande förhörsledare

Berättelse

Vittnesförhör med Alexey som arbetar i besättningen ombord på fartyget. Alexey informeras om att han hörs som vittne gällande en olycka som skett ute till havs den 2026-07-28. Förhöret är inspelat med ljud och ligger i FILIP.

Förhörsledarens frågor skrivs med **fet stil.**
Vittnets svar skrivs med normal stil.

Vad är din roll på båten?
Grävmaskinist.

När gick ni ombod?
16 juni

Vart är ni påväg?
Det minns jag inte.

Men vart ska ni nu?
Nu ska vi till Norge

SEKRETESS

Vart på båten har du befunnit dig?
I hytten.

Har du varit där hela kvällen och natten?
Ja, hela natten.

Vart var du vid 22-tiden?
Jag sov i min hytt.

Vart ligger hytten någonstans på fartyget?
Första däcket därnere.

Är det långt fram på båten eller längre bak?
I mitten.

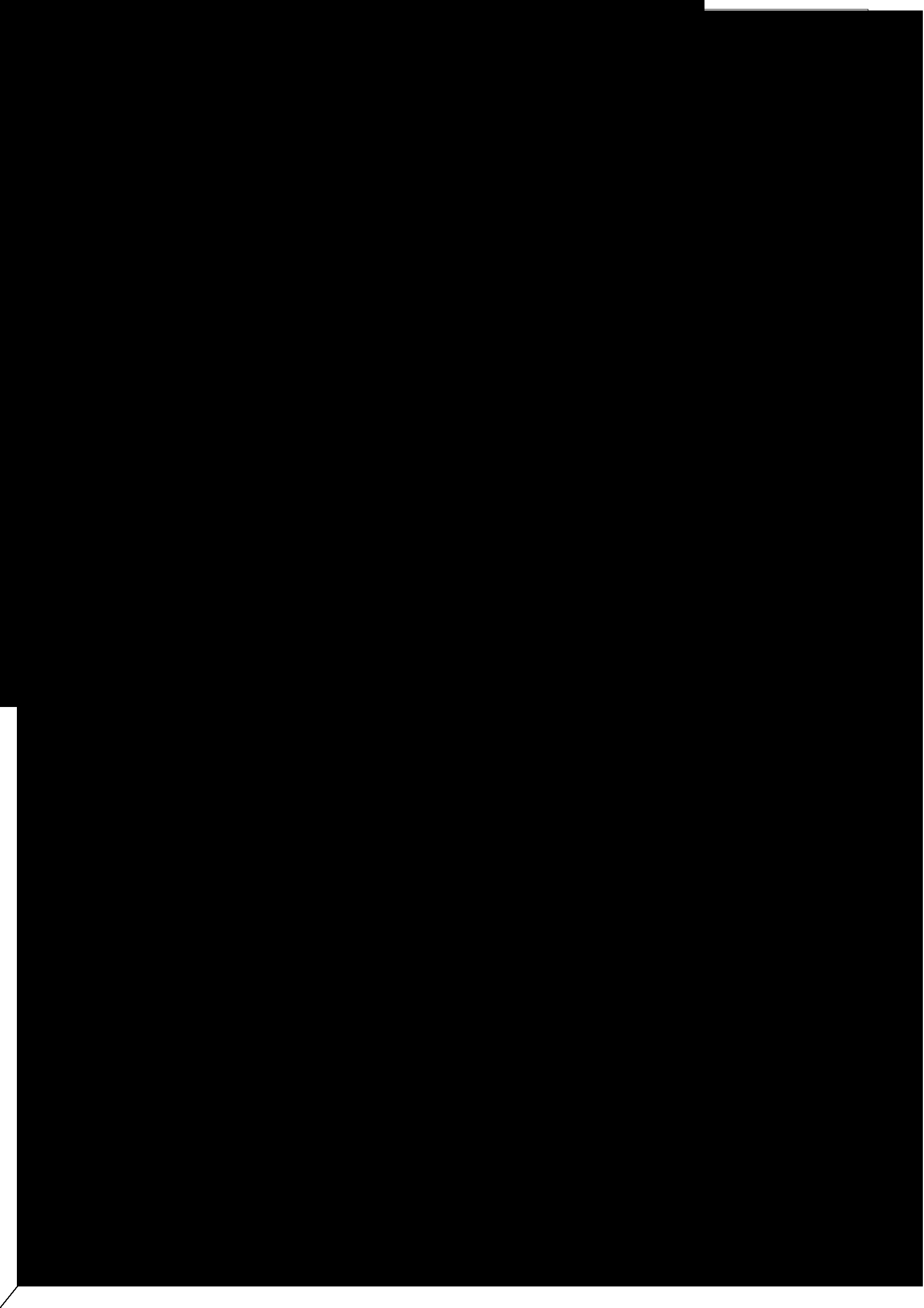
Hörde du eller såg du något vid 22-tiden?
Nej. Efter avlösningen gick jag och duschade och sen sov jag vid 22-tiden.

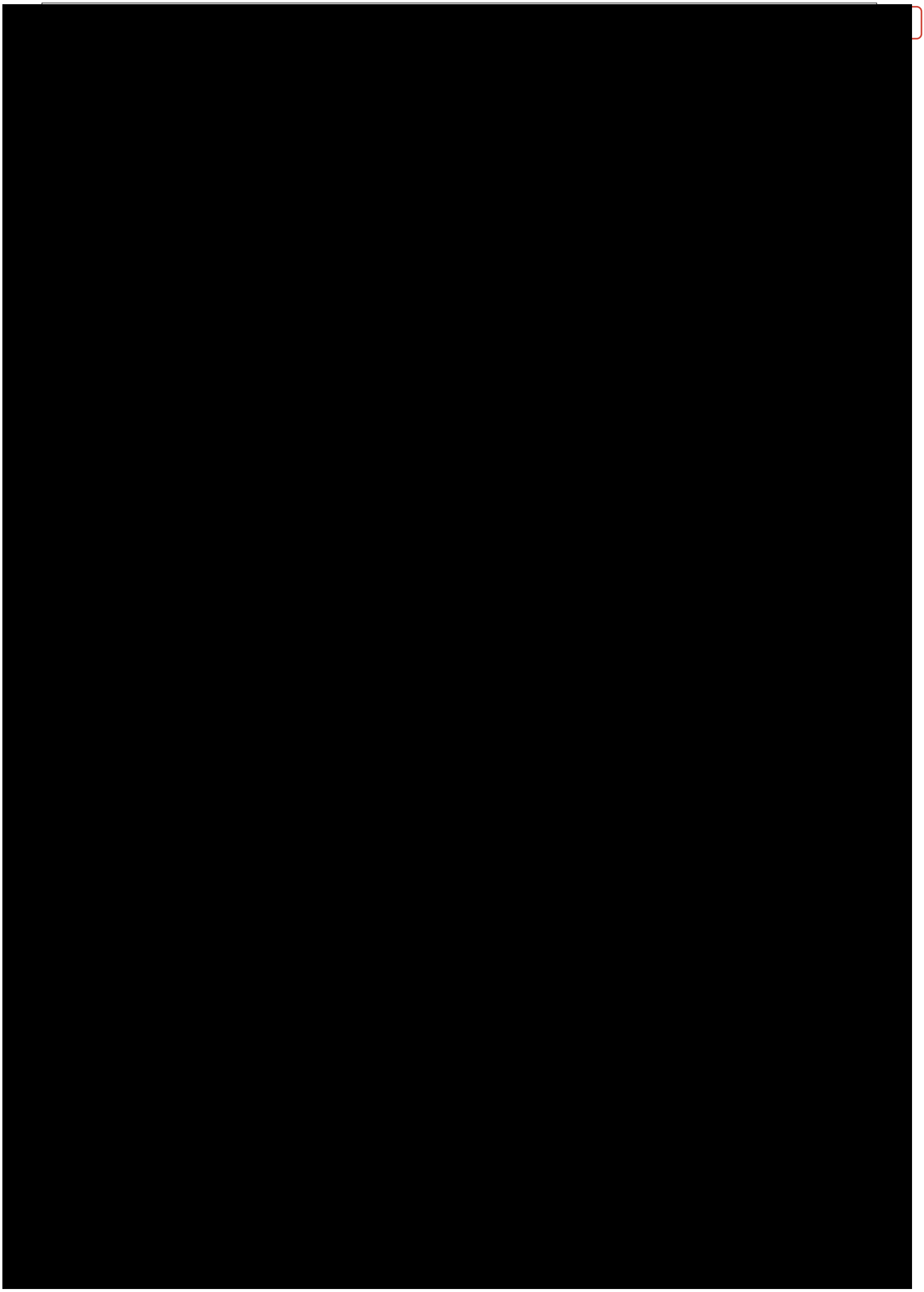
Är det någon annan på båten som hört eller sett något som kan tyda på en olycka?
Jag förstår inte ens vad ni menar.

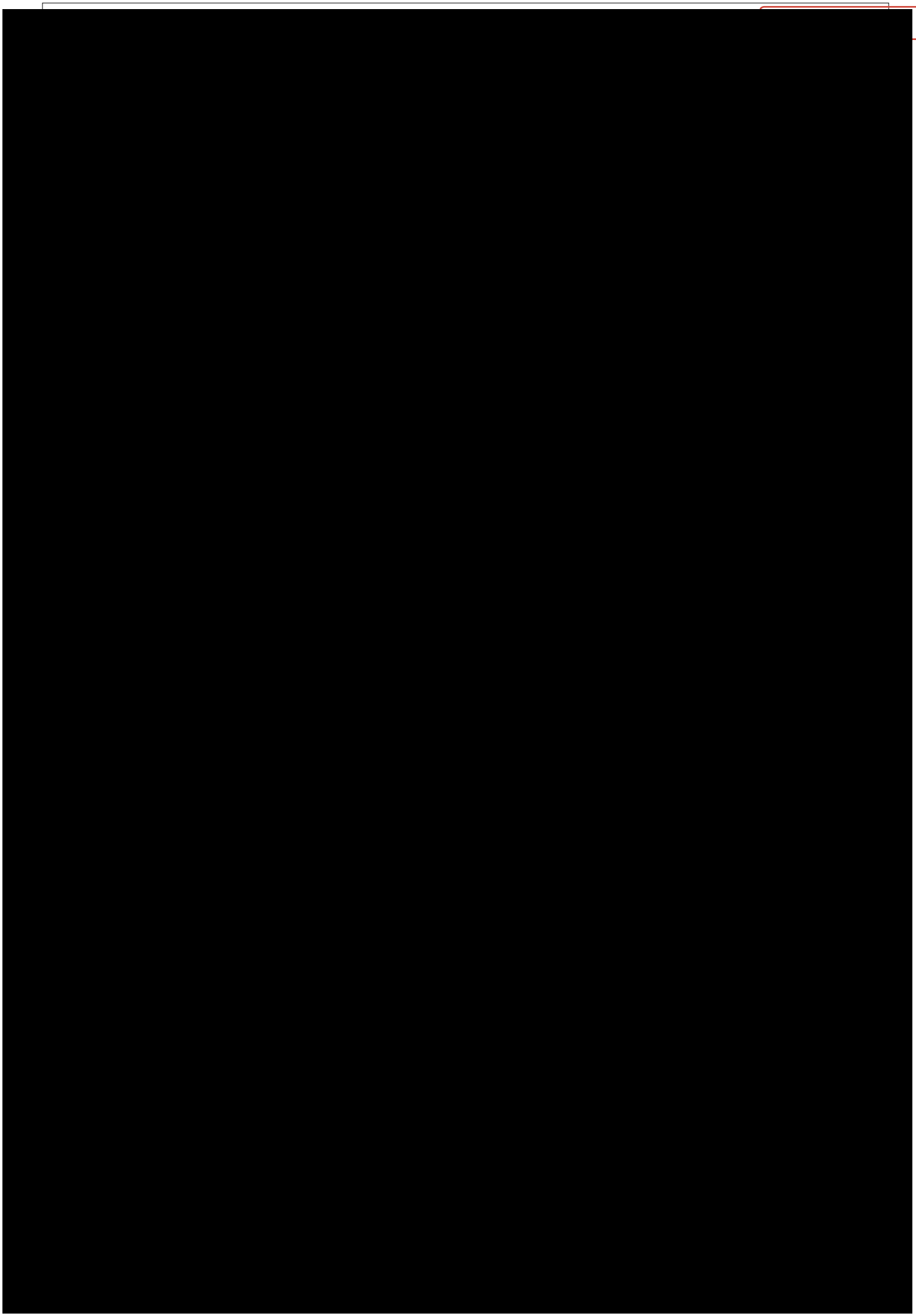
Det har skett en olycka, en annan liten båt har blivit påkörd, är detta något som du hört eller sett?
Nej, det är första gången jag hör detta, jag har verken sett eller hört någonting.

Tillägg?
Nej, jag har inget annat.

Förhöret avslutas och finns i sin helhet i FILIP.







Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Kudrin, Alexey

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
Ryskt pass

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk
Irina Karlova

Språk
Ryska

Ytterligare information om anledning till förhör
Olycka

Underrättad om misstanke

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Andreas Körner

Förhörsdatum
2026-07-29

Förhör påbörjat
06:26

Förhör avslutat
06:34

Förhörsplats
Misje Verde, kommandobryggan

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

(Förhöret är inspelat på ljudfil som sparas i FILIP)

Förhörsledaren skrivs med fet stil
Hörd person skrivs med normal stil

Innan förhöret startar presenterar sig tolken på både ryska och svenska.

Vad heter du och vad är din funktion här på båten?

Kapten Kudrin Alexey.

När gick du ombord? Alltså när mönstrade du på?

15 juni 2026.

Och vad gör ni här med båten? Alltså vad har ni för uppdrag?

Frakta last från punkt A till punkt B.

Okej och vart hade ni varit och hämtat last?

SEKRETESS

Strömsvika, Mandal…det är Norge. Vi lastade på timmerstockar och lastade av i Uddevalla.

Och vart skulle ni åka sen?

Nu kör vi till Kragerö i Norge.

Och under kvällen som har varit, vad har gjort på båten? Vart har du varit?

Jag körde med lotsman från Uddevalla och 21:55 släppte jag lotsman och sen var på väg till Kragerö.

Och vad gjorde lotsen ombord, vad hade han för uppgift?

Att leda till i farvatten…till havet, till öppet hav.

Och vilken…ja vägen ni åkte vet jag ju men…följde ni färdplanen?

Ja precis enligt lotsens rekommendationer.

Var det mycket båttrafik?

Nej det var inte tät trafik nej.

Märkte du några andra båtar, eller mindre båtar?

Ja jag såg en yacht med vit…ja en vit yacht med vitt segel.

En segelbåt?

Ja segelbåt.

Var det en stor segelbåt?

Nej ungefär 10-15 meter.

Märkte du att det hände nånting annat under den här resan?

Jag såg andra färjor som bara var töjda vid landet.

Fick du några anrop på radion?

Ja

Var det vanliga anrop eller var det nåt som stack ut, som var ovanligt?

Nej det var vanliga anrop på den 16:e internationella kanalen och det var ju en…svensk kustbevakning. Det var anrop från dom.

Vad ville dom?

Att jag ska återvända till, för utredningen, till…ja till ställe som man brukar stå.

Såg du någon båt som brann?

Nej

SEKRETESS

Då avslutar vi 06:34 om inte kaptenen har några frågor?

Jag har inga frågor.

Polisen

Förhör

Förhör 1

Signerat av

Signerat datum

Enhet	Diarienr
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg	5000-K809967-26

Hörd person	Personnummer
Kudrin, Alexey	19790322-

Den hörde är	ID Styrkt	Sätt	Ställning till misstänkt - målsägande - vittne
Misstänkt	Ja	Av rapporterande polispatrull	

Tolk	Språk
11305	Ryska

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om	Underrättad om misstanke
Vårdslöshet i sjötrafik (grovt), Fullbordat, Gärningsman	2026-07-30
Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om	Underrättad om misstanke
Vållande till annans död (grovt), Fullbordat, Gärningsman	2026-07-30

Ytterligare information om anledning till förhör

Genom oaktsamhet orsakat sjöolycka med dödlig utgång 2026-07-28 i Hakefjorden. Se gärningsbeskrivning i fritext.

Underrättad om 12 § FUK

Ja

Underrättad om rätt till försvarare	Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar	Försvarare/biträde närvarande
		Ja

Försvarare/biträde önskas

Taavi Tuula Ej förordnad.

Förhörsledare	Förhörsdatum	Förhör påbörjat	Förhör avslutat
u0024066 u0024066	2026-07-30	18:01	18:31

Förhörsplats	Typ av förhör	Förhörssätt
Arresten EFP Göteborg	RB 23:6	Videobandsförhör

Förhörsvittne	Utskrivet av
	AvT

Berättelse

Förhöret inspelat med videoupptagning som sparas ned på polisens mediaplattform FILIP.

Förhörsledare är Åklagare James von Reis, Göteborgs åklagarkammare och biträdande förhörsledare är Insp Anders von Tell. Med på telefon finns rysktalande tolk. Innan förhöret talades tolken och misstänkt Alexey Kudrin vid och de förstod varandra utan problem. Innan förhöret delgavs Alexey Kudrin FUK 12§ och Fuk12§ c och hur förhöret kommer att genomföras. Förhöret skrivet i sammanfattande form.

Delgivning

Alexey Kudrin delges att han har brustit i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka och genom denna oaktsamhet vållat att minst en person avlidit genom drunkning. Oaktsamheten har bestått i att du som befälhavare ombord på norska lastmotorfartyget Misje Verde (IMO-nr 9927433) under en sjöresa från Uddevalla med destination Kragerö i Norge svarat för framförandet av fartyget och vistats på bryggan endast med lotsen. Därvid underlät du att med alla tillgängliga medel hålla noggrann utkik enligt sjövägsregel 5 eller tillse att så skedde. Till följd därav uppmärksammades aldrig den upphunna, 7 meter långa fritidsmotorbåten Doris som Misje Verde underlät att hålla undan för enligt sjövägsregel 13

SEKRETESS

utan påkördes Doris i akterpartiet så att Doris förliste på platsen med fyra personer ombord, varav en avlidit. Oaktsamheten bestod alternativ i att du underlät att sänka hastigheten på Misje Verde till säker fart enligt sjövägsregel 19 vilket var påkallat med hänsyn till det ombytliga vädret med tidvis nedsatt sikt p g a regn som även påkallat att . Det hände 28 juli 2026 vid 22.00-tiden på Hakefjorden, Kungälvs kommun. Oaktsamheten är inte ringa.

Lagrum: 20 kap 2 § 1 st sjölagen (1994:1009) och 3 kap 7 § 1 st brottsbalken

Alexey tillfrågas om han erkänner eller förnekar gärningen. Advokaten vill ha en paus.

Tolkens tid har gått ut och måste avsluta samtalet.

Förhöret pausas kl 18:19.

Förhöret återupptaget 18:29.

Förhöret fortsätter på engelska.

Advokaten Taavi Tuula sade att hans klient nekar brott. Alexey bryter in och säger att han inte helt nekar, i vissa delar håller han med. Han vill ge sin version, han nekar med håller delvis med. Han sade att han är ansvarig för detta, och pekar på texten, vårdslöshet i sjötrafik, men nekar till 3. 7 (Vållande till annans död. Utreds not) Alexey sade att han är väldigt ledsen för det inträffade.

Polisen

Förhör

Förhör 2 Sammanfattning

Signerat av

Signerat datum

Enhet	Diarienr
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg	5000-K809967-26

Hörd person	Personnummer
Kudrin, Alexey	19790322-

Den hörde är	ID Styrkt	Sätt	Ställning till misstänkt - målsägande - vittne
Misstänkt	Ja	Kontrollerad av rapporterande polispatrull	

Tolk	Språk
11153	Ryska

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om	Underrättad om misstanke
Vårdslöshet i sjötrafik (grovt), Fullbordat, Gärningsman	2026-07-30
Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om	Underrättad om misstanke
Vållande till annans död (grovt), Fullbordat, Gärningsman	2026-07-30

Ytterligare information om anledning till förhör
Fortsatta förhör utifrån delgiven brottsmisstanke

Underrättad om 12 § FUK
Ja

Underrättad om rätt till försvarare	Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar	Försvarare/biträde närvarande
		Ja

Försvarare/biträde önskas
Taavi Tuula

Förhörsledare	Förhörsdatum	Förhör påbörjat	Förhör avslutat
u0024066 u0024066	2026-07-31	10:36	12:50

Förhörsplats	Typ av förhör	Förhörssätt
Förhörszonen Ernst Fontells plats	RB 23:6	Videobandsförhör

Förhörsvittne	Utskrivet av
	AvT

Berättelse

Förhöret inspelat på videofil som sparas på polisens digitala plattform FILIP.
Förhöret sker med rysk tolk via telefon och tolken och Alexey Kudrin förstår varandra.

Förhöret nedskrivet i sammanfattande form utifrån anteckningar som gjorts i samband med förhöret.

(Påfört förhöret i efterhand pga att uppladdning av videofiler krånglat. Pauser i förhöret gjort som följande: Del 1 mellan kl 10:36 – 11:31. Del 2 mellan kl 11:31 – 12:20. Del 3 mellan klockan 12:34 – 12:40. Utreds not)

Förhörsledare är Åklagare James von Reis och biträdande är Insp Anders von Tell.

Alexey ombads beskriva sin bakgrund och hur hans utbildning ser ut inom sjöfart. Alexey berättade att han har arbetat som kapten i ca 20 år och har obegränsad behörighet om på vilka vatten han får framföra fartyg. Han sade att han arbetet i ca 10 år och på fråga så menar Alexey att han arbetar halva tiden och är ledig halva tiden, och då kan arbeta med andra sysslor. I det aktuella rederiet har han varit anställd en gång för ca 3-4 år sedan och den nu

senaste anställningen på fartyget Misje Verde har bestått i två perioder. Första perioden var mellan 15 januari 20206 fram till 5 april 2026 och den andra, nuvarande perioden, påbörjades 15 juni 2026 och är pågående. Hans funktion på Misje Verde är befälhavare.

Alexey berättade också att han har arbetat i området kring Danmark och Norge i 20 års tid och han har certifikat för samtliga fjorder i Norge att segla utan lots.

På fråga om hur många gånger totalt Alexey seglat i vattnen från Uddevalla till havet så svarade Alexey att det kan ha skett ca 6-8 gånger, senast med ett annat fartyg. Första gången han reste denna väg var för ca 20 år sedan och gången innan den nu senaste resan var i december 2025. Alexey sade att han seglat denna väg några gånger utan lots fram till 2025.

Alexey svarade på fråga att han känner den aktuella resvägen från Uddevalla och ut relativt bra. Han kan föra vilket fartyg som helst den aktuella vägen med bra karta och radar.

På fråga om utrustningen och hjälpmedel på bryggan till Misje Verde så förklarade Alexey att det finns två radarskärmar, två kartografi, två styrsystem, tre trustrar och vindrutetorkare. All navigationsutrustning fungerade, var på och kontrollerade genom checklista.

Alexey pratade i allmänna drag om hur vissa saker går till ombord på båten men ombads berätta mer i detalj om själva resan som innefattar aktuell händelse. Alexey sade att lotsen kom ombord i Uddevalla. Detta var första gången han träffade lotsen. Alexey sade att allt som sägs på bryggan spelas in och finns åtkomligt i en sk VDR.

Alexey förklarade att han själv lade ut från Uddevalla, ökade farten och lade i autopilot. Innan första bron lämnade Alexey över ratten till lotsen och Alexey frågade lotsen om det var okej att han satte sig vid en arbetsplats på bryggan och utförde arbetsuppgifter på datorn vilket lotsen sade var okej.

På fråga vilka arbetsuppgifter Alexey gjorde på datorn så sade han att han registrerade arbetstimmar för besättningen. Arbetsplatsen som Alexey satt på ligger på styrbords sida om bryggan. På fråga om Alexey såg från den här platsen så svarade han att han ibland reste sig för att se radaranläggningen och att allt såg bra ut.

Alexey sade att ibland blev tillfrågad av lotsen om han skulle höja eller sänka farten och han hörde hur lotsen via radio uppdaterade Marstrand hur trafiken såg ut i farleden. Alexey sade igen att allt detta kommer att höras på VDR. På fråga om hur Alexey bedömde samarbetet med lotsen sade han att det fungerade bra och de kommunicerade på engelska.

Förhörsledaren frågade Alexey om vilka personer som fanns på bryggan och Alexey sade att det kom och gick en del matroser som skulle till bryggan och ladda elektronisk utrustning. En av matroserna heter Fjodor. Även dessa besök är registrerade i VDR då de samtalat med varandra vid besöken. Alexey tillfrågades om de hade utkiksfunktion under resan från Uddevalla och Alexey svarade nej och sade att det inte behövdes någon särskild utkik utan det är lotsens roll att även ha utkik..

Förutom de matroser som kom och gick så var det bara lotsen och Alexey på bryggan och det var de som framförde båten. Lotsen var den som kontrollerade farten och frågade emellanåt Alexey om det var ok. Alexey tror att dessa frågor ställdes så det inte skulle bli problem med motorn. Båten har i djupgående/ballastläge en ungefärlig fart mellan 11,5 – 12 knop och med last ca 10,5 knop.

På fråga om det fanns en skriftlig färdplan på sjökort så svarade Alexey att det fanns en

SEKRETESS

förutbestämd med sk "Waypoints" men att lotsen inte följde denna färdplan utan hade en egen sträcka och litade på sin färdighet. Lotsen växlade mellan autopilot och handstyrning från första bron från Uddevalla fram till andra bron vid Stenungsund, där han gick över till handstyrning. Lotsen var den som skötte styrning och fart fram tills han lämnade fartyget och Alexey minns att viss fartförändring skett när de passerat båthamnar/bryggor.

På fråga om vädret och ljusförhållanden så sade Alexey att det var ljust när de lämnade Uddevalla och när de lämnade av lotsen var det mörkare, men inte helt mörkt. Det blåste, som Alexey minns, syd sydväst och det blåste mer på styrbord. Det var regn i perioder. Alexey sade att han under resan gick ut på bryggvingen för att röka tre eller fyra gånger då han inte vill röka inne på bryggan.

På fråga var lotsen befann sig under resan så sade Alexey att han stod eller satt i mitten av bryggan vid kontrollerna. Det finns en stol placerad en liten bit från kontrollerna och för att nå tex joysticken för kursändring måste man resa sig. Radarn sitter på var sin sida om stolen och båda var i drift. Man kan se radarskärmarna från stolen men kan ibland bli dålig bild. På fråga så svarade Alexey att radarutrustningen kan ställas om vid regn men Alexey vet inte om lotsen kunde detta, men troligtvis hade han kunskapen. Det var inget som Alexey visade för lotsen.

Alexey tillfrågades om han på något sätt kände av något som kan ha varit en påsegling och han svarade nej. Inga varvändringar på motorn och inga vibrationer som märktes. Alexey sade att båten kanske välte av en våg. På fråga om skeppets motorljud hörs upp till bryggan så sade Alexey att det inte gör det. Vibrationer kan man känna påtagligt vid 72% varv.

Alexey tillfrågades om han tog hand om skeppets framfart när lotsen skulle gå av och Alexey sade att han gjorde det ca 15 minuter innan lotsen lämnade. En matros hade sagt att lotstrappan var klar och lotsen hade sagt till Alexey att han inte behövde rapportera avseende båttrafik mer då lotsen gjort det. Klockan kan då varit runt 21:55. Skeppet skulle sedan fortsätta mot målpunkten, Kragerö i Norge.

Alexey tillfrågades om vad som sedan hände och han sade att han började navigera själv och vid 23:20 blev han kontaktad av Kustbevakningen att han var tvungen att vända och ankra. Alexey hade ifrågasatt detta och undrat varför och tänkte bara åka vidare. Han blev då uppringd av fartygets ägare som sade att de blivit kontaktade av pressen som ställde frågor om en händelse där båten skulle varit involverad i. Då beslutades det att båten skulle vända om.

Paus i förhör.

På fråga om inställning till brottsmisstankarna vårdslöshet i sjötrafik samt vållande till annans död så svarade advokaten att Alexey förnekar brott, bestrider ansvar. Alexey sade att det kan ha skett en överträdelse av sjöreglerna men att detta inte är straffbart.

Polisen

Förhör

Förhör 2 i dialog

Signerat av

Signerat datum

Enhet	Diarienr
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst	5000-K809967-26

Hörd person	Personnummer
Kudrin, Alexey	19790322-

Den hörde är	ID Styrkt	Sätt	Ställning till misstänkt - målsägande - vittne
Misstänkt	Ja	Kontroll rapporterande polis	

Tolk	Språk
1153	Ryska

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om	Underrättad om misstanke
Vållande till kroppsskada, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-12
Vållande till kroppsskada, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-12
Vållande till annans död, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-12
Vårdslöshet i sjötrafik, Fullbordat, Gärningsman	2026-07-30
Vållande till annans död, Fullbordat, Gärningsman	2026-07-30

Ytterligare information om anledning till förhör
Förhör avseende delgivna brottsmisstankar Hakefjorden 28 juli 2026

Underrättad om 12 § FUK
Ja

Underrättad om rätt till försvarare	Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar	Försvarare/biträde närvarande
		Ja

Försvarare/biträde önskas
Taavi Tuula

Förhörsledare	Förhörsdatum	Förhör påbörjat	Förhör avslutat
u0024066 u0024066	2026-07-31	10:36	12:40

Förhörsplats	Typ av förhör	Förhörssätt
Förhörszonen häktet Göteborg	RB 23:6	Videobandsförhör

Förhörsvittne	Utskrivet av
	AvT

Berättelse

Förhör 2 del 1 2026-07-31 10.35.41_hd.mp4

Videoinspelningen transkriberad av polisens transkriberingssystem och redovisas i dialog. De delar där det pratas ryska mellan misstänkt och tolk redovisas inte.
Misstänkts svar redovisas genom tolken benämnd, MT och påbörjas med orden, Tal på annat språk.
I några fall pratar misstänkt på engelska och detta redovisas som MT.
Biträdande förhörsledare har lyssnat igenom videofilen och korrigerat ord som varit uppenbart fel översatta av transkriberingsverktyget.

Ärende: K809967-26
Datum/tid: 2026-07-31 10:35:00

SEKRETESS

MT: Tolk Tolk på telefon
MT: Misstänkt Alexey Kudrin
Åkl: Förhörsledare Åklagare von Reis
FL: Bitr. förhörsledare A von Tell
ÅK: Åklagare von Reis
ADV: Advokat

[00:01] MT: De som frågade mig, vad är det som sägs?

[00:05] FL: Då ska vi. Då är det ett nytt förhör. Och då är det ett förhör med Alexei Kudrin och det är ett videoförhör och det är den 31 juli 2026 och min klocka är 10.36. Och Alex Kudlin, du hörs som misstänkt. Det är ett 23 sex-förhör. Förhörsledare kommer att vara åklagare James von Reis.

[00:55] MT: Tal på annat språk

[00:59] FL: Och biträdande förhörsledare är Anders von Tell. Och förhörsplats är förhörszonen, polishuset i Göteborg. Och vi har med tolk på telefon som heter 11153.

[01:23] MT: Tal på annat språk

[01:28] FL: Och du har också med dig din advokat Tavi Tuula.

[01:32] MT: Tal på annat språk

[01:35] FL: Och då lämnar jag över till James von Reis.

[01:43] ÅK: Och jag hoppas tolken hör mig också nu. Det är jag som ska prata mycket med Kapten Kudrin här. Vi kan byta plats du och jag om du vill. Är vi igång? Jo, igår så informerade jag dig om de brottsmisstankar som finns mot dig om vårdslöshet i sjötrafik och vållande till annans död. Och den gärningsbeskrivning som jag läste upp igår den gäller fortfarande. Enda skillnaden är att det numera har klarlagts att det är två personer som har avlidit. Det är både mamman och dottern som vi anträffade döda. Brottsmisstanken handlar ytterst om brott mot sjövägsregler, Collerec 5. Collerec 13 och Collerec 19. Så behöver vi upprepa gärningsbeskrivningen från igår eller kan vi gå direkt på frågorna?

[03:56] MT: Vi kan gå över till frågorna.

[04:00] Åkl: Då ska du få tillfälle att berätta en egen förklaring alldeles strax, men jag vill ställa några formaliafrågor först.

[04:17] Åkl: Eller snarare om din person.

[04:20] MT: Jag är ohörbart

[04:22] Åkl: Vilken nautisk kompetens har du?

[04:25] MT: Tal på annat språk Tolken kollar så det blir rätt, ett ögonblick. Kapten på... Det är faktiskt oinskränkt behörighet och kapten.

[04:55] Åkl: Vilken fart har du denna behörighet i. Är det över hela världen, alla oceaner eller är det begränsat till vissa farvatten bara?

[05:20] MT: Nej.

SEKRETESS

[05:22] MT: Obegränsat, alla oceaner

[05:26] Åkl: Och när fick du denna behörighet?

[05:38] MT: Men du menar när jag fick diplomen?

[05:42] Åkl: Ja, precis.

[05:43] MT: Tal på annat språk Senaste"ohörbart" jag kapten Diplom, det var den 28 april 2023.

[06:02] Åkl: Jaha, men om det är fråga om uppdateringar så vill jag veta när du första gången fick den här behörigheten.

[06:21] MT: Det är cirka 20 år sedan.

[06:26] Åkl: Och så har jag frågor övergripande om din sjömanserfarenhet. Första frågan blir då, har du jobbat i den här befattningen som sjökapten kontinuerligt sedan du fick första examen?

[07:04] MT: Ja, det stämmer. Tal på annat språk Ja, det var för 20 år sedan, ungefär, som jag blev kapten och fick behörighet då. Och mer än halva året under den tiden, så sedan 20 år, jobbade jag till sjöss.

[07:46] Åkl: Och den halvtiden som du inte arbetade till sjöss, vad gjorde du då?

[08:04] MT: Då hade jag semester, ledighet hemma och ibland jobbade jag extra hemma på andra fartyg.

[08:13] Åkl: Jaha, men det är sjömansarbete hela tiden?

[08:15] MT: .. .. Ja, precis.

[08:22] Åkl: Hur länge har du varit anställd i det här rederiet som driver Mische Verde?

[08:45] MT: Jag har jobbat sedan länge för det här rederiet eller företaget, men det är lite återhåll, jobbar och sedan lämnar sedan är tillbaka hos dem.

[08:57] Åkl: När började du jobba första gången? Hur länge sen är det?

[09:15] MT: Tal på annat språk För fyra, tre eller fyra år sedan började jag på ett skepp som heter Armita.

[09:27] Åkl: Och har detta varit din huvudsakliga sysselsättning, sjökaptensarbete ombord på detta rederiets fartyg sedan dess?

[09:38] MT: Tal på annat språk Nej, jag jobbade under lång tid för Vilds online, kuratoriet.

[10:01] Åkl: Vilds online. Men fyra år kontinuerligt för bara detta rederiet, är det korrekt uppfattat?

[10:37] MT: Just på det här fartyget Mishe Verde, det är kontrakt nummer två just nu och det första hade jag från 15 januari 2026. 15 januari 2026 till 5 april 2026.

SEKRETESS

[11:03] Åkl: Ja, för nu kom du...

[11:19] MT: Och pågående kontrakt nummer två på Mishe Verde är från 15 juni 26.

[11:29] Åkl: Jaha. Nu svarade du på frågan som jag hade tänkt ställa, nämligen hur lång tid sammanlagt har du varit på just detta fartyget, Mische Verde? Har det varit olika kontraktsperioder med tid emellan? Berätta vilka kontraktsperioder då.

[12:09] MT: Förstår inte riktigt frågan. Kan du upprepa det?

[12:13] Åkl: Jag vill veta vilken tid eller tidsperioder som du har arbetat på Mishe Werde.

[12:33] MT: Det blir för till dig att be kontrakt nummer två. Det första kontraktet hade jag från 15 januari 2026.

[12:53] Åkl: Och när slutade det?

[13:00] MT: 5 april 2026.

[13:04] Åkl: Och kontrakt nummer två började?

[13:13] MT: Började 15 juni 2026

[13:17] Åkl: och det är det som löper nu.

[13:23] MT: Ja, precis.

[13:24] Åkl: Och det är de här perioderna som du har jobbat som befälhavare på Mishe Verde?

[13:36] MT: Precis, stämmer

[13:38] Åkl: Har du arbetat på systerfartyg som har liknande brygglayout och storlek som Mishe Verde innan?

[14:01] MT: Tal på annat språk Nej, negativt svar

[14:07] Åkl: Så de andra fartyg som du har arbetat på för det här rederiet är det helt andra typer av fartyg?

[14:42] MT: nej, det är ungefär samma fast det kan variera i storleken och var de är byggda och vilka år de är byggda. Men framförallt så jobbade jag nästan alltid på fartyg. Som, "tal på annat språk" Med fartyg som har grävmaskin.

[15:19] Åkl: Han har kört grävmaskin, eller var det lastbåtar med grävmaskin?

[15:24] MT: Han säger att fartyg som var utrustade med grävmaskin eller något annat som lastar och så.

[15:29] Åkl: Men Mishe Werde var väl utrustad med grävmaskin?

[15:33] MT: Tal på annat språk MT: Ja.

[15:40] Åkl: Jag tror jag lämnar frågorna om din allmänna erfarenhet och går in på den här aktuella resan. Och då vill jag informera dig om först, innan jag ber dig berätta närmare om den.

[16:21] MT: Jag vill tillägga att nu har jag jobbat just i det här området, eller regionen, Sverige, Danmark, Norge, i 20 år.

[16:35] MT: Tal på annat språk

[16:37] MT: Tal på annat språk Samt att jag har en certifikat, lotscertifikat, som passerar genom nästan alla fjordar i Norge.

[17:10] Åkl: Jaha, han har... lotscertifikat som lots, är det så han menar?

[17:17] MT: Han ser dem som lots bevis eller något mer.

[17:23] ADV: behörighet att inte bli anlitad.

[17:27] Åkl: Ja, men då kan jag ju passa på att fråga då. De här farvattnen från Uddevalla ut till havet. Hur många gånger har du seglat den vägen?

[18:12] MT: Cirka sex, åtta gånger kanske. Men senast var på ett fartyg som heter LF.

[18:21] MT: LF. I will spell, Ecco,

[18:27] Åkl: Det spelar ingen roll just vilket fartyg. Men du säger 6-8 gånger så har du besökt Uddevalla. Och den första gången, hur länge sedan var det?

[18:48] MT: - Tal på annat språk Jag minns inte exakt, men för cirka 15, kanske 20 år sedan.

[19:03] Åkl: Och resan nu närmast innan den här resan, när var du i Uddevalla då?

[19:25] MT: Jag tror att det kanske var december 2025.

[19:33] Åkl: Utav de här 6-8 resorna till Uddevalla, har några av dem varit under tiden då du hade certifikat att inte behöva lots?

[20:14] MT: Fram till den 1 januari 2025 och sen infördes det stränga regler mot Sverige.

[20:24] Åkl: Så du menar att du har kört den här vägen hur många resor utan lots?

[20:41] MT: Det minns jag inte. Det var så länge sedan.

[20:45] Åkl: Men är det några gånger i alla fall då?

[20:52] MT: Ja

[20:53] Åkl: Hur väl bekant tycker du att du känner dig med den här resvägen genom den svenska skärgården från Uddevalla ut till havet?

[21:24] MT: TFår jag ett fartyg, vilket fartyg som helst, då kan jag ta den vägen. Självständigt.

[21:33] Åkl: Ursäkta, nu hörde inte åklagaren tolkens översättning?

SEKRETESS

[21:36] MT: Ja, han säger att om han får något fartyg, vilket som helst, då kan han själv hantera den vägen, den sträckan.

[21:46] Åkl: Jaha, ska jag förstå det som att du känner dig väl bekant med farvattnen?

[22:08] MT: Kanske inte till 100 %, men till 80 %, såvida jag har en bra karta och bra radar.

[22:20] Åkl: Sen har jag några frågor kring vilken nautisk utrustning som finns ombord på Mishe Verde.

[22:28] MT: Tal på annat språk

[22:35] Åkl: Beskriv vilka navigationshjälpmedel som finns. Och beskriv hur man styr fartyget, hur manövrerar man det, hur är regulatorna beskaffade?

[22:45] MT: Förlåt, nu hörde inte tolken.

[22:47] Åkl: Hur är reglagen beskaffade och vilka instrument finns?

[23:06] MT: Kan jag få ställa en motfråga? Har du varit till havs någon gång?

[23:11] ÅK: Ja, ja.

[23:12] Åkl: Men alltså, jag vill veta din beskrivning av hjälpmedlen som fanns ombord vid den här resan.

[23:30] MT: Två stycken radar. Två elektroniska kartografi. Och två stycken pumpar var på till styrsystemet. De som sätter igång styre då, Becker radar.

[24:13] MT: Becker Radar.

[24:14] MT: Bäcker radar.

[24:16] ÅK: Bäcke, ja

[24:27] MT: Och Brå...

[24:34] MT: Vindor Wiper.

[24:35] MT: Tal på annat språk Och bra utrustade med stort antal vindrutetorkare. Torkare för att rengöra glas.

[24:58] Åkl: Är detta allt du kan beskriva?

[25:18] ÅK: Trustrar

[25:18] MT: Boat trustrer

[25:22] MT: Okej.

[25:23] Åkl: Ett begrepp, ja, åklagaren förstår.

[25:25] MT: Okej.

SEKRETESS

[25:30] Åkl: Alla dessa navigationshjälpmedel och sätt att orientera sig, fungerade de den här resan?

[26:01] MT: Ja, allt fungerade och jag hade dem på från Uddevalla till havet och kontrollerat med checklistan. Okej.

[26:20] Åkl: Då tror jag att jag kommer till den här informationen om vad som har framkommit om själva olyckan. Det är ju den informationen som grundar att det finns de här brottsmisstankarna mot dig. Och den informationen är att det genom inhämtade målspår har framkommit att Miche Verde framfördes i Hakefjorden på en kurs 220 grader ungefär. I höjd mellan två öar, den ena heter Katten och den andra heter Lövön, så kom Miche Verde ikapp två långsamgående fritidsbåtar. Och det var ... Och det var två stycken fritidsmotorbåtar som man kan bo i.

[28:18] MT: Tal på annat språk Där man kan bo, "ohörbart"

[28:23] Åkl: Så de var inte så små? De var inte jättesmå? Och i var och en av de här båtarna så fanns det en familj med vuxna och barn. Och de körde lite grann på kolonn. Efter varandra alltså. Men den främre båten drog iväg. Och då kom Mische Verde, som framfördes med betydligt högre hastighet än de här fritidsbåtarna, ikapp den båt som låg sist av de två fritidsbåtarna. som alltså, båda fritidsbåtarna framfördes också på samma kurs som Mishe Verde, det vill säga runt 220 grader. Och Miche Verde körde då alltså på det sista utav de två fartygen rakt i aktern så att fartyget sögs ner, uppfattas det som, nästan under Miche Verde. Och den fritidsbåten förliste på den platsen. Och två av passagerarna, en kvinna och en dotter, drunknade. Och pappan och sonen lyckades simma till ytan och kunna räddas. men vårdas fortfarande på sjukhus. Pappan har dock kunnat kort berätta att han upplevde att han just har blivit påkörd rakt akterifrån av Mishe Verder.

[31:11] MT: Tal på annat språk

[31:19] Åkl: som alltså stämmer med målspår och sådant. Den andra fritidsbåten som låg längre västerut mot Älgögavel, Marstrandsfjorden. Som alltså innehöll den andra familjen som var bröder, de här papporna i de här familjebåtarna. De har samstämmigt berättat ifrån den båten att de blev omkörda av ett lastfartyg som måste ha varit Mische Verde. som de... tyckte passerade oroväckande nära.

[32:26] MT: Kan du ge, som passerade?

[32:28] Åkl: upplevelse oroväckande nära. En närsituation.

[32:33] MT: Tal på annat språk

[32:41] Åkl: Och att inga ljudsignaler har avgetts trots det tidvis dåliga vädret med dålig sikt. och att lastfartyget upplevdes ha passerat med god fart, ingen nämnvärd fartminskning. Och det är alltså flera vuxna personer som har omvittnat denna upplevda farliga närsituation med Mische Werde. Så det är bakgrunden, ett sammandrag av vad vi vet om händelsen. Och då får jag ge dig tillfälle att med egna ord berätta vad du kan förklara om den här resan från Uddevalla och framåt.

[34:16] MT: Tal på annat språk

[34:17] MT: Jag hoppas att det här är videon som filmas nu, att familjen som jag oavsiktligt orsakat smärta, för att de kommer att se det här är videon. Oavsiktligt säger jag. Och det

kommer vi att försöka förklara för dem att det var indirekt då, så att inte det ska framstå som en sån monster som man visar på tv. Och för att kunna förklara det, då behöver jag lite av er tid. Det skulle underlätta för mig om jag pratade med någon som jobbar till sjöss och som har diplom. "Ohörbart" diplom. Det skulle underlätta för mig att förklara och så. Och där vi ställer en fråga om det finns någon som har en utbildning för att arbeta till sjöss eller någon som varit

[36:00] Åkl: ja, åklagaren svarar att det finns det. Men du svarar och berättar med de tekniska ord och de begrepp som du känner dig bekväm med att förklara. Vi förstår dem.

[36:24] MT: Okej. Alltså själva, tolken fattar inte det begreppet, "ohörbart" och så vidare, vi är tvungna att jobba på sådana här fartyg och det finns bara två stycken styrmän där. Jag säger det igen. Båda två har styrman ombord. Men vi måste hantera det under 24 timmar. På hel och stor hel, dag och natt. Utan avbrott.

[37:42] MT: De.

[37:43] MT: Och förutom att man står i vakt sex timmar och byter efter sex timmar. Vi måste göra massor med andra uppgifter också. Tidigare var det cirka 30 personer som jobbade på sådana fartyg.

[38:19] MT: Tal på annat språk

[38:21] MT: Numer är det sex personer som jobbar. Med andra ord så måste vi göra andras uppgifter så att säga, för andra i besättningen. Kanske istället för fyra eller fem personer, var och en av oss.

[38:45] Åkl: Men nu måste jag avbryta dig, för nu vill vi höra din berättelse om den här resan. Vilka fanns ombord? Vilken arbetsfördelning fanns det? Och vad kan du berätta om resan fram ut i havet tills kustbevakningen stoppade er, återkallade er?

[39:31] MT: Ja, jag kommer att berätta det också, men jag behöver kanske två, tre minuter till så att ni förstår hela bilden.

[39:39] MT: Två, tre minuter för att förstå. Det är väldigt viktigt.

[39:46] MT: För det blir väldigt viktigt. Det finns en oskriven regel när man går ombord på en båt. Då berättade jag för honom om all utrustning som finns ombord och kartografi ombord och radar. Det tog en minut om utrustningen på. Tal på annat språk

[40:34] Åkl: Vem berättade du det för?

[40:38] MT: Va?

[40:51] MT: Det berättar jag nu för den här familjen som förlorade sina barn. Ja, och nu vill jag berätta om fartyget. Jag vill börja med att nämna att vi hade samma lots när vi kom till Uddevalla och när vi skulle lämna Uddevalla.

[41:34] MT: Same pilot was to Uddevalla,and from Uddevalla.

[41:47] MT: När den här lotsen kom ombord första gången, då berättade vi allt för honom. Hur man navigerar fartyget. När han kom andra gången. för att lämna Uddevalla. Då försökte jag på nytt förklara för honom hur det ser ut, hur man navigerar båten. Men han svarade att numera så kan han själv mycket gärna fungera som kapten på den här båten. Och det finns

registrerat och inspelat på VDR-utrustningen. Och ungefär vid tid, den 28, cirka 19.15 lokal tid. När jag själv lämnade Uddevalla med fartyget.

[43:39] MT: To autopilot

[43:55] MT: Jag vet inte på vilket språk han säger, engelska tror jag.

[44:00] Åkl: Jag ursäktar att jag avbryter här. Det känns som att vi har lite språkproblem när det gäller maritima termer här som är så stora så att rysk tolk kanske inte är bäst för det här förhöret. Vad tycker Kapten Kudrin själv?

[44:36] MT: Men det var det jag menade från början, om det skulle finnas någon som är kunnig i den här terminologin, det "ohörbart" I havet och så vidare, det skulle underlätta för mig, men jag kan ändå försöka.

[44:55] Åkl: Eller kan vi fortsätta och så är det okej att använda engelska ord då också? Går det att hantera översättningsmässigt sen? Ja, det får vi lösa. Jag föreslår att vi fortsätter. Och Kapten Kudrin väljer det språk som han tycker är bäst att förklara och han får växla fritt mellan ryska och engelska.

[45:38] MT: Okej, då blir det lite blandat om det är okej.

[45:41] Åkl: Okej, vi får ta det.

[45:51] MT: Om tolken fattade rätt så lotsman han "ohörbart" gå på autopilot och då överlämnade jag ratten till honom så lotsen med autopilot. Tal på annat språk Det var innan den första bron, när man lämnar Uddevalla. "Ohörbart", lotsen Han sa det på ryska också innan, men om det är okej att vi sitter vid datorn och jobbar med dokument. Och han får jagandet av det och det finns återigen registrerat på den här VDR

[47:09] Åkl: VDRén ja

[47:14] MT: Som ni tydligen inte lyssnat på.

[47:18] Åkl: En gång till, nu hörde jag inte tolkningen det sista

[47:20] MT: Ja, som ni tydligen inte har lyssnat på.

[47:24] Åkl: Den är inhämtad.

[47:26] MT: Tal på annat språk Jag förstår, men om ni skulle lyssna, då skulle ni själva förstå att vakten överlämnades till lotsman och jag själv satt vid dator. Och det är därför jag såg aldrig dessa två båtar, motorbåtar.

[48:07] Åkl: Och hur länge är det på detta sättet under resans gång?

[48:26] MT: Jag behövde fylla i väldigt många dokument och program. Eh... Och ungefär fram tills lotsen lämnade var jag upptagen med datorn Och då och då så reste jag mig upp och kollade på instrumenten och lotsen och "ohörbart", att allt fungerade väl. Det fungerade väl, bra. Och ibland så rapporterade lotsen om trafiken mot Marstrand.

[49:51] Åkl: Via radion då.

[49:53] MT: Tal på annat språk Och han informerade mig om han skulle sänka hastigheten

SEKRETESS

eller öka hastigheten Och på det så svarade jag att han är mer bekant med det här området och han vet bäst där man bör sänka. Och allt detta kan ni höra på alla filer på det här systemet, VDR. Men lyssna gärna direkt från början när vi lämnade Uddevalla

[51:13] Åkl: Hur slutade resan? När tog det slut?

[51:17] MT: Tal på annat språk Vi lämnade fjordområdet och sen väntade vi på lots 21.55. Jag började navigera själv, så fortsatte resan Tal på annat språk Och 23 och 20 blev jag kontaktad av kustbevakningen, den svenska kustbevakningen. Och de bad mig att komma tillbaka och ankra. Jag ifrågasatte det och frågade dem av vilken anledning. Jag fick aldrig höra vad det var för anledning. Och då försökte jag åka vidare. Men samtidigt, i samma ögonblick, så blev jag uppringd av fartygets ägare, Omare. Och för mig berättade han att han blivit uppringd av några reportrar. Och de ställde frågor angående någon händelse med Mishe Verde Han nämnde namn på öarna Där det möjligtvis inträffade, den här incidenten Då tog jag i beslut att återvända till ankringsplatsen för att genomföra vidare utredning? Och nu vänder jag mig till familjen som drabbades av den här tragiska händelsen. Jag förstår att ni kommer inte vara nöjda med mitt svar. Jag hoppas på att ni förstår mig. Jag förstår att man inte kan få tillbaka en människas liv, era barn och er fru. Och här slutar jag beklaga, verkligen.

[55:24] Åkl: Ja.

[55:29] MT: Om ni har frågor så kan ni ställa dem. Kommer svara på alla frågor utan att dölja något.

[55:36] Åkl: Ja, ja. Ja, tack så mycket. Det var ju en sammanhängande berättelse.

[55:41] MT: Tack, det var en bra berättelse.

[55:44] Åkl: Jag har ju dock en del frågor.

[55:52] MT: Vi lyssnar beredda, att svara på dem.

[55:56] Åkl: Lotsen som... vara med på resa både till och från Uddevalla.

[55:59] FL: Ursäkta, vi måste starta om här. Det är en timme som den här går, så klockan är 11.31.

Förhör 2 del 2 2026-07-31 11.31.56_hd.mp4

Ärende: K809967-26
Datum/tid: 2026-07-31 10:35:00

ÅK: Förhörsledare Åklagare von Reis
TK: Tolk Tolk
MT 2: Misstänkt Alexey Kudrin
ADV: Advokat
BF: Bitr FL

[00:02] ÅK: Och en ny inspelning aktiverad och klockan är fortfarande 11.31, varsågod. Denna lotsen, hade du träffat honom någon tidigare gång?

[00:16] TK: Om han träffat honom tidigare?

SEKRETESS

[00:38] MT 2: Inte träffat. Träffade honom första då han ombord för att. Jag går till Uddevalla och sen lämnar Uddevalla, "ohörbart".

[00:52] ÅK: Hur länge låg ni i Uddevalla still? Hur upplevde du samarbetet med lotsen?

[01:16] TK: Tal på annat språk

[01:27] ÅK: Var det bra eller dåligt samarbete?

[01:33] MT 2: Det var bra samarbete

[01:35] ÅK: Jaha, vilket språk kommunicerade ni på?

[01:38] MT 2: Engelska

[01:46] ÅK: Vilka fanns på bryggan under resan från Uddevalla och ut mot havet? Var det några som kom och gick?

[02:03] MT 2: Lotsman Ja.

[02:11] TK: Sen var det "ohörbart" matros

[02:16] ÅK: Nu förstod inte åklagaren riktigt. Det var du som befälhavare och lotsen. Och vilka ytterligare personer vistades på bryggan någon tid under den här resan ut mot havet?

[02:40] TK: Tal på annat språk

[02:46] MT 2: En matros som heter Fjodor. I Seved.

[02:53] ÅK: Under vilken del av resan var han med? Vilken delsträcka?

[03:09] MT 2: I början av resan och slutet

[03:13] ÅK: Beskriv hållpunkter i farleden för vad du menar med början och slutet. Ja, men var han på bryggan?

[03:46] MT 2: Ja han kom dit

[03:51] ÅK: Men du sa att han var med i början och han var med i slutet och då vill jag veta mer exakt var befann sig fartyget när han var där i början och var befann sig fartyget när han var där i slutet av resan. Personligen på bryggan.

[04:36] MT 2: Om du pratar om... Lookout, då var han inte där i den funktionen på bryggan

[04:43] ÅK: Nu hörde inte åklagaren vad tolken översatte?

[04:49] MT 2: "Ohörbart", lookout, han var inte i den funktionen på bryggan

[04:57] ÅK: Det får Kapten Kudrin förklara närmare. Vad menar han?

[05:11] MT 2: Ja, Ja det skulle underlätta för mig att berätta det för någon som har styrman eller kapten. Sade han

[05:19] ÅK: Ja, men det går att förklara ändå. Den här matrosen, var han med när ni lade ut från Uddevalla?

[05:48] TK: andra matroser har "ohörbart"också som skulle ladda radioutrustning.

[05:56] MT 2: på bryggan.

[05:58] ÅK: Jaha.

[06:08] TK: Det är en röra i huvudet på mig, alla dessa hamnar.

[06:17] MT 2: Och. Kan inte minnas när det var och vilken tid Någon kom dit och lämnade. Men vanligtvis så brukar det vara på det sättet alla kommer dit i turordning på sin tid.

[06:53] TK: De kommer med sina grejer för att ladda dom

[07:12] MT 2: på VDR om det finns kan jag förklara Minut för minut

[07:17] ÅK: Ja men VDRn spelar ju in ljud. Pratade ni med de här matroserna när de var uppe på bryggan?

[07:36] MT 2: När de kommer upp då säger de ju någonting och då svarar jag ju också

[07:41] ÅK: Men hade de här matroserna som passerade upp och ner på bryggan, hade de någon funktion när det gällde fartygets framförande?

[07:59] MT 2: Tal på annat språk

[08:21] ÅK: Ja, ja. Men det är inte det jag menar. Det är ju sådana här serviceåtgärder. Men fartygets framförande, hade de utkiksfunktion eller styrde de fartyget eller gjorde de något sådant?

[08:47] TK: Okej, men det stämmer.

[08:57] MT 2: Nej de styrde inte fartyget.

[08:59] ÅK: Nej, Och då fungerar de som utkik?

[09:11] MT 2: Nej, de var bara standby För att de är trötta. Eefter en hel dags arbete

[09:20] ÅK: ja, vi har ju intervjuat dem och de har ju sagt de flesta att de låg och sov i sina hytter.

[09:35] MT 2: Det kan jag tänka mig.

[09:36] ÅK: Så sammanfattningsvis betyder detta att det var bara du som befälhavare och lotsen som var de enda som hade någon roll i fartygets framförande, inklusive utkik?

[10:10] MT 2: Ja precis

[10:11] TK: Det stämmer. Det var bara vi som befann oss på bryggan.

[10:17] ÅK: Jag glömde fråga, men var fartyget lastat eller olastat på den här resan? Djupgående. Ballast. Och vilken marschfart hade Mishe Verde under den här resan från

SEKRETESS

Uddevalla ut mot havet och varierade det? I ballast läge.

[11:34] MT 2: Men jag personligen kontrollerade inte hastigheten. På den sträckan det var lotsen som reglerade som sänkte och ökade. Ja.

[11:49] TK: Han frågade mig om det var okej då och då

[12:03] MT 2: Och på det svarade vi på engelska och det finns inspelat på VDR.

[12:12] ÅK: Och vilken marschfart har fartyget när det är fullastat? Hur stor skillnad är det i barlast och barlastläge? Frågor angående samverkan med lotsen. Fanns det någon skriftlig färdplan för resan från Uddevalla ut mot havet?

[12:49] TK: Tal på annat språk

[12:59] ÅK: färdplan, det är alltså på sjökort, man markerar kurs och sådant.

[13:18] MT 2: Ja innan varje strecka planerade jag det

[13:23] ÅK: fanns det förutbestämda waypoints?

[13:45] MT 2: Linje Två stycken kartor.

[13:50] ÅK: Var det samma waypoint som gällde för både resan till som från Uddevalla?

[14:24] MT 2: Nej jag planerade resan till Uddevalla först sedan gjorde jag om. Detta.

[14:33] ÅK: följdes den här färdplanen från Uddevalla ut mot havet? Menar du att lotsen följde inte färdplanen utan litade på sin erfarenhet?

[15:06] MT 2: Ja precis

[15:13] ÅK: fartyget handstyrdes alltså utan autopilot till vilken position var någonstans ungefär, hur länge, från Uddevalla?

[15:44] TK: Lotsen han växlade hela perioden fram och tillbaka från autopilot

[15:49] MT 2: "ohörbart"

[16:01] ÅK: Efter Uddevalla. Är det två broar där är det inte bara en bro? Vilken andra bro då?

[16:22] MT 2: Första vid Uddevalla.. Och det var... Den andra... Vid Stenungsund

[16:28] ÅK: Är det i höjd med Stenungsund?

[16:31] MT 2: Där finns det en bro

[16:39] ÅK: Är det den bron som du menar att det var där som lotsen gick över till autopilot?

[17:01] MT 2: Nej, Det var då när han närmade sig bron. Då växlade han till handstyrning.

[17:09] ÅK: Jaha.

[17:28] MT 2: Och sen, lämnade "ohörbart" då Och gick till bryggan Och... hade det på handstyrning

[17:54] ÅK: Men menar du att det praktiska framförandet av fartyget övertogs av lotsen. Efter hur lång tids resa från Uddevalla?

[18:24] MT 2: Ja. Så snart vi lämnade Uddevalla var det lotsen som styrde båten.

[18:31] ÅK: Jaha, det var lotsen som handstyrde ut från Uddevalla? Ja.

[18:36] TK: Tal på annat språk

[18:40] ÅK: Tog du över handstyrningen någon gång?

[18:43] MT 2: Njet.

[19:05] MT 2: Då kontrollerar vi. Båten för att kunna lämna i tiden. Vända båten. Och... Målet är att köra i riktning mot första bron Och sen ökades hastigheten. Och... Överlämnade styrningen till lotsen E. Och om ni skulle ha varit till sjöss innan, då skulle ni förstå att det är det vanliga inte formella, i praktiken

[20:06] ÅK: en gång till, tolken. Det hörde jag inte.

[20:09] TK: Ja, han säger, om ni skulle vara till sjöss då skulle ni förstå att det vanliga man gör. Icke.

[20:16] ÅK: Ja, ja, vi vet precis hur det går till, men vi vill veta hur det gick till i det här fallet.

[20:29] MT 2: Jo, det är det jag berättar om.

[20:31] ÅK: Och. Förstod jag dig rätt att lotsen styrde fartyget och skötte manöverreglagen, även hastigheten, ända fram tills platsen där lotsen lämnade fartyget.

[21:05] MT 2: Det stämmer.

[21:07] ÅK: Och det var nära Marstrand väl?

[21:10] MT 2: Ja.

[21:13] ÅK: Lotsbåten kom ut och hämtade.

[21:22] MT 2: Boardin position It's on the Marstrandfjord. Ja.

[21:26] ÅK: Ja, och vad sysslade du med under tiden?

[21:45] MT 2: Jag satt vid dator och registrerade arbetstimmar

[21:54] ÅK: Vi har sett bilder från bryggan med en kontorsarbetsplats på Bordvards. Vilken sida var det, styrbord eller babord?

[22:19] MT 2: Förstår inte frågan.

[22:21] ÅK: Var fanns kontorsarbetsplatsen där du uppehöll dig?

[22:33] MT 2: Det beror på båt. Steerboardside of the boat

[22:51] ÅK: Satt du ner där när du arbetade?

[23:05] TK: Ja då och då reste jag mig upp kollade Olika instrument Och skötte mitt jobb på datorn

[23:16] ÅK: Och när lotsen sen skulle gå av nära Marstrand, tog du över framförandet då? Det konkreta framförandet av fartyget?

[23:45] TK: För att, lotsen meddelade mig att han lämnar snart. De kallade på matros. Jeselvej är hans efternamn. Och han förbereder att lotstrappan är klar.

[24:30] MT 2: Och han väntar på att lotsen ska lämna.

[24:40] TK: Och lotsen sa till mig att man behöver inte

[24:43] MT 2: rapporterar något mer. Jag har redan rapporterat till Marstrands trafik Och det var kanske han som rapporterade. Jag ska bara fortsätta tillmålpunkten när han lämnat Och dessa ord kan bekräftas på VDR

[25:26] ÅK: Och destinationen för resan var vadå? Vart skulle ni? Så under den här resan när lotsen framför fartyget rent faktiskt och du sitter på kontorsarbetsplatsen, vem sköter utkiken? Samtidigt som man kör, menar du?

[26:29] MT 2: Ja.

[26:30] ÅK: Hade du ingen del i utkiken alls? Brydde du dig inte om alls hur det såg ut med fartyg runtomkring eller med fyrar och farleden och sådär?

[27:10] MT 2: När jag började berätta, då ville jag berätta mer detaljerat. När jag navigerar utan lots tex någon hamn i Norge Också fram till första januari 2025 i svenska hamnar. Då behöver jag ingen annan än de som ska ankra. Och. "Ohörbart"

[28:14] ÅK: Så förstår jag dig, att du menar att det behövdes ingen särskild utkiksfunktion?

[28:29] MT 2: Det behövdes inte.

[28:34] ÅK: Uppmärksammade du någonting om väder, ljusförhållanden och vädret under den här resan? Var det ljust när ni lämnade Uddevalla?

[29:03] MT 2: Det var ljust när vi lämnade Uddevalla

[29:06] ÅK: Och hur var det när ni lämnade av lotsen?

[29:20] MT 2: Det hade blivit mörkt redan

[29:22] ÅK: helt mörkt.

[29:36] MT 2: Det kan jag kanske inte förklara, det var inte helt mörkt

[29:38] ÅK: Nej. Och väder och vind, blåste det någonting under den här resan?

[30:10] MT 2: 5 sek bartford scale, west south west .

SEKRETESS

[30:11] ÅK: Längs hela resan?

[30:19] MT 2: Ja på ett ungefär. På vänster sida, på babord och styrkan

[30:40] TK: kan vara från

[30:42] MT 2: norr till söder. Det var den obekvämaste Ohörbart befinner sig på styrbord Sen regnade det också i perioden.

[31:15] ÅK: Och hur vet du det? Jaha, du gick ut på bryggvingen och märkte vädret, för att röka?

[31:50] MT 2: Eller, för jag röker inte inne?

[31:54] ÅK: hur många cigaretter blev det under resan från Uddevalla tills lotsen lämnade?

[32:16] MT 2: Jag vet inte exakt men jag vet hur det brukar vara två eller tre.

[32:22] ÅK: Det är rökförbud på bryggan.

[32:41] MT 2: Det finns inget förbud, allt beror på kaptenen men vill inte att man ska röka på däck.

[32:46] ÅK: Jag tror att jag snart har sista frågan. Du sa förut att lotsen frågade dig angående förändring av hastigheten. Hur många gånger frågade han det?

[33:19] MT 2: Tre, kanske fyra gånger om du menar resan det kan vi inte säga exakt.

[33:31] TK: Vi gick förbi 3-4 marina under sträckan.

[33:36] ÅK: nu hörde jag inte tolken det sista.

[33:56] MT 2: Det är tre eller fyra yachklubbar under resan

[34:02] ÅK: Jaha, han ville sänka farten när han passerade bryggor med båtar?

[34:18] MT 2: De har samma regler.

[34:20] ÅK: Ja, ja, ja, ja, då förstår jag. Men varför behövde han fråga dig om det? Jaha, så han tyckte inte att han kunde bestämma över det själv då, lotsen?

[34:50] MT 2: Ja, han kanske var orolig för motorn.

[34:55] ÅK: Eller att det var du som var befälhavare kanske? Och den som bestämmer ytterst?

[35:13] MT 2: Jag vet inte. Jag kan inte svara på det.

[35:20] ÅK: Och summa summarum din förklaring, den här påseglingen av den här fritidsbåten, har du sett någonting av det? Eller märkt någonting i båten.

[35:53] MT 2: Kan vi få förklarat på lite annorlunda sätt.

[35:59] ÅK: Har du sett, hört eller känt av kollisionen med fritidsbåten?

[36:20] MT 2: Alltså... Utifrån min erfarenhet under 20 år. Om det ändras varv i motorn. Också att man stänger av. Under sträckan från Uddevalla till Marstrand. Så kände jag ingenting. Vilket är väldigt Konstigt.

[37:30] TK: Om vi verkligen skulle råka krocka med en båt i sån storlek. och särskilt jag skulle känna av att det vibrerar.

[37:50] MT 2: Så...

[37:51] TK: troligtvis

[37:53] MT 2: Min erfarenhet? Så tror jag att båten välte dem på grund av en våg. Vi kan ha fel i det

[38:15] ÅK: Är det ett starkt motorljud när ni är under marsch?

[38:39] MT 2: Nej det är ett hybridfartyg så på bryggan hör man praktiskt ingenting

[38:43] ÅK: Och vibrationer från maskineriet? Märks de på bryggan

[39:03] MT 2: Ja. Det känns påtagligt. På 50% varv, är det 72% varv märks nästan ingenting

[39:16] ÅK: nu har jag bara en fråga kvar. Var befann sig lotsen som person på bryggan när han framförde fartyget? Vi har sett att det finns en sittplats, en stol. Var det där eller var han någon annanstans?

[39:59] MT 2: Jo.

[40:02] TK: Bryggan, mitten på den här konsolen, där finns stol.

[40:07] ÅK: Satt lotsen hela tiden i den?

[40:21] MT 2: Nej, ibland ställde han sig upp och ändrade riktningen på autopilot.

[40:25] ÅK: Så han fick lyfta från stolen för att gå fram till panelen och göra någonting.

[40:45] MT 2: Ja, precis. Jag kan visa på ett ungefär som det här är fåtöljen, eller stolen. För att kunna nå till det här Joystick måste man resa sig upp från fåtöljen

[41:07] ÅK: och radarn, den finns ju inbyggd i panelen. Den är lite om babord om sittplatsen, fåtöljen. Joystick

[41:42] MT 2: För att ändra kursen

[41:47] ÅK: med radarskärmen. Bilden. Radarbilden.

[42:02] MT 2: Vi har två stycken radar, den ena SB är lite på vänster sida om fåtöljen . Och Ohörbart, på höger sida

[42:18] ÅK: Jaha, ni har två radar anläggningar?

[42:26] MT 2: Ja det var två stycken Och det finns inspelat på VDR.

[42:35] ÅK: Var de båda i drift vid den här resan?

[42:38] MT 2: Det stämmer

[42:46] ÅK: Kan man se på de här radarskärmarna på ett bra sätt när man fortfarande sitter i stolen i fåtöljen? Eller måste man lyfta och gå fram?

[43:21] MT 2: Ja. Nej, man kan säga att det är bra. Men ibland kunde man se att det inte var särskilt bra bild ibland. Men det var ändå tillräckligt om det är en person det handlar om .

[43:43] ÅK: Finns det en möjlighet på de här radaranläggningarna att anpassa för regn till exempel, kraftigt regn?

[43:59] MT 2: Ja, det går

[44:02] ÅK: Visste Lotsen hur man gjorde så?

[44:15] MT 2: Jag vet inte, men troligtvis för att utifrån mina förutsättningar så kan praktiskt alla "ohörbart"

[44:23] ÅK: Det var ingenting som du lärde honom specifikt för denna båten då? behövde man använda.

[44:46] MT 2: Nej, inte specifikt just på det här båten. lärde honom det för jag själv var inte speciellt kunnig Hur man ändrar inställningen om det regnar och så.

[44:56] ÅK: Jaha, du kan inte det själv?

[45:07] MT 2: Om jag får bara kolla det en minut, då vet jag vad man gör och vart. Okej. Det är i princip på alla radar. Kollar man en minut, då hittar man

[45:32] ÅK: Då har jag inga fler frågor i sak, bara en sista fråga om de brottsmisstankar som finns. Om du erkänner eller förnekar någonting av detta? Vi kan ju ta det i de tre lederna som gärningsbeskrivningen är... strukturerad, nämligen, först så påstår jag ju att...

[45:59] ADV: Får jag ursäkta, nu misstänker jag att misstanken finns översatt till.

[46:08] BF: Ja, jag precis skulle säga det här. Att det var det.

[46:27] ADV: Vi har pratat med Alexej. Vi kan gå igenom de misstankarna nu Med hjälp av tolken också innan.

[46:35] BF: Ja precis, så jag ska bara säga till förhöret att klockan 10.58 så kom inspektör Wendel då med tre papperskopior. Och det är då handskrivna kopior och det ska då vara skrivet utifrån den delgivningen som var igår.

[47:31] ADV: Advokaten förklarar för Alexey Kudrin på engelska om delgivningen.

[47:48] BF: då tar vi en paus. Tolken, kan jag ringa dig när vi har haft pausen?

[47:52] MT 2: Ja, absolut.

[47:54] BF: Det är bra. Tack snälla för hjälpen så länge. avslutar vi förhöret klockan är 12.20.

SEKRETESS

Förhör 2 del 3 2026-07-31 12.33.15_hd.mp4

Ärende: K809967-26
Datum/tid: 2026-07-31 10:35:00

T1: Talare 1
FL: Bitr. förhörsledare A von Tell
MT: Misstänkt Alexey Kudrin
ÅK: Åklagare James von Reis
AD: Advokat Taavo Tuula
TO: Tolk

[00:03] FL: Då har vi startat förhöret igen. Klockan är 12.34.

[00:29] MT: På det sättet... Jag medger indirekt... Kan jag peka på frågan? Ja.

[00:48] FL: Okej.

[00:49] ÅK: Ja, vilken inställning har du till brottsmisstankarna om vårdslöshet i sjötrafik respektive vållande till annans död? Och sen närmare om du erkänner eller förnekar att du har brutit mot sjövägsregel 5, 13 respektive 19.

[01:36] MT: jag bekräftar bara att det har varit indirekt.

[01:56] ÅK: Men du håller inte med om resten då jag fick berätta om min åsikt och det tycker jag är mera rätt.?

[02:06] AD: Vad var din inställning, om jag får säga den igen, så tror jag att huvudinställningen är att han förnekar brott och bestrider ansvar. Han vidgår. I not want to put my words in your mouth. Han vidgår att det kan ha skett en överträdelse av sjöfartsreglerna. Det har inte varit en straffbar överträdelse. Och han förnekar att han orsakat döden för två människor.

[03:30] MT: Ja det stämmer

[03:30] ÅK: Bra. Utom förhör ska vi väl fråga lite grann om bostadsförhållanden och sådant. Är det ingen som har några mer frågor i sak?

[03:47] AD: Nej, Det klarar vi på engelska, gissar jag. Får jag fråga då? Är det möjligt att Alex kan få ringa sin fru? Eller om ni kan meddela var han befinner sig? Hon undrar naturligtvis.

(Härefter diskuteras hur Alexey Kudrins fru skall kontaktas. Utreds not)

[06:15] FL: Okej. Är det någon som har något mer till förhöret?

[06:18] ÅK: Inte i sak.

[06:24] FL: Då avslutar vi förhöret. 12.40.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet	Diarienr
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst	5000-K809967-26

Hörd person	Personnummer
Kudrin, Alexey	19790322-

Den hörde är	ID Styrkt	Sätt	Ställning till misstänkt - målsägande - vittne
Misstänkt	Ja	känd	

Tolk

Språk

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om	Underrättad om misstanke
Vållande till kroppsskada, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-12
Vållande till kroppsskada, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-12
Vållande till annans död, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-12
Vårdslöshet i sjötrafik, Fullbordat, Gärningsman	2026-07-30

Ytterligare information om anledning till förhör

Kompletterande förhör avseende vårdslöshet i sjötrafik, vållande till annans död samt vållande till kroppsskada.

Underrättad om 12 § FUK

Ja

Underrättad om rätt till försvarare	Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar	Försvarare/biträde närvarande
		Ja

Försvarare/biträde önskas

Taavi Tuula

Förhörsledare	Förhörsdatum	Förhör påbörjat	Förhör avslutat
Henrik Norlin	2026-08-12	14:17	16:24

Förhörsplats	Typ av förhör	Förhörssätt
Förhörszonen samt arresten EFP, Gbg	RB 23:6	Videobandsförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

HenNo

Berättelse

2026-08-12 14.17.04_hd.mp4

Ärende: 5000-K809967-26
Datum/tid: 2026-08-12 14:17:00

TK: Tolk nat tolknr 14329
FL: Förhörsledare Henrik Norlin
ÅK: Åklagare James von Reis
MT: Misstänkt Alexey Kudrin
ADV: Advokat

FL: Och så läser jag då, för inspelningens skull, att det är förhör med Alexey Kudrin. I ärende K809 967-26. Det är den 12 augusti, klockan är 14.17. Förhörsledare är jag, Henrik Norlin

SEKRETESS

och åklagare James von Reis.

ÅK: James von Reis.

FL: Och med i rummet finns advokat Taavi Tuula, försvarare. Och vi har tolk på plats med nationellt tolknummer 14329. Okej, och det här förhöret det gäller den händelsen som du tidigare har hörts om som rör vårdslöshet i sjötrafik och vållande till annans död. Det som har tillkommit sen senast det är ytterligare en brottsmisstanke som rör vållande till kroppsskada på de två överlevande personerna som fanns i fritidsbåten. Men det är inga ändringar i de faktiska omständigheterna, utan det är bara något som har tillkommit utifrån den effekten som har uppstått av händelsen. Och jag vet att du tidigare har underrättats om dina rättigheter och det är samma rättigheter som gäller. Du har din advokat med dig i rummet, du har rätt till tolk och jag vill också bara påminna mig om att du har rätt att inte svara på vissa frågor om du känner att du inte vill det. Så att du har det med dig. Och känner du att du vill ta en paus, kanske prata med din advokat, så säg till så löser vi det. Du har ju suttit här häktad ett litet tag och jag tänkte börja med att fråga om det är någonting som du har tänkt på som du spontant skulle vilja berätta i förhör inledningsvis.

TK: Nej, allt detsamma. Jag är redo att upprepa allt som jag har berättat tidigare. Kanske jag har ett par frågor till lotsman?

FL: Till lotsmannen. Kan vi avsluta med de frågorna?

ADV: Det kan vi prata om för att lotsen ska ju höras under huvudförhandlingen så vi kan se... eller ska framställa.

ÅK: Och åklagaren inflikar, har du intressanta frågor till lotsen så vill vi gärna veta dem i förväg så kan polisen ställa dem till lotsen innan eventuell rättegång.

TK: Får jag ställa dem nu?

FL: Vi kan vänta med dem till slutet av förhöret.

ÅK: Åklagaren inflikar att vi ska alltså ha samma procedur med lotsen. Han ska också få komma hit och titta på det bildmaterial som vi nu ska visa dig och som vi ska fråga dig om. Och då finns det tillfälle. Då är det bra om vi kan ställa de frågorna som du vill ställa till honom.

Förevisning av visualisering av fartygens färdväg

FL: Jag tänker att det första vi ska göra nu, Alexey, det är att du ska få titta på en visualisering av hur tre stycken fartyg har rört sig vid tidpunkten för kollisionen.

TK: Jag har ju sett.

FL: Jag ska visa dig ändå, jag tror inte att du har sett det här. Dels är det ju Misje Verde och de uppgifterna som ligger till grund för hur Misje Verde har rört sig, de är inhämtade från ett system som heter Sjöbasis och det grundar sig på de AIS-positioner som fartyget sänder ut. Sen kommer du se ytterligare två båtar och det är fritidsbåtar som har använt ett system som heter Skippo för navigering av de här båtarna. Och det vi har då gjort är att ha lagt på det på samma kartbild så man ser hur båtarna förhåller sig till varandra vid en viss tidpunkt.

ÅK: Och då kan åklagaren förklara att Skippo är alltså en privat applikation. som

privatpersoner kan använda för fritidsbåtsnavigering med hjälp av GPS-positioner.

TK: Får vi lägga till? Men jag vet att de här apparna är inte så exakta, precisa.

ÅK: Du ska få se.

FL: Och då säger jag för bandets skull att jag kommer förevisa den här visualiseringen som är sammanställd av de tre båtarna som är aktuella.

Visualiseringen förevisas Alexey.

FL: Det man kan se på visualiseringen är vilken fart fartygen har vid en viss tidpunkt. Och enligt skippo så rör sig då den förlista båten med 7,1 knops fart.

TK: 7,1.

FL: Och Misje Verde med tolv knop. Har du någonting att säga om det du precis har sett?

TK: Nej, jag har sett att det här skeppet Misje Verde har ändrat riktningen. Och jag såg att Doris var inte på högra sidan av...

MT: Farway (engelska).

TK: Farled som den ska vara.

FL: Det finns också ett fartyg som heter Elsa som gick först i visualiseringen. Misje Verde passerar, strax efter att Doris förliser, båten Elsa. Det sker på nära avstånd.

TK: Kan du upprepa en gång till?

FL: Ja, Misje Verde passerar, strax efter att Doris förliser, ytterligare en båt som heter Elsa. Och det här sker på nära avstånd. Om man beräknar på målspåren så ger det ett avstånd på under 50 meter. Känner du till om den här båten som passeras observeras från bryggan?

TK: Det vet jag inte.

FL: Har lotsen nämnt någonting om den här båten för dig på bryggan?

TK: Nej, lotsen bara meddelade att han planerade sänka ner farten. Innan marinan inför den här yachtklubben. Och sen han hade också meddelat när han planerade att han skulle gå över från automatstyrning till manuell.

FL: Lotsen har berättat i förhör med polisen att han uppfattar att Misje Verde passerar en mindre motorbåt utan master. Utan mast. Och detta är strax efter ön Katten, och då undrar jag, är det något han nämner för dig på bryggan? Efter en ö som heter Katten.

TK: Jag har inte registrerat det i mitt huvud och det kan man lyssna igenom systemet VDR.

FL: Jag tänkte bara om det var något du kom ihåg? Har åklagaren någon fråga om passeringen av Elsa?

ÅK: Jag kan ju ställa den kompletterande frågan. Var befann du dig på bryggan när olycksplatsen passerades? Kan du dra dig till minnes det? Jag kan förstå att ni förstår det även eftersom ni, du säger ju att ni har inte uppmärksammat någon olycka. Men du vet ju ändå nu

SEKRETESS

på kartan var någonstans det har inträffat, så du kanske har en minnesbild av ungefär var du befann dig.

TK: Jag kan måla var jag hade suttit för att jag har en minnesbild att jag hade sett en mindre båt på höger sidan av bord. Styrbord. Men jag är inte så säker på vart exakt det var och i vilken stund.

ÅK: Så det behöver inte vara denna båten som var i följe med den förlista båten.

TK: Det kan vara en av de två som jag hade sett. Men jag såg bara en.

ÅK: Och var befann du dig när du såg en sådan båt i så fall?

TK: på styrbord vid kommunikationsdatan. Eller kommunikationspanelen. Jag kan måla konsolen var varje person befann sig. Om det är intressant.

ÅK: Nej, det tror jag inte. Men satt du ner vid en kontorsarbetsplats på bryggan? För den har vi sett bilder på och den är väl, om jag förstod det rätt, på styrbordssidan. av bryggan?

TK: Ja, precis, på styrbord. På högra sidan alltså.

ÅK: Och du satt ner där?

TK: Ja.

FL: Då har jag några frågor om fördelningen av arbetsuppgifterna på bryggan. Skulle du kunna beskriva med vilka instrument som fartyget navigerar och hur det går till nu när lotsen är ombord.

TK: En gång till.

FL: Kan du bara beskriva hur lotsen navigerar båten eller fartyget när han är ombord?

TK: Jag kan måla var exakt han befann sig när han var ombord, så då blir det tydligare för er.

FL: Men om du börjar med att berätta vilka instrument han använder.

TK: Ratten. Växel, öka och sänka farten. Sen finns det knappar där man kan växla mellan automat och manuell styrning. X-band, radar, S-band.

MT: S-band.

TK: S-band.

FL: X och S.

TK: Yes. Ja, precis. Elektronisk kartografi på båda sidor. Han har en sån panel där han har alla fyra skärmar framför sig.

MT: Typhon.

TK: Ja, det finns en knapp för...

FL: En tyfon?

SEKRETESS

TK: Tyfon.

FL: En signal.

TK: Ja, tyfon. Fartygstyfon. Den ligger på typ åt vänster från den här styrpanelen. Och lotsman befann sig i den här punkten där man styr fartyget.

FL: Ja. Vilken radarbild visas på vilken skärm på bryggan? Då tänker jag X och S.

TK: Vad menar du? Vad är du intresserad av?

FL: Jag undrar vilken, om man tänker x-radarn, visas den på babord eller styrbords sida?

TK: X på styrbord.

MT: X, Starboard (engelska).

FL: Och S?

MT: Port side (engelska)

TK: Okej. Babord.

FL: Ja.

ÅK: Går detta att växla?

TK: Som jag vet att det är möjligt men. Personal har meddelat att. Den som är ansvarig för teknisk utrustning i själva båten, han meddelade att det kan vara en viss fördröjning när man vill växla mellan.

ÅK: Men skedde det växlingar under. Under en resa till exempel?

TK: Nej.

FL: Och så har jag en fråga. Vet du om det är någon som har gjort en sån här växling efter den här händelsen eller om det är så som det var vid tiden för händelsen?

ÅK: Förtydligande, vid tidpunkten när polisen kom ombord och säkrade informationen från VDRen.

TK: Jag förstår frågan. Ja, men det är nämligen så här att det här systemet, VDR, den fungerar i realtid, så det finns den här... Radar. vänster radar, kartograf, höger radar, kartograf och det spelas in i realtid. Så ifall det blir någon växling, då kan man se det i själva systemet vid.

FL: Ja men det är bra, men jag bara ställer frågan om du känner till någon sådan? Och du kan ju bara säga vad du vet.

TK: Ja, när Lots sa att han skulle hoppa av... Så då lämnade jag alla mina ärenden och jag gick för att kunna ta över styrningen av själva fartyget. Vi har walkie talkie, jag tillkallade... Jag tillkallade matros. Så att han skulle komma till bryggan och följa med lotsman till .... Lotsmans.. lotsfartyg. Lotsbåt. Och sen pratade vi också om själva processen, hur det går till

när man lämnar över. Han sa till mig att jag behöver inte rapportera till någon någonting på kanal 10. På kanal 10, det är Marstrands VTS. Och att lotsmän planerade att ta åt vänster. För att kunna vända styrbord mot vind. Så att Lotsbåt skulle kunna komma på babord. Ja, och det skulle bli gjort för att det blir bekvämare för lots att hoppa in på den lotsbåten. På det viset kan man skydda lotsbåt från vågor.

FL: Men som jag har förstått det, du har i vart fall inte bytt plats på radarbilderna?

MT: Njet.

TK: Nej.

FL: Och du känner inte heller till att någon annan har gjort det? Kan du förklara skillnaden med en radar som arbetar på X-bandet och en som arbetar på S-bandet?

TK: Ja, jo. S använder jag när jag går i fjordar. och när man behöver se andra objekt på kort avstånd. På X-band, ibland kan det bli så att det är svårt att se. Så X-band brukar man använda när man tänker på långt avstånd. Så bilden på S-band är tydligare.

FL: Finns det någon vits att titta på båda radarbilderna samtidigt, för att få en bättre uppfattning av hur omgivningen ser ut?

TK: Vanligtvis, Lots brukar inte titta på radarer. De brukar orientera sig mest visuellt.

FL: Finns det någon av de här radarskärmarna som visar den planerade färdvägen tillsammans med radarn?

TK: Nej, det finns bara på kartografer och det gör man innan man lämnar hamnen. Och det gör ju jag själv. Utan lots. Och det gör jag på ett sådant avstånd så att det blir säkert för alla, säkert med hänsyn till alla faror. Men som regel brukar lots använda sin egen färdväg.

FL: Men som jag har förstått det rätt så färdvägen kan du inte se på radarskärmen utan på kartografen istället.

TK: Ja precis, bara på kartografen.

FL: Uppfattat. Fanns det någon på Misje Verde som har uppgiften att vara utkik vid tiden för händelsen, ungefär klockan 21.30? Utkik, visuellt. Och vem i så fall?

ÅK: Outlook. Lookout.

TK: Jag kan inte svara på det eftersom jag var upptagen med pappersarbete och jobbade med datan. Får jag berätta?

FL: Absolut.

TK: Så när vi lämnade Uddevalla. Så då vänder jag på fartyget i riktningen mot bryggan i Uddevalla. Och då lämnade jag över fordonsstyrning till lots. Och då frågade jag honom om det går bra att jag jobbar med datan och han styr. Och själva situationen med navigering tillät att göra det. Och då, lots svarade ja. Så jag lämnade över styrningen. Jag frågade om han behöver lite till kaffe. Ja, och det kan man höra om ni har redan begärt den här kopia av systemet VDR. Och ni kan lyssna på allt. Ja, ja, så att man kan veta exakt tidpunkt, mellanrum och när allt hände.

SEKRETESS

FL: Precis.

ÅK: Den är avlyssnad och utskriven och klar med klockslag och allting, allt som sägs på bryggan. Men vi efterfrågar dina minnesbilder.

TK: Jag tänkte bara fråga er, finns det inspelning från och med cirka klockan 18.30 och framåt?

ÅK: från Uddevalla hela vägen ut till Marstrandsfjorden.

TK: Jag är bara orolig att, ja, det blev för att... Jag tänker ... ... Jag tänkte kanske man skulle kunna begära själva företaget att skicka det på nytt.

ÅK: Vi har det. Du kommer att få det att kunna läsa själv.

TK: Kan man lyssna på det igen?

FL: Det kan man. Om du vill lyssna på det så får du absolut göra det.

ÅK: Det är två timmar.

FL: Det är tre timmar.

ÅK: Utskriften är väldigt komprimerad. Det är tre sidor bara.

ADV: Om man vill ha ju. Ljudet och lyssna. De får ju de där plattorna.

ÅK: Alltså utskriften är på engelska.

FL: Det kommer inte vara ett problem, det löser vi.

ÅK: Eftersom du pratar engelska med lotsen så är texten utskriven i engelska också. Prat på ryska är däremot inte översatt men det har jag förstått som att det är bara med besättningsmän som tillfälligt gör besök på bryggan.

TK: Men vi kan göra det.

FL: Vi kommer lösa så att du får lyssna på det, det är inga problem. Jag har en fråga. Vid den här tidpunkten har vi pratat om att lotsen är på bryggan och du är på bryggan. Jag undrar, var är styrmannen?

TK: Bryggan.

FL: Är han också på bryggan?

TK: Han sov.

FL: Som du vet så har vi hämtat ut materialet ur VDR. Och jag har förstått att du har fått titta på det redan genom rederiets försorg. Men jag tänker att vi ska titta på det igen, ändå. Eftersom jag har några frågor runt det. Då tänker jag att vi ska börja klockan 21.15 med X-bandsradarn.

TK: Kan vi göra det tidigare? Om vi kan öppna resan tidigare?

SEKRETESS

FL: Jag har inte med det tidigare. Utan vi börjar kl 21.15 den här gången.

ÅK: Det är ungefär 15 minuter före olyckan.

TK: Ja, tolv minuter.

FL: Och det jag kan se är att man får en uppdatering på radarbilden var femtonde sekund, kan det stämma?

TK: Ja det stämmer.

Radarbilden på X-bandsradarn hämtat ur VDR förevisas Alexey. Bilden startas från kl 21:14:59.

TK: Du kan se att de går i mitten av kanalen. (Alexey pekar på fritidsbåtarna) Så de håller sig inte till höger. Så de förkortar gå alltså sin resa i flera sekunder som de tror i alla fall.

FL: Men du pekar på två radar ekon som ligger i höjd med den vektor som utgår från fartyget nu? Du pekar på två radar-ekon? som ligger i framkant på vektorn.

TK: Men det är två olika båtar framför.

FL: Ja, du ser att det är två olika båtar?

TK: Ja, ja. Den ena ligger lite närmare till mitten av kanalen och den andra på vänstra sidan. Det röda, det är min färd. (Pekar på den röda linje som syns framför fartyget Misje Verde) Så det är den jag har planerat innan vi hade lämnat. Så den är lite mer till mitten, ja lite närmare till mitten av själva färden. Man kan se att båtarna är i mitten av kanalen och det ena är lite mer till vänster. Så dom borde hålla sig lite mer till höger.

FL: Ja. Min fråga är, när det här sker... Ser du det på radarskärmen då eller arbetar du på din arbetsplats?

TK: Jag satt vid datan på styrbord... Ja. Kanske jag promenerade, gick till babord. För att kunna röka en cigarett. Jag såg inte hela bilden som lotsen såg. Så hela bilden såg lotsen. För att han stod vid styrbord.

FL: Om du hade sett det här när det skedde. Hade du vidtagit någon åtgärd då?

TK: Då skulle jag ta lite mer åt vänster. och åtminstone jag skulle trycka på tyfon-knappen. för att kunna väcka uppmärksamhet.

FL: Du sa ganska spontant att du uppfattar det som två stycken båtar. Upplever du att man kan vara säker på att det är båtar som syns på radarn?

TK: Jo, det ser man för jag har... Erfarenhet, drygt 20 år nåt. Nej, vänta, 30 år. Jag jobbade som kapten i 20 år. Vilken kapten som helst som tittar på den här bilden. Förstår på en gång vad som pågår. och det är att man kan se spår av två båtar. "Trails" som man säger på engelska. Ibland försvinner den. Men... Man ser det tillräckligt bra. Så jag förstår att han hade sett den här bilden på ganska länge, lång stund. Den enda förklaring jag har är bara att han bara glömde det. Eller att han trodde att de tog åt sidan eftersom just nu kan man se... Att det började regna. Du kan se det tydligt just nu, att det regnar. Och det är därför de här målpunkterna, de försvinner lite grann men ändå man ser... Den här heldragna linjen, det är fartygets diametralplan. Men här ser man väldigt dåligt därför att de är nästan på vägen. Just

SEKRETESS

nu blir det svårt att se det på grund av regnet. Den andra. Linjen som är med prickar, det är den verkliga färden, hur fartyget går.

FL: Här kan vi notera också att lotsen justerar regnfiltret. Kan det stämma? Jag frågar också, minns du om lotsen har nämnt någonting för dig om de här iakttagelserna av båtarna som du beskriver nu?

TK: Nej.

FL: Hur bedömer du förutsättningarna för att väja för de här radarekorna som syns sydväst om katten eller sydost om katten? Utifrån djup och övriga förhållanden på platsen, finns det möjlighet för Misja Verde att gira för att undvika kollisionen?

TK: Nej, inte åt höger, bara om man tar åt vänster. För att här blev det väldigt svårt att se båda två båtar. Och jag tror att det är på grund av att det var gjort den här justeringen, minskning för regnet. Därför att förstoring under regnet, den var för stor. Och då minskar det. Det blir inte så synligt, den här ekolocation. Och just nu är det svårt att se.

FL: Uppfattat. Den här radarbilden vi ser på nu, det är ju då... Det är ju då X-bandet. Och som jag förstod på dig förut så är det det som sitter på styrbordsidan.

TK: Ja, den är på höger, precis, styrbord.

FL: Ja.

TK: X-bandet.

FL: Bra. Då tänker jag...

TK: Vi kan läsa det här. (Alexey pekar på radarskärmen högst upp)

FL: Jajamän. Då tänker jag att vi bara kort ska titta på samma sekvens fast den andra radaren som är S-bandet.

Radarbilden på S-bandsradarn hämtat ur VDR förevisas Alexey. Bilden startas från kl 21:14:59.

TK: Du kan se att jag har förstorat bilden.

FL: Ja.

TK: Det var innan vi lämnade Uddevalla.

FL: Vad kan du säga om den här typen av förstoring? Använder man den här inställningen på radar för att navigera under de här förhållandena?

TK: Ja, för att kunna se bättre bilder.

FL: Men det är, som jag förstod förut, är det främst i samband med dockning och korta avstånd? Men... Men brukar man använda det även i fjorden på det här sättet som man åker nu?

TK: När vi går mot kaj, då brukar jag ha en sån stor kartskala. 500. för att kunna se drift av fartyget när vinden blåser och hur det påverkar fartygets placering. För att när vi sänker ner

SEKRETESS

farten då trycket, vindtrycket, den tar åt sidan själva fartyget. Men när vi har väldigt hög fart då är det inte märkbart, det är väldigt litet, det här trycket.

FL: Om man tittar på den radarbilden som visas nu då. Är det någonting på radarbilden som du reagerar på?

TK: Jag tror förmodligen. Här är det spår av det andra som vi inte ser så länge, inte än. Det här, det är öarna. (Alexey pekar på gröna radarekon babord om Misje Verde) Det här är små objekt, antingen små objekt. (Alexey pekar på gröna radarekon på styrbord sida om Misje Verde) Bojar. Någonting som inte rör på sig.

FL: Bra, jag bara förklarar för inspelningen då att du pekar på de tre punkter som ligger styrbord om fartygets färdriktning som är prickar och stillaliggande.

ÅK: En fråga från åklagaren här. Vad är det som gör att du ser att ett radar-eko flyttar på sig?

TK: Här, för att här står det. True motion. Det är den äkta förflyttning.

ÅK: Ja, och hur syns det på själva bilden då?

TK: De här rör inte på sig. Ja, här finns det spår av typ rörelse eller. (Alexey pekar på spår framför Misje Verde) Förmodligen, den här är lite större och den andra är lite mindre. Men man ser att de försvinner. Och då är det snarare så här att de hamnar i dolda vinkeln. För att ibland kan man se att de försvinner. Här ser man inte den andra båten.

FL: Vad är dolda vinkeln?

TK: Varje utrustning har dolda vinkel. Det är antingen fel eller det kan vara också att det är överexponering. Det kan vara till exempel på grund av själva masten och själva fartyget. Och plus den här -ohörbart-.

FL: Kan fören skymma det som är rakt framför båten?

TK: Om man ändrar inställningar på exponering för att om den typ. När det är svall. När det är höga vågor. Då blir det mindre exponering. för att kunna få bättre bild, se bättre.

FL: Om du hade sett den här radarbilden när det skedde, hade du vidtagit någon åtgärd då?

TK: Åtminstone skulle ta lite mer åt vänster. Ja, förmodligen. Han skulle titta.

FL: Inga mer frågor.

TK: Och här, minskning också.

FL: Av?

TK: Tidigare är det här för regn. Tidigare satt den här och nu är det här.

FL: Ja, man har sänkt regnfiltret.

TK: På den andra radaren, den var... på en annan position.

FL: Ja, på regnfiltret.

SEKRETESS

2026-08-12 15.18.11_hd.mp4

Ärende: 5000-K809967-26
Datum/tid: 2026-08-12 14:17:00

ÅK: Åklagare James Von Reis
FL: Förhörsledare Henrik Norlin
TK: Tolk Nat tolknr 14329
MT: Misstänkt Alexey Kudrov
AD: Advokat Taavi Tuula

ÅK: Inspelningen är inte avstängd väl?

FL: Jag sätter på den igen, för den säger till efter en timme. Jag är tvungen att starta om.

TK: För att det är väldigt många styrmän som blandar ihop true motion och relative motion. Jag kan förklara. Hur det fungerar.

FL: Ja, jag förstår. Om du menar rörelse, fart över grund som vi brukar prata om eller om det är fart i relation till något annat som kanske rör sig.

TK: True... Och relativ motion, det är två olika saker. Och bilder på radarer, ska vara olika. Enligt min praktik är att alla lotsar i Skandinavien brukar använda true motion. Det var allt.

FL: Jag har någon fråga till. Vilken stoppsträcka har Misje Verde? Om man håller 12 knop. Hur lång tid tar det att få båten att stå still?

ÅK: i barlast.

FL: Ja, så som den är nu, tänker jag.

TK: Vi har en tavla på baksidan, om man tittar rakt fram, då finns en tavla om manövrering och hastighet. Men om ni skulle vilja veta vad jag tycker så jag kan säga.

FL: Din uppfattning är ju den viktiga...

TK: behöver vi göra från helfart till stopp eller från helfart framåt till helfart bakåt.

FL: Om du kör tolv knop och vill få stopp på båten.

ÅK: Snabbast möjligt.

FL: Så fort det bara går. Du kan slå full back, hur lång tid tar det?

TK: I nödsituationer man behöver stanna väldigt fort. Då brukar man göra från full fart framåt till full fart bakåt.

FL: Ja, som det är nu.

TK: Ja.

MT: So it takes about... 1 nautical mile.

SEKRETESS

FL: 1 nautical mile.

MT: Exactly.

TK: Men grejen är att då går det inte att styra fordon alls så den kan gå antingen åt höger eller åt vänster. Då kan man inte stoppa.

ÅK: En kontrollerad stoppmanöver, hur lång tid tar det? Vilken sträcka och hur lång tid?

TK: Som jag brukar göra när vi kommer fram till hamnen. En och en halv mil innan.

FL: Nautisk mil?

ÅK: Ja, förstås.

MT: Nautical mile. 1,5 nautical mile, I reduce up to half ahead. And when it is 1 nautical mile, I try to minimum speed but the vessel start to go another so what I do , I increase the speed a little bit to ajust the course before entering the port I do a manouver in 1 mile to stop the vessel compleatly.

FL: I understand.

MT: 1,5 mile is more than enough to controlled stop.

FL: Om man vill gira fartyget för att undvika exempelvis en kollision med en båt. Hur långt innan behöver du vidta några åtgärder på bryggan för att båten ska hinna gira?

ÅK: Hur trög, hur lång tid tills någon effekt påbörjas.

TK: Om man gör det, om det är akut, då går man över till manuell styrning. Och då kan vi göra det fortare. 5-7 sekunder.

FL: Men kan du ta, om du ser en båt en bit framför fartyget. Kan du få en kursändring på 5-7 sekunder så att du undviker kollisionen eller finns det en tröghet i båten?

TK: Allt det här beror på styrmännens reaktion. Fem, max tio sekunder tillräckligt för att kunna ändra kursen.

FL: Uppfattat. Och så hade jag en fråga till. Hur bedömer du väderförhållandena vid det här tillfället utifrån skyldigheten att avge ljudsignal med den här tyfonen som vi pratade om då under vissa förhållanden, till exempel dålig sikt eller vad det nu kan vara?

TK: Det här vädret som var just då, alla normala kaptener och styrmän skulle kallas normalväder. Sikten var cirka 2-3 mil. Eller mer än nog. Nu, det passar inte till regel 19. Den som lyder hur man ska agera när sikten är begränsad.

FL: Men det är bra, då förstår jag din uppfattning i förhållande till regel 19. Jag har bara en liten fråga, diskuterade du överhuvudtaget Regel 19 vid det här tillfället med lotsen?

MT: Nej.

FL: Jag har inga mer frågor. Åklagaren?

ÅK: Ja, det var en spontan fråga som jag tänkte. Nej, jag tror den får komma nästa gång. Men

däremot så har jag lite information och frågor kring regelverket kring vakthållning på bryggan.

FL: Jag vill bara sticka emellan med en sak. De kommer stänga här klockan 15.30, då vill vi fortsätta då kommer de köra ner oss i källaren.

ÅK: Jag läser fort här.

TK: Jag är redo.

FL: Vi kan köra så länge det går.

ÅK: Känner du till STCW-konventionen?

MT: Yes.

ÅK: Kapitel 8 handlar om Watch Keeping, vakthållning på bryggan. Den är implementerad i svenska regler från svenska myndigheten Transportstyrelsen.

TK: Den 1 januari 2025.

ÅK: Vad händer då?

TK: Har ändrat regler. För fartyg, hur de kommer in i svenska hamn. Den första januari 2025. Då inträdde regel om begränsning för att komma in till hamn i Sverige.

ÅK: Kaptenen tänker på lotsplikten. Nej.

TK: Nej, jag pratar om något annat. Innan den 1 januari 2025 kunde jag komma in utan lotsen. Till alla svenska hamn.

ÅK: Precis. Jo, det känner jag till. Det har vi pratat om tidigare.

AD: Lyssna på frågan, du får höra vad åklagaren vill.

ÅK: Jo. Då vill jag påminna om lite regler här och be om din kommentar kring hur du tycker att de här reglerna har uppfyllts ombord vid den här resan. Och då finns det i den här författningen från Transportstyrelsen, TSFS 2012, kolon 67.

AD: 67?

Telefonen ringer. Vakten vill avbryta då förhörszonen stänger kl 15:30.

ÅK: Vi pausar där.

FL: Har vi en prognos på hur länge vi har kvar? Tio minuter, klarar vi det?

ÅK: Och då läser jag fjärde kapitlet nionde, tionde och elfte paragrafen. Och det står under rubriken Utkik. Lookout. 9§ En behörig utkik ska alltid hållas. Paragraf 10. Utkiken ska helt ägna sig åt att hålla noggrann utkik. Och får inte tilldelas eller utföra några arbetsuppgifter som skulle kunna störa den uppgiften. Paragraf 11. Utkikens och rorsmannens uppgifter ska vara skilda från varandra. Rorsmannen får inte anses tjänstgöra som utkik när han eller hon står till rors. Utom i små fartyg med obegränsad sikt runt horisonten från styrplatsen. Och små fartyg, det definieras som fartyg med en bruttodräktighet under 500 ton. Och Misje

SEKRETESS

Verde har ju ett tonnage på 3 000 ton. Så Misje Verde är inte ett litet fartyg.

AD: Just det, inns det inte ytterligare ett förtydligande när utkik kan underlåtas?

ÅK: Ja, men det anser inte jag är tillämpligt.

AD: Nej, men det behöver man väl kanske upplysa Alexey om att den också finns. Det känner han säkert till, men.

ÅK: Ja, det får ni kommentera i så fall. Jag ställer frågorna först här.

TK: Kan du upprepa en gång till för att...

AD: Jo, jag har sett att det finns ett undantag från Transportstyrelsen när utkik kan hållas eller skall hållas. Då tyckte jag att åklagaren skulle redogöra för den också.

ÅK: Ja, och då är det väl tredje stycket som advokaten tänker på då.

AD: Nu har jag inte bestämmelserna med mig. Jag lämnade dem hemma men... jag hade dem på häktningsförhandlingen

ÅK: Vakthavande befäl på bryggan kan få vara ensam utkik. Är det det?

AD: Jag vågar inte svara på det, men det finns.

ÅK: Nej, men då får ni återkomma om det liksom. Jag vill fortsätta att läsa reglerna här. tolfte paragrafen. Behovet av att hålla noggrann utkik ska beaktas. För att säkerställa att en kontinuerlig utkik kan hållas ska befälhavaren bland annat beakta följande faktorer. För det första, sikt, väder och sjöförhållanden. För det andra trafiktäthet och andra aktiviteter i det området som fartyget framförs. Och sen finns det fler uppräkningar som jag inte tycker är relevanta i det här fallet. Och sen så vill jag även läsa för att ställa ytterligare frågor. Paragraf 44 i fjärde kapitlet. Och den har rubriken Nedsatt sikt. När det blir eller väntas bli nedsatt sikt. då ska vakthavande befäl. Och så är det uppräknat några olika saker. Ettan underrättar befälhavaren, det är inte aktuellt för det är ju du som är befälhavare. Men för det andra ... Men för det andra så föreskrivs det att det ska sättas till en behörig utkik och rorsman att beakta möjligheten att koppla över till handstyrning. Och så sista regeln som jag vill ställa en fråga kring. 48 paragrafen som har rubriken Navigering med lots ombord. 48. Paragraf 48. Oberoende av de tjänsteåliggande skyldigheter som en lots har så innebär hans eller hennes närvaro ombord aldrig att befälhavaren eller vakthavande befäl fritas från sitt ansvar.

AD: Får jag fråga - är det i samband med att...

ÅK: aldrig sitt ansvar och sina skyldigheter avseende fartygets säkerhet.

AD: Det är ju inte klart om det avser när lotsen är rådgivande eller när han de facto har tagit över styrningen som i det här fallet. Sen tycker jag James med all respekt att det är lite fel att ställa de frågorna. Han har redogjort sakligt för sakomständigheterna. Det här är en rättstolkning.

ÅK: Men jag har lite sakfrågor mot bakgrund av det här nämligen... Sista meningen här. Befälhavaren och eller vakthavande befäl ska samarbeta nära med lotsen.

AD: har du rätt att diskutera med mig innan. Du kräver det. Do you want to speak with me first?

SEKRETESS

ÅK: Befälhavaren och eller vakthavande befäl ska hålla noggrann kontroll på fartygets position och rörelser. Så det är de reglerna som kan vara möjligen tillämpliga här. Och då.

TK: Får jag fråga dig?

ÅK: Ja.

TK: Är det svenska regler?

ÅK: Det är svenska regler.

TK: Nja, men det är en norsk flagga.

ÅK: Ja, men det är svenska farvatten. Och det här är STCW-konventionsregler.

TK: Är det internationellt?

ÅK: Ja, det är som en konvention.

AD: Alex, du vill ha en diskussion med.

MT: Ja, ja.

AD: Han vill prata med mig innan han svarar på det här.

ÅK: Nu hade jag några sakfrågor kring det här. Vi kan göra en paus här då.

FL: Klockan är 15.41.

2026-08-12 15.53.52_hd.mp4

Ärende: 5000-K809967-26
Datum/tid: 2026-08-12 14:17:00

FL: Förhörsledare Henrik Norlin
TK: Tolk Nat tolknr 14329
ÅK: Åklagare James von Reis
MT: Misstänkt Alexey Kudrov
AD: Adv

FL: Okej, då läser jag för inspelningens skull att vi återupptar förhöret och då är klockan 15.54.

ÅK: Och då är det åklagaren som har efter uppläsning av några stadganden i Transportstyrelsens föreskrifter om vakthållning. Några frågor till kapten Kudrin? Utifrån den här regelbeskrivningen, vilken person på bryggan vid den här resan menar du var vakthavande befäl?

TK: När vi lämnade Uddevalla... Jag fick muntlig medgivande eller bekräftelse från lotsen. Det skulle inte behövas någon extra utkik. Och lotsen bekräftade muntligen att han kunde styra fartyget själv, ensam. Ja, tydligen... Han sa en sån fras att han var redo att vara kapten på det där fartyget. Det han behöver veta är bara hur man beräknar lön för ekipaget.

SEKRETESS

ÅK: Men det sa han ganska sent under resan väl? Säger jag som har lyssnat eller tittat på utskriften av... ...samtalet på bryggan från VDR.

TK: Det var direkt efter vi har lämnat när jag hade lämnat över kontrollen.

ÅK: Ja, okej.

TK: Men kanske jag har fel...

ÅK: Men liksom...

TK: Jag tror att det var innan jag hade lämnat över styrningen. För fartyget.

ÅK: Så men alltså. Hur ska jag förstå ditt svar? Var du eller var lotsen funktionen som vakthavande befäl?

TK: När vi lämnade Uddevalla... Så det var jag som styrde fartyget från kajen till utgången från hamnen. Så då var det jag. Då frågade jag lotsen... ...om jag skulle kunna jobba med pappersarbete. Och då svarade han ja.

ÅK: Men vakthavande befäl måste ju vara någon som tillhör besättningen, det kan man väl inte delegera till en lots? Eller hur gjorde ni?

TK: Men det brukar alltid vara så. Speciellt i svenska hamnar. Jag har erfarenhet i 20 år.

ÅK: Vem var rorsman? Vem skötte själva framförandet av fartyget rent fysiskt?

TK: Lotsen.

ÅK: hela resan ifrån där du lämnade ifrån dig strax efter Uddevalla?

TK: Ja.

ÅK: Var det lotsen som var rorsman ända fram tills kort innan han steg av, Misje Verde, och gick på lotsbåten?

TK: Ja, tills vi kom fram till ett ställe där lotsen lämnar över. Ja, det kan du höra på VDR.

ÅK: Absolut. Och vem var utkik? Vem hade funktionen att hålla utkik?

TK: Lotsen. Vid det första förhöret han bekräftar att väderomständigheter, vädret tillät det.

ÅK: Ja, jag kommer just till det. Sikten, väder och sjöförhållandena var de sådana någon gång under den här resan fram till olycksplatsen att det behövdes fler personer engagerade i utkik och framförande av fartyget än vad som faktiskt var?

TK: Absolut inte.

ÅK: Det kom en intensiv regnskur.

TK: Det var inte så kraftigt regn. Lotsan säger det vid första förhöret.

ÅK: Men hade du själv någon uppfattning om... upplevde... Registrerade du

SEKRETESS

väderförhållandena?

TK: Jag har gått ut i havet i 30 år och har erfarenhet som kapten i 20 år.

ÅK: Växlingarna i vädret när de inträffade, ett samtalsämne mellan dig och lotsen?

TK: Min mening och alla gör det, så det var normala omständigheter att gå vidare.

ÅK: Jag vet att ni talade om vindrutetorkarna.

TK: Ja.

ÅK: Varför då?

TK: När vi gick in i Uddevalla med samma lots. Han lade hans utrustning av misstag på den här panelen som styr vindrutstorkare. Och när han lämnade den här. Så då började en vindrutstorkare fungera.

ÅK: Betydde det att de startades av misstag och inte på grund av att det började regna då?

TK: Det var när vi gick in i Uddevalla.

MT: Uddevalla, ja. Inside of Uddevalla.

ÅK: Jaha, det var inte det. Det var två dagar innan?

TK: Ja.

ÅK: Men ni pratar om vindrutetorkarna vid denna resa?

TK: Så när vi lämnade Uddevalla då visste han redan hur själva systemet av styrning av vindrutstorkare fungerar. Och det är därför han sa att just nu kan jag allt om det här fartyget. Förutom löneutbetalningar.

ÅK: Ja, ja. Sattes vindrutetorkarna på någon gång under resan från Uddevalla ut mot havet?

TK: Det gjorde lotsen. Ja, men jag visade honom olika inställningar som man kan fixa intervall så att de går inte för fort, men intervall på cirka 20-30 sekunder. Precis som på bilen, det finns olika hastigheter, ett, två, tre, så det går fortare.

ÅK: Och var någonstans var ni ungefär under vägen när vindrutetorkarna sattes på? Uddevalla, Stenungsund eller?

TK: Men kanske jag satt på dem innan vi passerade den första bryggan. Första bron, bron.

ÅK: i höjd med Stenungsund då? Tidigare?

TK: Första bron.

ÅK: Jaha Uddevallabron? Regnade det hela vägen därefter?

TK: Han stängde av. Och när det behövdes då satte han på. Men grejen är att när man stänger av vindrutstorkaren, då alla de här inställningarna, de nollställs. Men när han satt på, då förflyttade de på sig normalt, men det led till störande ljud. Det gnisslade när den var på. Han

SEKRETESS

satt på, satt av.

ÅK: Hur många gånger behövde de här vindrutetorkarna sättas av och på? Under resan från Uddevalla hela vägen ut till havet. Var det många?

TK: Vid behov. Det var lotsen som... Men enligt min mening kanske fem gånger.

ÅK: Men du tänkte inte så noga på det kanske? Det var ingenting som du lade dig i, han frågade inte dig?

TK: Han var medveten, han visste hur det fungerade. Ja, jag var säker på det eftersom han gjorde det två gånger och på en och samma fartyg.

ÅK: Jag vill minnas att jag har hört att han någon gång talar om, kapten nu sätter jag på vindrutetorkarna, var det så att han frågade dig?

AD: Det var väl ingen fråga då, om han sa att han satte på dom.

ÅK: Nej men...

TK: Jag vill upprepa en gång till att han sa det muntligt till mig, att han visste exakt hur allt fungerar på fordonet.

ÅK: Sista frågan... Det här är ju en resa sommartid medan det är ljust ute, kvällstid. Vad känner du till om trafiktätheten med fritidsbåtar i de här farvattnen?

TK: Det var inte tätt trafik. Det var mycket värre när vi var på väg tillbaka till en förankringsparkering. Det var väldigt soligt och det var inga moln. Då var det väldigt tät trafik. Det var väldigt många fordon så vi behövde att gira flera gånger eller ta åt sidan fem, sex gånger. Jag menar den 29:e. Jag menar att det var tät trafik den 29:e.

ÅK: Och det var dagen efter olyckan? När ni återvände in?

TK: Ja.

ÅK: Och är du då förvånad att det ändå var ute två fritidsbåtar den här olyckskvällen?

TK: Jag fick veta om allt som hade hänt bara när polisen kom ombord. Det var den 29:e på morgonen.

ÅK: Med tanke på hur mycket... årstiden och massor med sommarstugor runt kusterna och sådär. Och ni har passerat många båthamnar med småbåtsbryggor och sådär. Kunde man inte räkna med att det kunde vara ute någon enstaka fritidsbåt även vid det här tillfället när olyckan inträffade?

TK: Jag har inte förstått frågan.

ÅK: Beaktade du att det här var ett vattenområde som kunde så här års tid förekomma fritidsbåtar i.

TK: Genom hela min erfarenhet självklart, jag har träffat sådana.

ÅK: Och på vilket sätt ökade du bevakningen för att inte något sånt här skulle kunna inträffa?

SEKRETESS

TK: När det är dåligt väder och det är begränsat utsikt. Då sätter jag på den andra radaren. Då brukar jag tillkalla en extra vaktmatros som kan både visuellt och via hörsel ha extra kontroll. Men just den dagen, det fanns inga omständigheter. Jag menar... så att man skulle göra så.

ÅK: Det var mina frågor.

FL: Har advokaten några frågor i nuläget?

AD: Nej.

FL: Då undrar jag om det finns några utredningsåtgärder som du vill att polisen ska utföra? Du pratade tidigare om vissa frågor som du tycker man behöver ställa till lotsen.

ÅK: Varsågod, kan vi ta den?

TK: Jag behöver ett papper, kan man måla?

Alexey tilldelas ett papper som han ritar på. Se bilaga till detta PM.

TK: Men det är nämligen så här att när lotsen ser på det första gången, då behöver jag veta hur mycket tid behöver han på sig för att kunna förstå det här.

FL: Absolut.

TK: Här är skärmen av radaren. Det här är vi. Det här är färdriktningen. Vi har true motion och de här prickarna står så här i en rad. Hur förstår lotsen färdriktning av de här båtarna och hastighet? och om han förstår att i Relative Motion. Om man ser samma situation. Hur de här båtar eller fartyg, hur ska de röra på sig? True motion, så hastighet och själva kursen, hur ska han förstå. När det är olika... typer av tro,

MT: True motion or relative motion?

TK: Det är väldigt viktigt. Kanske han blev lite förvirrad.

ÅK: Vi ska fråga lotsen om detta som du vill.

TK: Så hur de ska förflytta sig, de här fartygen, i både true motion och related motion, i vilken riktning ska de fara. Men den här frågan måste ställa en kvalificerad person, sjöman. För min uppfattning.

FL: Uppfattat.

TK: Ja, jag har flera till. Och varför valde han en kurs som var lite mer åt höger från farvatten?

ÅK: Från?

TK: Farvatten?

MT: Fareway.

ÅK: Farleden.

TK: Där vanligtvis brukar gå små fartyg.

SEKRETESS

FL: Det är alltså varför Lotsen valde en mer högerorienterad kurs eller placering i farleden. Det är alltså Lotsen du vill vi ska fråga?

ÅK: Förstår jag det att du tänker att lotsen borde ha kört mer i mitten?

TK: Ja. Så... Lite mer åt höger. Min färd var cirka i mitten av den här för ...

ÅK: enligt din färdplan som du hade gjort i förväg?

TK: Ja, den som jag gör.

FL: Uppfattat.

TK: Ja, och ett till förtydligande som jag ville bara påpeka att vi gick in och ut från Uddevalla med samma lots. Jag tänkte eftersom min fru inte vet någonting så finns det möjlighet att bara ringa till min fru i er närvaro? Jag menar att just nu finns alla på plats. Åklagaren, tolkaren, försvararen, polis. Finns det möjlighet att bara säga ett par ord att jag är här?

ÅK: Vi gjorde så förra gången också. Han fick kontakt. Så det är okej.

FL: Vi tar det efter förhöret.

TK: Javisst.

AD: Vi skulle få se den här VDR-utskriften, eller? Skulle inte det va bilder också?

ÅK: Nu ska vi avsluta förhöret.

FL: Vi kan avsluta förhöret, om inte du har något mer?

TK: En till.

FL: Kom igen.

TK: Nej, jag är bara lite rädd att blodprov av kapten från Doris fartyg, att det kan gå för lång tid och den inte är giltigt längre.

MT: Den hade väl skickats på analys?

ÅK: Ja, vi jobbar med det.

AD: Det kan inte ta så lång tid.

FL: Det är nedlagt så jag förutsätter att det var negativt.

ÅK: Vi ska undersöka detta. Det är taget blodprov och det ska vara analyserat.

AD: Det är en viktig fråga.

FL: Såklart.

ÅK: Gör det objektivt.

TK: Är ni inte rädda för att det kan bli lite out of date?

SEKRETESS

FL: Nej, men alltså det blir inte out of date, utan när man tar provet. Det är då man kan... Provet som är taget vid den tidpunkten... När det analyseras... Det handlar om när provet är taget. Sen skickar man ju det. Det är inte så att någonting förändras.

ÅK: Alkoholen försvinner inte i provet.

TK: För det är också väldigt konstigt för mig. Jag menar att vi gick efter dem i cirka en timme och ingen märkte det.

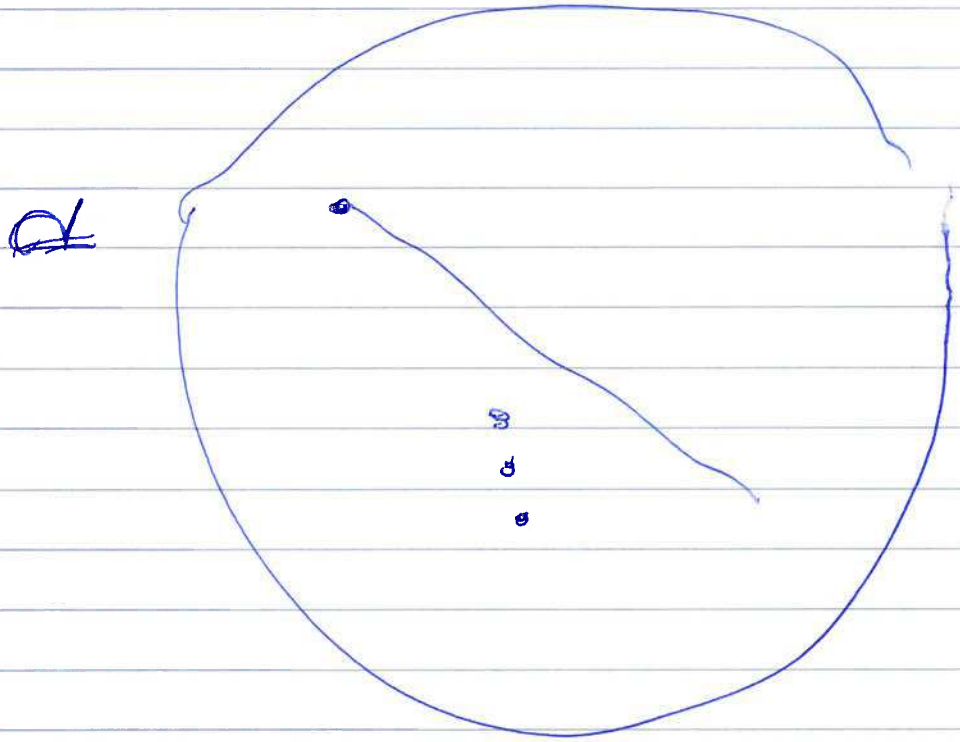
FL: Ja, men jag förstår den synpunkten.

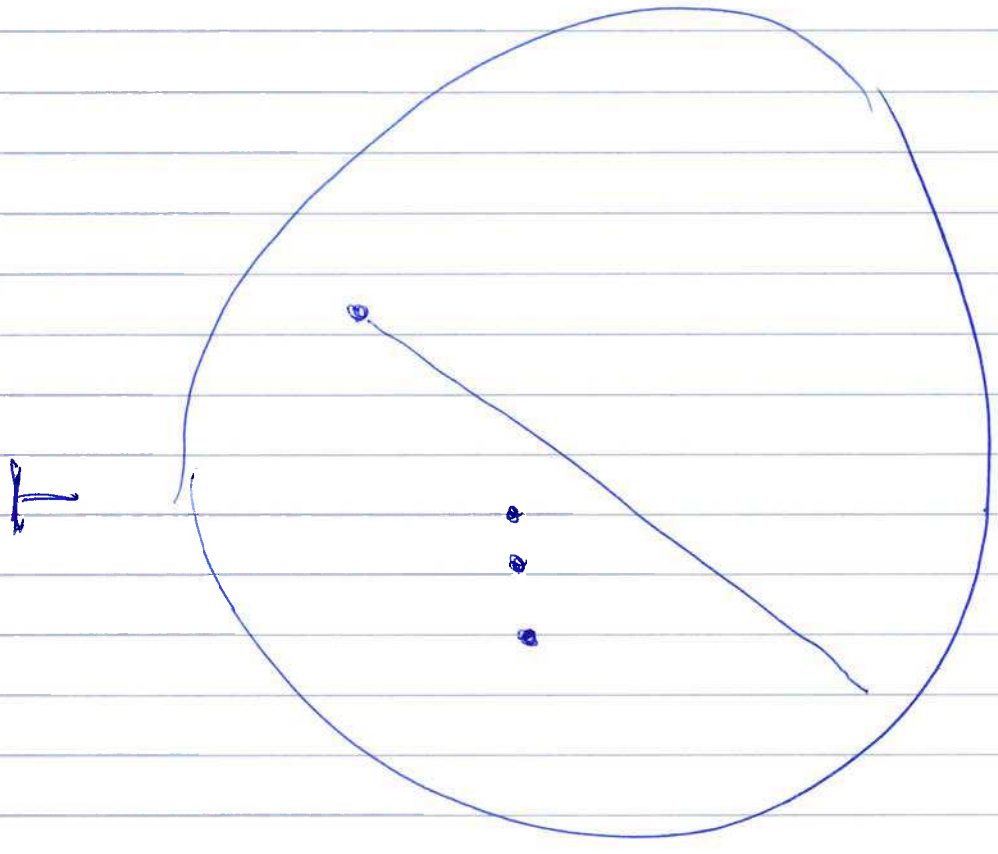
AD: Då uppfattade jag dig kanske Henrik, fel men du sa att det är nedlagt. Var det ett ärende mot Albin då? Och blodprovet togs i samband med, men det är nedlagt med.

ÅK: Ska vi avsluta förhöret? Ja. Nu får ni ställa frågor till oss, då är det inget förhör.

FL: Det är så här. Vi avslutar förhöret kl 16.24 då.

SEKRETESS





Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienr
5000-K809967-26

Hörd person
Hammarskär, Fredrik

Personnummer

Den hörde är
Vittne

ID Styrkt
Ja

Sätt
Passfoto i RES

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om
Grovt sjöfylleri, Fullbordat

Underrättad om misstanke

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om
Vårdslöshet i sjötrafik (grovt), Fullbordat

Underrättad om misstanke

Ytterligare information om anledning till förhör
Hörs som vittne kring sina iakttagelser

Underrättad om 12 § FUK

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar

Försvarare/biträde närvarande

Försvarare/biträde önskas

Förhörsledare
Mattias Sallén Lennerthson

Förhörsdatum
2026-07-29

Förhör påbörjat
01:14

Förhör avslutat

Förhörsplats
Resteröd 305, Ljungskile

Typ av förhör
RB 23:6

Förhörssätt
Videobandsförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

2026-07-29 01.14.52_hd Resteröd 305, Ljungskile.mp4

Ärende: 5000-K809967-26
Datum/tid: 2026-07-29 01:14:00

FL: Förhörsledare Mattias Sallén Lennerthson
VT: Vittne Fredrik Hammarskär
FL 2: Bitr. förhörsledare Anna-Karin Lundberg
FL 3: Bitr. förhörsledare Anna Alexandersson

FL: Och då startar vi förhöret. Klockan är 01.14, den är 29 juli 2026. Vi håller vittnesförhör med Fredrik. Om du tar det från början, vad är det du har upplevt, sett och hört?

VT: Jag lotsade båten från Uddevalla, gick ombord klockan 19. Sen, precis som vanligt, ner igenom ut mot Hätteberget. Han skulle till Norge sen, båten. Det var väl ganska händelselöst. Helt normaljobb, bra kommunikativ befälhavare och bra båt. Modern. Och sen... Jag märkte ju ingenting av det som uppenbarligen har hänt. Vi passerade Älgön, eller Katten, den ö som ligger precis innan Älgön. Det enda som var då var att det började regna ganska kraftigt. Vilket gör att man får slå på vindrutetorkare. Tungt regn, men inte så dålig sikt ändå. Sen så

SEKRETESS

gick vi ut. Jag gick av lite tidigare än vi brukar göra för att det har varit så dåligt väder så det är som en våldsam sjö där ute. Så då har vi som rutin att vi går av lite tidigare och sen följer vi båten på digitala instrument tills den är utanför lotsområdet. Och det gick helt normalt och sen kom jag i land i Marstrand och satte mig i taxin och åkte hem. Och precis när vi svängde in i hamnbassängen i Marstrand så kom larmet från sjöräddningen. Jag hörde bara att de sökte sjöräddningsenheter. Då sa lotsbåten att vi släpper i land dig först så du får åka hem och sen skulle de gå ut och ta det. För de är ju en sjöräddningsenhet. Ungefär så. Som sagt, jag har inte sett eller märkt att vi har kört i någon båt. Och det tycker jag att jag borde ha gjort. Den här båten har ju bra radar, som sagt. Då ser man det mesta. Jag såg ju bojarna. Jag fick ju ställa in den när det började regna. Då finns det ju en funktion som man dämpar eller sorterar bort regnet. Men den var så pass bra så jag kunde ändå se att jag fortfarande såg bojar. De är ju små, liksom. Så jag upplevde inte att det var något fel på den. Det låg en fritidsbåt som var förtöjd på Katten vid den ön och campade, eller vad ska man säga? Den låg förtöjd i berget. Det brukar ligga fritidsbåtar där. Ja, det var väl det. Jag förstod på **"ohörbart"** att det var de som hade larmat sen men det vet jag inte om det är klarlagt. Ingen aning. Jag har inte hört nånting mer om det. Jag skulle vara väldigt förvånad om jag inte har märkt. Jag är på bryggan hela tiden. Befälhavaren är på bryggan. Man tittar ut, man går hela tiden. Särskilt när det börjar regna så vill man se fyrsektorer där det börjat skymma precis. De har en liten kran på däck som man lyfter lastluckorna med. Då får man gå lite vid sidan och titta lite för att se. Att vi skulle ha kört på nånting, eller nåt har kört på oss utan att vi märkte det, skulle vara väldigt konstigt. Det är väl ungefär det.

FL: Du får ursäkta min okunnighet på ämnet. Men lotsare, vad innebär den befattningen?

VT: Om du inte vet det, ska vi hålla det här förhöret då? Med nån som inte förstår vad jag gör? Det är ganska centralt.

FL: Du kan inte förklara det för mig?

VT: Jo, absolut. Jag ska göra ett försök. Det är inte så komplicerat. Jag är utbildad sjökapten och har jobbat som befälhavare i svenska handelsflottan de senaste fem åren som befälhavare innan jag blev lots. Sen utbildar man sig till lots, ett nationellt utbildningsprogram och sen ett lokalt utbildningsprogram där man går tillsammans med andra lotsar och lär sig jobbet. Det som vi gör är att vi... Vi har lotsplikt i Sverige innanför baslinjen. För att fartygen ska ta sig in till hamnarna över en viss storlek, generellt över 70 meter, så måste de använda en lots som är en lokal vägvisare, guide, eller ja, allt i allo. Rent praktiskt stöttar vi upp vägteamet med den lokala kunskapen vi har och expertkunskapen om fartyg, manövrering, farleder, geografiska förhållanden, väder, strömmar, hamnar, alltihop. Man kör båten tillsammans med båtens besättning i farleden och till och från kaj. Ungefär så funkar det.

FL: Tack. Om det är någonting ni vill...

Paus i förhöret. Förhöret upptas klockan 01:37.

FL: Då fortsätter vi förhöret klockan 01.37. Vi har fått lite fler frågor från vårt befäl som vi vill få mer klarhet i. Var gick du på det här skeppet?

VT: Uddevalla hamn. Dockan.

FL: Okej, och då kom du via land?

VT: Ja.

SEKRETESS

FL: Var exakt var det du klev av?

VT: Jag klev av vid Isaken. Det är kardinalbojen på Marstrandsfjorden. Jag ska se om jag har nån... Det är väl ingen större idé... Jag kan visa för er del

FL: jo, men det är ju, extra tydlighet är alltid bra.

VT: För er skull, så ni vet vad jag pratar om. Men det är ganska väl beskrivet med det här. Här är Åstol. Här gick jag. Och som jag sa innan så är det ju enligt vår rutin för dåligt väder. När det inte är tillräckligt säkert att följa med hela vägen ut. Då lämnar man fartyget med instruktioner om hur de ska gå. Och sen håller man koll på dem för vi kan göra det genom vårt system. Och VTS-operatören i Göteborg har också koll på fartyget då. Tills det har gått ut ur lotspliktslinjen. Och är det så att han skulle göra någonting som vi inte har kommit överens om, svänga åt fel håll eller så. Då är jag i lotsbåten och kan kontakta honom.

FL: Ja, okej. Man lotsar lite mer på distans?

VT: Ja, precis. Det kan man säga.

FL: Förenklat förklarat.

VT: Vi har en rutin för det där.

FL 2: Men du skulle inte lotsa han mer, för du gick av ditt pass där då?

VT: Jag är egentligen ledig idag så jag var inne på övertid.

FL 2: Ja, okej.

VT: Så jag hade den här och sen skulle jag åka hem. Eller ja, det gjorde jag ju.

FL: Men under själva lotsningen så befann du dig på skeppet?

VT: Ja, absolut. På bryggan.

FL: Och vilka mer var det på bryggan?

VT: Befälhavaren.

FL: Var det någon mer?

VT: Det var någon styrman som var uppe en stund och sen var det en matros som var uppe en stund. Men största delen var det jag och befälhavaren.

FL: Okej. Hur var det? Jag tror att du förklarade det, men om du kan ta det en gång till. Vart exakt det här skeppet skulle gå?

VT: Från Uddevalla och sen farleden ut till lotsflyglinjen vid Hetterbergs fyr. Ner vid Marstrand.

FL: Okej.

VT: Och sen skulle han till Norge.

SEKRETESS

FL: Okej.

VT: Till Kragerö och lasta något. Så han gick nordväst i Kattegatt efter att han hade gått ut förbi fyren.

FL: Okej. Det var väl de frågorna.

FL 2: Du märkte inget konstigt sa du förut.

VT: Nej, absolut inte. Bra ordning och mycket kompetent befälhavare. Väldigt... Ja, en bra dag på jobbet. Fast det blev ju inte så bra. Det vet vi ju inte, men...

FL 2: Nej.

FL: Nej.

FL 3: Men varför skulle du köra bara den sträckan? Varför gick du av just där du gick av?

VT: För att det har varit så dåligt väder de senaste dagarna och det har blåst så det är så hög sjö där ute och då ansåg inte jag att det var säkert att kliva av. För när vi går av båten så klättrar vi på en lotslejdare. Det är alltså en repstege ner för fartygssidan ner i lotsbåten. Och när det är för hög sjö så är det för riskfyllt. Då gjorde jag bedömningen så som jag har rätt att göra att fartyget kommer klara sig själv enligt det jag har sagt. De har bra navigationsutrustning, kompetenta, vilket jag har kunnat bedöma på fyra timmar. Och jag har förklarat exakt hur de ska göra, hur de ska köra, vad de ska rapportera och så vidare. Som sagt så går jag av tidigare och sen så håller jag koll på dem i min iPad tillsammans med VTS-operatören i Göteborg. Och om han inte gör någonting utanför det som vi har kommit överens om så är det inget mer utan då kör han den sista biten själv.

FL: Då så avslutar vi förhöret klockan 01.42.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet	Diarienr
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg	5000-K809967-26

Hörd person	Personnummer
Hammarskär, Fredrik Karl	19840418-6010

Den hörde är	ID Styrkt	Sätt	Ställning till misstänkt - målsägande - vittne
Misstänkt	Ja	Passbild RES	

Tolk

Språk

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om	Underrättad om misstanke
Vållande till annans död, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-04
Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om	Underrättad om misstanke
Vårdslöshet i sjötrafik, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-04

Ytterligare information om anledning till förhör
Delgivning av misstanke samt förhör gällande båtolycka 2026-07-28.

Underrättad om 12 § FUK
Ja

Underrättad om rätt till försvarare	Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar	Försvarare/biträde närvarande
		Ja

Försvarare/biträde önskas
Thomas Håkansson

Förhörsledare	Förhörsdatum	Förhör påbörjat	Förhör avslutat
Sara Hultman	2026-08-04	14:03	15:13

Förhörsplats	Typ av förhör	Förhörssätt
Ernst Fontells Plats, Göteborg	RB 23:6	Videobandsförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Förhöret spelas in på video. Originalfilm i FILIP.
2026-08-04 14.03.32_hd (delgivning).mp4, 2026-08-04 14.16.58_hd (del 1).mp4 och
2026-08-04 15.11.37_hd (del 2).mp4.

Ärende: K809967-26
Datum/tid: 2026-08-04 14:03:00

FL: Förhörsledare Åklagare James Von Reis
FL 2: Bitr. förhörsledare Sara Hultman
FL 3: Bitr. förhörsledare Carl Holgersson
MT: Misstänkt Fredrik Hammarskär
FÖ: Försvarare Thomas Håkansson

FL 2: Bra, men då är det förhör, misstankeförhör med Fredrik Hammarskär som är lots och har sin offentliga försvarare Thomas Håkansson med sig. Idag är det förhörsledare och åklagare och vi har två stycken poliser i rummet.

FL: Som är?

FL 2: Sara Hultman.

FL 3: Carl Holgersson.

FL 2: Ja.

FL: Och James von Reis, åklagare.

FL 2: När man är misstänkt, då har man vissa rättigheter enligt förundersökningskungörelsen. Jag har ett papper på det. Du får jättegärna läsa igenom det om du vill, men jag tänker att jag drar det för dig också. Du har rätt till tolk, vilket jag känner att du inte behöver idag.

MT: Nej.

FL 2: Du har rätt till försvarare närvarande. Det är därför du har din offentliga försvarare. Och är det så att man döms för brott då kan man få betala tillbaka hela eller delar av beloppet. Man har även rätt att avstå försvarare med egen konsekvens. Och man får också ångra beslutet om man har sagt nej till en försvarare. Du har rätt till att inte yttra dig under förhöret. Du behöver heller inte yttra dig gällande misstanken. Du behöver inte medverka till utredningen av din egen skuld. Du har rätt till informationen om förändring av misstanken. Så sker det en sådan kommer du få den informationen. Du har även rätt till att ta del av utredningsmaterial till den mån det går. Idag kommer du inte få några utredningshandlingar. Men det kanske finns rätt för det i framtiden. Förstår du de rättigheterna?

MT: Absolut.

FL 2: Sen finns det även någonting som heter strafflindring. Det kan vara aktuellt om man lämnar uppgifter som är av väsentlig betydelse för utredning av eget brott eller annans brottslighet. Då är det då frågan bedöms av åklagaren av de uppgifterna du lämnar. Och sen en slutgiltig ställning tas av domstolen. Men det finns också.

FL: Och om man gör det så kan det leda till?

FL 2: Ja, men någon form av strafflindring helt enkelt. Ja, förstår du den informationen du har fått till dig idag?

MT: Ja.

FL 2: Då ska du få din delgivning av åklagaren.

FL: Ja, och då har jag bestämt att du ska underrättas om en misstanke om vårdslöshet i sjötrafik och vållande till annans död vid det här tillfället den 28 juli 2026 ungefär 21.30-tiden på Hakefjorden mellan öarna Lövön och Katten i Kungälvs kommun. Det är olycksplatsen enligt vår utredning hittills. Och den brottsliga gärning som du då i det här skedet är misstänkt för och som vi utreder. Om du har gjort det eller inte. Om det går att bevisa att du har gjort det eller inte. Det är följande; Jag menar på nuvarande utredningsstadium att du har brustit i gott sjömanskap. Ja, du kan få ett eget papper. Det står där. Även försvaren kan få ett eget papper.

FÖ: Tack så mycket.

FL: Jag läser nu själva långa gärningen. Den är lite tråkigt skriven. Det är så vi åklagare skriver om vi ska väcka åtal så det är en massa juridik i det hela också. Du har brustit i gott sjömanskap till förekommande sjölycka och genom denna oaktsamhet vållat att två personer

SEKRETESS

har avlidit genom drunkning. Oaktsamheten har bestått i att du som Sjöfartsverkets lots ombord på norska lastmotorfartyget Misje Verde, IMO-nummer, under lotsuppdraget för en sjöresa från Uddevalla mot havet väst om Marstrand, haft del i framförandet av fartyget och vistats på bryggan endast med fartygets befälhavare. Därvid underlät du att ständigt och med tillgängliga medel hålla noggrann utkik enligt Sjöverksregel 5 eller tillse att så skedde. Till följd därav uppmärksammades aldrig den upphunna 7-8 meter långa fritidsmotorbåten Doris som Misje Verde underlät att hålla undan för enligt Sjöverksregel 13 utan påkörde så att Doris förliste på platsen med fyra personer ombord varav två avlidit. Oaktsamheten bestod alternativt i att du underlät att sänka hastigheten på Misje Verde till säker fart enligt Sjöverksregel 19 vilket var påkallat med hänsyn till det ombytliga vädret med tidvis nedsatt sikt på grund av regn som även påkallar att ljudsignal avges var annan minut enligt Sjöverksregel 35. Och så hände detta alltså den 28 juli 26 vid 21.30-tiden på Hakefjorden mellan Lövön och Katten, Kungälvs kommun. Oaktsamheten är inte ringa. Lagrummen är sjölagen och dödsvållande kriminaliseras i brottsbalken. Det är liksom det som... Och då kan jag säga så här att ganska identisk gärning har Befälhavaren delgetts. Bara lite omskrivna, han är inte lots. Sådana språkliga ändringar liksom. Det är samma.

FÖ: Då vill vi ha paus.

FL 2: Då pausar vi 14.09.

Paus mellan 14:09 och 14:16.

FL 2: Varsågod åklagare.

FL: Inställning till brottsmisstanken nu eller senare. Ni får välja.

MT: Det går bra nu, jag förnekar.

FL: Nekar till brott. Båda brotten. Jag tror inte jag går in på att fråga om du erkänner delar av gärningsbeskrivningen utan det får framgå av din berättelse i fortsättningen här. Så då blir jag... Jag hade tänkt att du själv ska få tillfälle att berätta fritt närmare om själva lotsuppdraget och händelsen i ett så sammanhängande som du kan. Men först vill jag ta lite personfrågor som är förutom själva händelsen och det är den viktiga frågan; vilken nautisk kompetens har du?

MT: Jag kan beskriva min bakgrund.

FL: Ja, tack.

MT: Jag har gått Sjöbefälsskolan i Kalmar och på Chalmers med avgång, jag var färdig 2009. Arbetat som styrman och överstyrman. Olika typer av fartyg, från bunkerbåtar till större pappersbåtar mellan 80 och 180 meter stora. Jobbat som styrman och överstyrman i tankfartyg runt 20 000 ton. 2015 blev jag befälhavare i ett sådant tankfartyg på 20 000 ton. Jobbade som befälhavare i fem år till 2020. Och även, ja, jag var också rederiinspektör och har undervisat på Chalmers i vissa ämnen. Och 2020 blev jag lots i Göteborg. Utbildades till lots. Jobbade där till september 2024. Jag bytte lotsområde till Marstrands lotsområde. Utbildade mig igen där, för det området enligt de procedurerna som finns i Sjöfartsverkets utbildningssystem och har jobbat som lots fram tills dess. Fram tills nu.

FL: Så du är lots i Västsverige först, Göteborgs, och sen Marstrand, sen 2020?

MT: Ja, som lots, ja.

SEKRETESS

FL: Och din nautiska kompetens?

MT: Sjökapten.

FL: Och det blev du när?

MT: Jag gick ut sjökaptenprogrammet 2009. Tog sjökaptensexamen. Sjökaptenbrevet fick jag 2015 efter den erfarenheten som seglande styrman.

FL: Jaha, det tog så lång tid ut att få behörigheten från examen?

MT: Jag kan säga att jag fick ut den ungefär så fort som man kan få ut den. Sex år.

FL: Sjötid.

FÖ: Det tar så lång tid.

FL: Så 2015 fick du själva sjökaptensbrevet?

FÖ: Brevet. Examen är ju en sak, det är ju bara utbildningen.

MT: Och brevet är ju examen och praktisk sjötid som styrman på rätt typ av fartyg, på rätt storlek.

FL: Ja, och din sjömanserfarenhet, den har du ju nästan redan beskrivit spontant här. Vad är det största fartyget som du har tjänstgjort på och i vilken befattning?

MT: Tänker du som fartygsbefäl eller lots?

FL: Nej, inte lots, utan som däckspersonal.

MT: Som däckspersonal?

FL: Ja, ja, det är räknat.

MT: På styrman. Ja, det ska vara... Transfighter, 180 meter lång pappersbåt. Men tonnagemässigt så är det väl den som jag var befälhavare på senast. Bonito, 25 000 ton, tankbåt. 169 meter lång.

FL: Som befälhavare?

MT: Som befälhavare.

FL: I vilken fart, fartområde?

MT: All fart.

FL: Oceanfart.

MT: Ja.

FL: Anställningen som lots i Sjöfartsverket, har det varit heltidssysselsättning?

SEKRETESS

FÖ: Ja.

FL: Detta fartyget, Misje Verde. Har du lotsat det någon gång tidigare än den här resan?

MT: Jag hade den på ankomsten till Uddevalla. Två dagar tidigare.

FL: Men inte något mera?

MT: Jag har tidigare lotsat den för ungefär 1,5 år innan. Till en annan kaj i Uddevalla.

FL: Samma farled från Marstrand till Uddevalla?

MT: Ja. Det kan du få ett exakt datum på, men jag har inte tagit fram det.

FL: På det här fartyget så var detta din, om vi räknar enkelresor, så var detta...

MT: Detta var tredje gången jag var ombord.

FL: Tredje resan. Nej, men nu var du ju på väg ut mot havet. Jaha, du har bara lotsat enkel väg ut tidigare.

MT: Tidigare, ja. Tidigare, för ungefär 1,5 år sedan. Vilket jag kan ta fram, som jag sa, exakt datum, om du är intresserad.

FL: Nej, du bara.

MT: Då lotsar den in från Hätteberget till Uddevalla till en annan kaj än den vi har nu. Sen... Ja, vilket datum det var nu. Två dagar innan avgången så lotsade jag in den från Hätteberget till dockan i Uddevalla. Och sen så lotsade jag ut den från dockan till Hätteberget igen vid det här aktuella tillfället.

FL: Ja, då tror jag att jag har ställt de frågorna som gäller rent allmänt. Så då får du... Berätta för oss din upplevelse av den här senaste resan och samarbetet med kapten och alla detaljer som du vill lämna så har jag säkert massor med frågor sen. Men nu är ordet ditt.

MT: Ja, jag har gjort en redogörelse som jag skrev upp redan när jag kom hem på natten efter detta för att jag skulle komma ihåg rätt sak. Eftersom jag vet hur minnet fungerar. Jag gick ombord i Uddevalla. Lots utsatt tid var till 19.00. Lotsstart. Jag var där fem minuter innan. Kom i taxi. Klev ombord. Hade ju träffat befälhavaren innan på vägen in. Det blåste 8-10 meter per sekund från sydväst. Molnigt, dis, duggregn. Det regnade inte just då, men det var så det hängde i luften. I uppgående 4 meter akter och 2,80 i fören. Hon var ju ballast. Hade lossat i Uddevalla. Och vi backade ut ur dockan och sen fortsatte vi ut i leden under Uddevallabron och sen söderut.

FL: Ja. Något att säga om resan tills du steg av?

MT: Ja, alltså, det var... Vädret var liknande hela vägen. Båten fungerade bra, tyckte jag. Befälhavaren kunde skäligt bra engelska jämfört med min tidigare erfarenhet av den båten för ett och ett halvt år sedan när jag hade befälhavare som i princip inte kunde någon engelska. Lotsningen fortsatte hela vägen ut och egentligen så var ju det här ett helt vanligt jobb. När jag klev ner i lotsbåten så hade jag inte någon tanke på att något skulle kunna inträffa utan det var en vanlig dag på jobbet. Sen åkte vi iland och så åkte jag taxi hem. Och sen fick jag höra att det hade hänt någonting på Älgöfjorden. Men jag har en del observationer från det området som jag har dragit mig till minnes.

SEKRETESS

FL: Från andra uppdrag?

MT: Nej, från detta uppdraget. Eftersom jag började naturligtvis tänka efter vad jag hade sett. Så då, så pass färskt i minne så är det ändå en del saker som jag har observerat vad gäller till exempel väder. När jag kommer runt Mittholmarna som är .. vi har inget stöd här med någon form av...

FL: Jag känner farlederna väldigt väl och vet vilka öar du talar om och sjömärken och allt sånt där. Och det går ju in på inspelningen. Så utan kartstöd så berättar du med de ord som...

MT: Absolut.

FL: Och när du refererar till någonting så säg bara det som det känns naturligt för dig.

MT: Ja, Mittholmarna, på väg söderut så girar man ju runt, inte runt men man gör en gir vid Mittholmarna från 325 grader till 315 ungefär. Där har vi en rapporteringspunkt. Så man ropar på VTS:en och säger att man är vid sin rapporteringspunkt och vilken väg man har tänkt att ta ut. Om man ska ta via Backebolan eller Medhåll. Det vill säga den södra eller norra farleden söder om Dyrön. Och i samband med att jag girade ner vid Mittholmarna så noterade jag på radarn och visuellt att ner igenom området runt Katten så var det regn. Det syns ju tydligt i radarn att det blir klutter. I samband med detta så startade min iPad som jag har som navigationsstöd med ett sjökortsprogram och det är ett väldigt lotsspecifikt program som jag har som stöd där man kopplar in sig i fartygets AIS-data. Och därigenom blir man det fartyget i det här navigationsstödet. Så man kan följa sin... Jag kände helt enkelt att jag ser att där nere regnar det. Det finns risk för sämre sikt och jag behöver använda de tillgängliga medel jag har. Jag hade inte haft fog för att ha igång den under tiden innan för det var god sikt och allting funkade väl. Så den startade jag. Och sen hirade jag ner efter Mittholmarna mot kurs 315 ner mot Älgöns fyr och kom mycket riktigt in i ett regnväder. Ganska tungt regn som såklart gav den effekten på radarn att det blir klutter. Jag vet inte hur bekant du är med den typen av... Du får säga till om jag behöver förklara någonting tydligare.

FL: Nej, nej. Du använder ju dina ord och sådär. Om jag inte förstår så frågar jag.

MT: Bra, tack. Jag jobbade med antiklutterfunktionen på radarn för att få en radarbild som är godtagbar för att kunna navigera på och hålla utkik. Jag tycker att jag lyckades bra med det för att jag såg bojar till exempel ett bra referensobjekt. Man måste ju se till så att man inte använder för mycket antiklutter för då försvinner ju mål. Det tyckte jag att jag hade fått till bra, konturer av land och så vidare. Och sen fortsatte vi ner mot Älgfjorden. Något sämre sikt med regn, men ändå regn och dimma är inte samma typ av dålig sikt. Det blåste och fortfarande 8-10 ungefär sydväst meter per sekund. Vilket också gör att det går lite sjö. Vågtopparna blåser av ungefär vid den vindhastigheten plus regnet. Över vattenytan blir det en vattenspray. Men högre upp ser man ändå konturer av land. Det som vi observerade när vi kom i området vid Katten är en fritidsbåt som ligger förtöjd på ostkanten. Det är en vit fritidsbåt. Jag tittar på den i kikaren. Vi har en ankarliggare som ligger på M4, som heter ankarplatsen, som är norr om Älgön, precis som heter Celtic. Den såg jag i radar och visuellt. Det började också skymma här, men i det här regnvädret så var det förhållandevis mörkt. Alltså betydligt mörkare än vad det kan vara när det är en solig dag och det skymmer. Tunga moln. Jag ser ett eko som kommer nerifrån Älgön, Älgögavel kallar vi det. Det är alltså den västra sidan på Älgö. Ett snabbgående, någon typ av... Eftersom den var så pass snabbgående som den var så handlade det om en motorbåt som passerar ganska långt ut på min baabordssida som jag ser i radarn och sen när den är tvärs mig, ungefär på babordssidan ser jag en vit lanterna. Den är på väg norrut, så den... Ja, vad ska man säga? Det är ett mål som

SEKRETESS

jag inte behöver ta någon större hänsyn till mer för den försvinner norrut. Det var vid Lövöbåda som den passerade med ungefär. Älgö fyr ser jag i vit sektor. Rakt flöver. Och när jag kommer vid ankarplatsen som är på styrbordssidan som heter M5. Söder om katten.

FL: Var det där Celtic låg eller?

MT: Nej, den låg på M4. Det är på babordssidan. Norr om Älgön. M5 finns en ankarplats som ligger mot Krokholmsbojen som ligger där på en röd boj. Där kommer en motorbåt, ser jag bara, som kör ungefär hundra meter upp på min styrbordssida. Kryssarklubben har några bojar och sånt där nere i viken. Jag vet inte vart han skulle, men han gick söderut. Ja, det var de observationerna jag gjorde i det området. Därefter fortsätter vi ut. Jag går den norra leden ut mellan södra och norra Meholmen och passerar Dyrön. Saktar ner farten vid Dyrön, därför att det drar gärna svall in mellan vågbrytarna. Och sen har jag redan innan bestämt mig på grund av de tre dagarnas kuling som har rått innan att det är väldigt stökigt väder, alltså sjömässigt ute vid Hätteberget. Så jag bestämmer mig att jag ska kliva av på Marstrandsfjorden, så sydväst om Isaken, så saktar vi ner och girar babord och gör lä så att jag kan gå ner i lotsbåten. Då har jag briefat befälhavaren om vilken rutt han ska ta själv och vi har ju en procedur för detta som heter biträde från tjänstebåt. Lotsningen fortsätter ut till lotsflygslinjen, fast lotsen är kvar i lotsbåten. Åker in till Marstrand i lotsbåten. Där har vi instrument så att jag kan hålla koll på honom. Proceduren är sådan att så länge allting går som det ska, som vi har kommit överens om med den båten, så har vi ingen kontakt, utan jag kontaktar honom om han gör någonting som jag inte tycker är rätt. Men allting går som det ska. Han passerar norr om storbådan, det vill säga nordvästvart, ut igenom mot havet. När vi kommer in i hamnbassängen i Marstrand med lotsbåten så hör jag att det kommer ett Sweden Rescue C sjöräddningsenheter. Och båtmännen, som kör lotsbåten, säger då att vi släpper iland dig först nu ifall vi behöver gå på detta, för de är också en sjöräddningsenhet. Då gjorde de det. Sen hade taxin kommit och jag kollade igen. Vi har ju den här iPaden som sagt, där vi kan se fartyget. Kollade så att han hade kommit iväg i god ordning. Sen satte jag mig i taxin och åkte hem.

FL: Och fick veta att något hade hänt.

MT: Nja.

FL: När.

MT: Vad tänker du?

FL: Ja, på vilket sätt fick du första gången veta att någonting hade hänt?

MT: Lotsbeställningen, som också är VTS-operatören i Marstrand, ringde mig och sa att JRCC ville att jag skulle ringa till dem. Och det gjorde jag. Och de frågade om jag hade några observationer från området för att någonting hade inträffat på Älgöfjorden. Och de hade ringt till lotsbeställningen och då frågat vilken lots som lotsade det här fartyget som passerade Älgöfjorden. Och jag sa det som jag har sagt till dig nu. Och, ja.

FL: Ja, ja. Jag tänker, bara som en följdfråga på din egen beskrivning här. Syd om Katten, uppmärksammade du att Misje Werde passerade en fritidsbåt på något sätt?

MT: Ja.

FL: Och var var ni då någonstans och vad var det för båt och vilket avstånd?

SEKRETESS

MT: Det har jag har svarat på.

FL: Ja, jag kanske inte var överuppmärksam där.

MT: Nere vid ankarplats M5, ner mot Krokomsbojen.

FL: Krokomsbojen vet jag var den är någonstans.

MT: Norr om den ligger en ankarplats.

FL: Jaha. Öster om eller väster om Krokomsbojen?

MT: Kan jag rita på tavlan?

FL: Beskriv avstånd.

MT: Norr om Krokomsbojen. Nordväst om Krokomsbojen.

FL: På ett avstånd från den ungefär?

MT: Från Krokomsbojen kan jag inte säga mellan tummen och pekfingret. Eller överhuvudtaget hur långt avståndet var. Det har jag ingen referens till. Den var ungefär 100 meter ut från min styrbordssida.

FL: Jaha. Och vad var det för båt?

MT: Någon typ av motorbåt.

FL: Jaha.

MT: Den hade ingen mast i alla fall.

FL: Nej. Och hur observerade du den?

MT: Visuellt.

FL: Jaha. Ifrån en plats, var då någonstans?

MT: Bryggan.

FL: Var på bryggan befann du dig då? Vi har ju orienterat om hur en brygga är. Vi har sett bilder på den.

MT: Ja, nej, men inne på bryggan. Alltså den är ju en brygga som är med bryggvingar som man kan gå ut på. Inne på bryggan men åt styrbordssidan där konsolen slutar ungefär. Så är det ju fönster utåt sidan liksom.

FL: Jaha. Vad sa du, det var på styrbordssidan?

MT: Styrbordssidan, ja.

FL: Vilken fart hade Misje Verde när den passerade det här olycksområdet, Katten eller katterna, Lövön?

SEKRETESS

MT: Cirka mellan 11,9 och 12 knop.

FL: Den hastigheten, vem bestämde den?

MT: Det var den hastigheten som fartyget gjorde på den maskininställningen som befälhavaren satte den på när jag sa att nu kan vi köra på igen efter Tjörnbron.

FL: Var det en hastighetsökning där då?

MT: Nej, jag minskade hastigheten under Tjörnbron för att den giren.

FL: Men efter Tjörnbron så var det?

MT: Ja, sen kör man på igen.

FL: Och den hastighetsinställningen, ändrades den någon gång under resan västerut?

MT: Ja, när vi passerade Dyrön, som jag sa.

FL: Och då har ni passerat Älgögaveln och kommit ut på Älgöfjorden?

MT: Ja, och (ohörbart) norrut. I norra delen där.

FL: Samma hastighetsinställning hela tiden då?

MT: Ja.

FL: Den här olycksbåten som ni ju uppenbarligen har kört på på något sätt. Har du sett den?

MT: Nej.

FL: Och hur kommer det sig?

MT: Det vet jag inte. Hade jag vetat det så hade detta varit otroligt mycket lättare. Och naturligtvis, hade jag ju sett den så hade jag ju naturligtvis gjort något.

FL: Det är en 7-8 meter IV-25. Ruffad fritidsmotorbåt.

MT: Okej.

FL: Men den har du inte sett på något sätt eller?

MT: Jag har inte sett någon. Jag vet inte ens hur en sån ser ut, men jag har inte sett någon motorbåt i det området. Förutom den jag redan har beskrivit.

FL: Ja, den vid Krokomsbojen (ohörbart) som du refererar till. Och då får jag gå tillbaka lite grann och fråga närmare om arbetsfördelningen. Vilka var på bryggan under den här resan från Uddevalla och västerut eller söderut först?

MT: Det var jag och befälhavaren. Och vid ett par tillfällen kom det upp någon annan av oklar anledning.

FL: Någon annan ur besättningen?

SEKRETESS

MT: Ja, men ingen som var uppe någon längre stund. Det var jag och befälhavaren.

FL: Var det någon annan än du och befälhavaren som hade hand om fartygets framförande?

MT: Nej.

FL: Nej. Ingen som engagerade sig om utkik specifikt eller så?

MT: Den rollfördelningen fanns inte på någon annan än mig och befälhavaren då.

FL: Nej. Har du uppfattning om att vid tidpunkten för den här händelsen, alltså i södra Hakefjorden, var det då några andra besättningsmän uppe och störde på bryggan?

MT: Nej, det var ingen som var uppe och störde på bryggan överhuvudtaget.

FL: Nej, men uppe på bryggan då?

MT: Nej, det var det inte.

FL: Så sista gången under den här resan som det var någon uppe innan, typ ni passerade genom olycksområdet, var var det någonstans om det var någon annan?

MT: Det vet jag inte.

FL: Och under resan, var befann... Beskriv något, vad gjorde du och befälhavaren upp om rollfördelningen här? När gjordes det upp?

MT: När vi gick från Uddevalla så manövrerade han fartyget ut och sen så... När vi skulle ut under Uddevallabron så...

FL: Sunningebron där då eller?

MT: Ja, Uddevallabron. Så började jag navigera fartyget med hjälp av de system som finns.

FL: Och vart tog befälhavaren vägen då?

MT: Han var kvar på bryggan.

FL: Och sysslade med?

MT: Ja, han hade en stol framme vid fönstren med skrivbord och sådana saker.

FL: En kontorsarbetsplats?

MT: Det skulle man kunna säga, ja.

FL: På bryggan, ena dörren på bryggan eller?

MT: Ja, på styrbordssidan.

FL: Var det där han var?

MT: Där var han till största delen, men han var även och tittade på, skrev skeppsdagboken och tittade på vissa namn på öar. Han frågade mig om något namn på någon ö och han läste

SEKRETESS

högt i sjökortet vad de hette och försökte klura ut hur man stavade.

FL: Han förde någon slags skeppsdagbok då?

MT: Ja.

FL: Journalen över resan.

MT: Sen så pratade vi om vindrutetorkare till exempel. Det behövdes under några gånger tidigare när det regnade lite, hur den panelen fungerade och lite sådana saker.

FL: Jaha. Vem körde båten?

MT: Jag navigerade under överinseende av befälhavaren.

FL: Navigerade innebar, vem skötte reglagen så att säga?

MT: Om du menar autopiloten eller?

FL: Ja, du får beskriva hur det gick till. Vem gjorde vad och hur gick det till?

MT: Ja, jag styrde med autopiloten enligt min kursplan för lotsningen. Mer eller mindre så gör vi, det är praxis.

FL: Jaha. Och du körde ifrån... Uddevallabron då?

MT: Innan Uddevallabron.

FL: Eller innan Uddevallabron. Och var du som körde hela vägen ända fram tills du steg av på Marstrandsfjorden?

MT: När du säger körde, vad menar du?

FL: Ja, eller manövrerade fartyget.

MT: Navigerade skulle jag säga.

FL: Ja, beskriv vad du gjorde.

MT: Ja, men det tycker jag att jag har gjort.

FL: Ja. Vilken fysisk plats befann du dig på, på bryggan under det här?

MT: Jag använde styrbordsradarn, därför att det är ett system där radar och autopiloten är ihopkopplat. Som kallas för... Radarpilot kallas det. Och där fungerade autopiloten bara på styrbordssidan. Så det är den radarn man får jobba med, för när man sätter en kurs i autopiloten så syns den i det systemet.

FL: Var det den på radarbilden?

MT: Styrbord.

FL: Styrbord som du använde. Men det fanns en på babordssidan också?

MT: Det fanns en radar på babordssidan, men där fungerade inte autopiloten.

FL: Var den nedsläckt eller?

MT: Nej, den var igång. Dessutom använde jag expansradarn i sjögårdsnavigering, därför att den är bättre. Och den var på styrbord. Den är mer lämpad för den typen av navigering. Och sin tekniska karaktär.

FL: Om vi nu ändå talar om radar, när sattes den på?

MT: Innan avgång.

FL: Och? Men rent fysiskt, satt du ner i den stolen som fanns mitt på bryggan, framför panelen eller var befann du dig någonstans?

MT: Den här båten är utrustad med en stor grävmaskin mitt på. Som ni kanske har sett på någon bild. Den är förhållandevis bred, förhållandevis lågt bygge. Vilket gör att om man sitter ner i stolen i mitten så har man inte någon perfekt uppsikt över... ja, inte tillräckligt bra när det gäller till exempel att passera en boj och se avstånd och sådana saker. Så jag rörde mig fram och tillbaka på bryggan ganska mycket och snubblade på det här fotsteget som var till den där stolen. Det är så... Det enda sättet att hantera en sådan situation för att kunna se någonting ut är ju... Alltså jag måste ju hålla koll på radarn. Man måste ju samtidigt... gå mellan styrbord och babordssidan för att kunna se... få en bättre bild av vad som syns utanför.

FL: Satt du något i stolen överhuvudtaget?

MT: Ja, det får jag väl säga att jag gjorde in emellan. Där är ju radarn också.

FL: Hur stor del av resan satt du i stolen?

MT: Det kan jag inte svara på.

FL: Hur mycket var du på fötterna så att säga?

MT: Det är omöjligt att svara på.

FL: Ja. Vad var det för inställning på radarn? Range och sånt?

MT: Ja, den växlar ju naturligtvis utefter situationen.

FL: Växlar du automatiskt?

MT: Nej, jag väljer range efter vad som är lämpligt i situationen.

FL: Precis. Hur ofta behöver du växla?

MT: Ja, det är några ställen. Svanesund till exempel, Aspholmen uppe mot Uddevalla och Tjörnbron som jag får gå ner till 0,75. I övrigt så behöver man ha en halv mil för att kunna se vart man styr och ha en så pass bra överblick för att kunna navigera.

FL: Behövde radarn användas under den första delen av resan innan vädret blev lite regnigare?

MT: Absolut. Vi navigerar ju efter radar. Och visuellt.

SEKRETESS

FL: Inte sjökortet?

MT: Nej, fartygets elektroniska sjökort är ju. Jag navigerar ju på radar och visuellt. Alltså, jag vet ju inte hur de har ställt in sitt elektroniska sjökort. Det är ju deras, vad ska man säga, det är ju de som har gjort alla inställningar, ruttplanering och sådana saker i det. Jag vet inte ens hur bra det är uppdaterat eller klassgodkänt eller någonting. Jag kan inte förlita mig på det, utan jag använder radar och visuellt. Och behöver jag sjökortsinformation så har jag ju mitt egna navigationsstöd till det.

FL: Och det betyder att du, jag förstår att du känner dig väldigt trygg med att använda radarn för att orientera dig helt enkelt. Och upptäcka andra mål.

MT: Det är det som är själva poängen med mitt jobb. Att vi ska kunna klara av det här ute. Till exempel i händelse av GPS-stödningar att vi inte kan förlita oss på det. Utan radar är det primära. Det är uttalat att det är så vi ska tränas för att kunna göra det här jobbet. Det är grundpelaren i navigationen, radar.

FL: Ja, och så säger du att radar och visuell observationer är fundamenta i ditt sätt att navigera.

MT: Ja.

FL: Du tittar inte alls på sjökortet egentligen?

MT: Det har jag svarat på redan också. Jag har mitt navigationsstöd som är mitt sjökort, som jag vet är uppdaterat som är inställt med mina inställningar.

FL: Det var iPaden det. Men den var inkopplad först senare delen av resan?

MT: Ja, men den är igång ändå, även om den inte är inkopplad. Jag kan ju ta fram den när som helst och titta på den. Det här området, sjökort och skrivit blindkorts teoriprov och ska kunna allting i huvudet. Naturligtvis glömmer man bort saker i det, men det finns alltid möjlighet att ta reda på saker också. Men vad det gäller fartygets utrustning så kan ju inte jag i mitt uppdrag ska ju inte köra på fartygets sjökort eftersom jag inte vet hur de är konfigurerade. Eller uppdaterade för den delen.

FL: Och visuellt, sa du, det var inifrån bryggan hela tiden eller var du ute på bryggvingarna någon gång?

MT: Ja, på bryggvingen när vi manövrerade. Ut från kaj.

FL: Ut från kaj, ja i Uddevalla, ja. Men inte sen under resan?

MT: Nej.

FL: Kaptenen har för mig sagt att han gick ut och rökade några gånger, stämmer det?

MT: Det kan nog stämma, jag tror att han rökade.

FL: Jaha. Men du har inte varit ute på bryggvingarna?

MT: Nej.

SEKRETESS

FL: Utan det har varit genom fönstren på bryggan då och hur var sikten ut där? Du sa att det var lite i vägen den här grävmaskinen. Men vilket siktfält störde den?

MT: I centerlinjen då.

FL: I centerlinjen enbart?

MT: Ja, det ska jag säga.

FL: Så att om man gick bordvards på bryggan så var det inget som helst hinder att se förut?

MT: Det är ju inte... Alltså ett så pass lågt bygge och en förhållandevis bred båt så är det ju inte... Det är ju inte som att sitta med en hel ruta och ingenting framför sig. Det är klart att det finns saker i vägen. Så är det ju. Men genom att röra sig mellan styrbordssidan och babordssidan på bryggan så kan man ändå bilda sig en bra uppfattning om vad man har framför sig.

FL: Och hur ofta tittade du ut för att orientera dig och se om det fanns några hinder i vägen?

MT: Tillräckligt ofta, eller så ofta som jag behövde göra det här och titta åt sidorna när det fanns någonting. En boj till exempel eller annat för att hålla mig liksom...

FL: Och de visste du ju var de fanns ungefär eller hur var du förväntad dig dem?

MT: Ja, det vet jag ju. Passageavstånd och sådana saker.

FL: Men hur tittade du ut för att se någonting som inte du visste från början skulle finnas där?

MT: Det är klart att jag rörde på mig eftersom jag visste att sikten var begränsad i mitten under hela lotsningen men inte konstant att jag gick fram och tillbaka.

FL: Och radarn tittade du på hur ofta?

MT: I princip hela tiden när jag inte var och rörde mig.

FL: Pratade du med kapten någonting under resan?

MT: Ja, absolut. Framförallt i början av lotsningen. Mindre i slutet på lotsningen. Man har sagt vad man behövde säga efter tre och en halv timme.

FL: Vad pratade ni om?

MT: Jag kan ge ett exempel. Jag kom åt panelen till vindrutetorkarna och sa att de drog igång när det inte regnade, när jag skulle ta radion. Och då visade han mig hur den fungerade. Och då sa jag att snart vet jag allting om din fartygsbrygga för vi hade redan pratat om just den här typen av radar och autopilot. Då sa jag att nu kan jag snart ta ditt jobb.

FL: Något socialt snack med befälhavaren?

MT: Nej, jag vet inte. Nej, inte något särskilt så.

FL: Höll han sig på sin kant eller?

MT: Ja, och sen så kom han ju gående som du sa, att han skulle ut och röka, skriva

SEKRETESS

skeppsdagboken, hämta kaffe, och rörde sig så. Men efter tre och en halv timme så har man väl sagt det man vill säga.

FL: Var han inte involverad alls i varken framförandet eller utkiksbiträde eller något sånt där?

MT: Jag skulle säga att han var på sin sida och hade goda möjligheter att titta ut genom fönstret. Och han var ju som sagt delaktig och visar utrustning och ja, positioner och sådana saker.

FL: Hade ni kommit överens om att han skulle ha någon särskild utkiksfunktion?

MT: Nej, det hade vi inte kommit överens om uttryckligen.

FL: Hade han liksom bett dig att sköta detta helt och hållet eller hur kom det sig att det blev att han var så passiv på bryggan och ägnade sig mest åt kontorsarbete och du ensam hade hand om alltihop?

MT: Det kan jag inte svara på, hur han bedömde det.

FL: Var det ditt förslag eller var detta en självklarhet att det skulle vara den här arbetsfördelningen som du nu har berättat om?

MT: Det var inte mitt förslag men det är den arbetsfördelningen som i normalfallet råder med den här typen av fartyg.

FL: Inget behov av särskild utsikt som hjälper till?

MT: Ja, så som jag har berättat så tycker jag att jag hade jag höll den utkik jag behövde för navigationen och vad det gäller bemanningen i övrigt på bryggan så är det ju upp till befälhavaren att bemanna bryggan han är ju inte omedveten om vad som pågår runt honom heller. Om han hade tyckt att det var ett behov av trafik med utkik så hade han gjort det.

FL: Andelen handstyrning, andelen autopilotgång har jag frågat om lite tidigare. Kan du försöka beskriva det lite närmare när vi talar om passagen ja, säg ifrån mellan Uddevalla och Stenungsund och där är det ju smalare och sådär. Andelen handstyrning och autopilotgång på den delsträckan.

MT: Autopilot. Hon styrde väldigt bra på autopilot. Det är ett bra system.

FL: Och det var du som ställde in den varje gång eller?

MT: Ja.

FL: Och behövde du kompensera några gånger eller?

MT: Ja, alltså. Ingenting är perfekt. Vad menar du med att kompensera och justera?

FL: Ja, alltså ändra det för att liksom vek av.

MT: Nej, hon styrde bra.

FL: Men sen svänger ju farleden lite grann. Behövde du på det sättet ställa in?

MT: Ja, man kan göra det på flera olika sätt med autopilot. Man kan programmera hela ilen

SEKRETESS

från början till exempel. Vilket jag är ganska van vid att göra för jag har jobbat med de här systemen innan. Jag gör gärna det.

FL: Du går hellre på autopilot och skötte den för hand eller?

MT: Jag skulle säga att det är också praxis att köra på autopilot. Däremot kör jag alltid under Tjörnbron på handstyrning och om jag skulle behöva ta handstyrning i någon annan gir för att autopiloten inte styr tillräckligt bra så är det ju ett knapptryck bort att göra det. Därför kan man köra på autopilot på det här viset, därför att det finns alltid möjlighet att snabbt ta handstyrning.

FL: Och vid passagen av olycksområdet vad var det för styrning då?

MT: Autopilot.

FL: Och det hade det varit sedan?

MT: Tjörnbron.

FL: Med hur många kursförändringar, justeringar?

MT: Du menar hur många girar?

FL: Ja, girar, precis.

MT: Ja, det får jag ju ta fram.

FL: Men ungefär. Hur ofta behövde du jobba med detta?

MT: Nej, det vill jag nog i så fall svara på i detalj och med någon form av vad som var i min kursbok. Jag kan inte bara dra till med något.

FL: Är det någonting som du har förberett då alltså?

MT: Nej, men jag har ju min kursbok och jag har ju min iPad där min ruttplanering och sådana saker finns. Då kan jag svara på hur många girar vi har där.

FL: Men just där nere vid Katten så där svänger ju farleden lite grann västerut.

MT: Efter Mittholmarna så är det en kurs ner till i princip till innan Krokomsbojen. Den är 315 grader.

FL: Så att som du nu kan din rutt här var det samma inställning autopiloten mellan vilka girpunkter då?

MT: Mittholmarnas fyr, där kommer jag till 315 grader. Jag har börjat tidigare lite innan men ungefär då ska man på 315 grader.

FL: Mittholmarna kurs?

MT: 315 grader.

FL: Och det

SEKRETESS

MT: Då kommer man i den vita sektorn på Älgöns fyr.

FL: Och nästa justering av inställningen skedde vid vilken punkt?

MT: Alltså en eller två grader för att kompensera för eventuell avdrift har jag ju gjort på den här vägen ner för det är en nordgående ström som kommer upp och sätter in mot Vallhamn där. Där har jag kompenserat någon grad till babord.

FL: Men någon mer fundamental kursändring först var då någonstans?

MT: Innan Krokholmsbojen börjar gira in mot Meeholmarna där.

FL: Krokholmsbojen?

MT: Innan Krokholmsbojen.

FL: Den vet vi var den är någonstans. Och då har ju den här olyckan redan inträffat. Så enda kursändringarna det är enstaka graders kompensation för avdrift mellan Mittholmarna och Kråkholmsbojen. Och då på denna delsträckan då är det anledning att göra de här kompensationsåtgärderna på reglagen. Vad pysslade du med då? I övrigt?

MT: Vad jag pysslade med?

FL: Ja.

MT: Jag hade väl koll på radarn och såg att det drev av att hon inte höll den kurs över grund som jag ville och som jag beskrev innan gjorde de observationer jag gjorde i det området.

FL: Upplevde du att befälhavaren störde på något sätt inom samtal eller prat?

MT: Inte vad jag kan minnas.

FL: Det här att så ensam ha hand om både utkiksfunktion och framförandet av fartyget, alltså reglage och sådant där. Är det enligt med regelverket?

MT: Lotsning kan ju se ut på väldigt många olika sätt beroende på vad det är för typ av uppdrag.

FL: Ja, det finns ju liksom föreskrifter, nu tog jag inte med dem tror jag, vakthållning på bryggan. Nej, de ligger upp på kontoret. Det finns ju föreskrifter för hur det ska vara bemannat på bryggan, även under lotsning och sådana där grejer.

MT: Från fartygets sida.

FL: Ja, och (ohörbart) lotsen och sådär.

MT: Jag är ingen fartygsinspektör, alltså det ingår inte i mitt uppdrag och känna till att de följer

FL: Känner du till vakthållningsbestämmelserna?

MT: Ja, det är klart att jag gör.

FL: Och de har följts, tycker du?

SEKRETESS

MT: Det är fortfarande inte upp till mig.

FL: Nej. Vem är det till?

MT: Det är fartyget.

FL: Jaha. Upplevde du att du hade lite för många uppgifter samtidigt här?

MT: Som jag sa, detta är normalförfarandet vid den här typen av tonnage. Vad det rör deras bemanning på bryggan och deras safety management system och de procedurer som de har i det och huruvida befälhavaren har följt dem eller inte. Det är inte min sak att...

FL: Du saknar det inte längre? Liksom stöd då från fartygets sida? Lite hjälp på bryggan?

MT: Jag hade ju befälhavaren där i den... Han fanns ju där.

FL: Men påkallade du hjälp av honom någon gång?

MT: Ja, till exempel vindrutetorkare eller liknande. Alltså när jag ansåg att det behövdes. Jag varskådde honom när vi skulle sakta ner. Jag varskådde honom när vi skulle gå upp på handstyrning. Och han såg till att koppla över.

FL: Jaha. Jag tror inte jag har så många fler frågor om själva... Var du trött till exempel vid detta lotspasset?

MT: Nej.

FL: Hade du sovit närmast innan?

MT: När jag hade sovit?

FL: Ja, detta var ju ett kvällspass.

MT: Nej, jag hade väl sovit natten innan som vanligt, men det var ju...

FL: Och sysslat dagen innan för det här lotsuppdraget med...

MT: Varit hemma och tagit det lugnt. Pysslat lite med... ingenting, gjort något särskilt.

FL: Så, lite till liksom själva misstanken som ju när det gäller oaktsamheten bygger ju mycket på sjövägsreglerna och sådär. Grundläggande är ju regel 5 om noggrann utkik. Ständig och noggrann utkik. Tycker du att du har uppfyllt det?

MT: Ja, det tycker jag.

FL: Inte upptäckt någonting på radarn?

MT: Nej, inte som jag inte har berättat.

FL: Nej. Jag har ju sett på radarbilden ifrån svarta lådan VDR-en.

MT: Okej.

SEKRETESS

FL: Och jag menar att man kan se olycksbåten.

MT: Okej.

FL: Det är ingenting du har sett eller?

MT: Givetvis inte, då hade jag väl naturligtvis gjort något åt det.

FL: Jaha. Regel 13 om upphinnande. Ja, det vet vi ju säkert av målspår. De var ju medgångare. Du och fritidsbåten, ni var ju medgångare. Ni kom ikapp den. Det vet vi säkert av målspår både från den båten och ifrån Misje Verdes AIS och sådär. Och även deras navigationssystem. Så att Misje Verde var ju upphinnande.

MT: Ja.

FL: Och då vet du vem som har väjningsplikten?

MT: Ja. Man har väjningsplikt när man är upphinnande.

FL: Ja.

MT: Enligt Sjövägsreglerna. Men det bygger ju också på att man faktiskt vet att man är upphinnande till någonting som man ska välja.

FL: Onekligen. Så det hänger ju på regel 5 indirekt också. Det förstår jag också. Alternativ har vi ju pratat om eftersom vi har pratat lite grann om åtminstone temporärt sämre sikt. Regel 19. Då gäller ju det här med fartsänkning. Men som jag förstod av din berättelse så har ingen fartsänkning skett under den här resan, passagen, i de här farvattnen.

MT: Du menar just i det aktuella området?

FL: Ja.

MT: Nej, det har inte skett.

FL: Och varför inte det?

MT: En fartsänkning i sig behöver inte betyda att man har säker fart.

FL: Vad är säker fart för dig vid passage här då?

MT: Tolv knop är en väldigt säker fart, är min upplevelse.

FL: Jaha, och det grundar du på?

MT: Min erfarenhet av 1200 lotsningar ungefär.

FL: Ja. Är säker fart inte något som är lägre än fartygets marschfart?

MT: Det beror väl på om fartygets marschfart är.

FL: Ja, och det var i detta fallet?

MT: Tolv knop.

SEKRETESS

FL: Och ni höll väl tolv knop eller?

MT: Ja. Min bedömning var att det var säker fart.

FL: Jaha.

MT: Jag hade ingen anledning att göra en annan bedömning utefter de förhållanden som rådde.

FL: Tyckte du att i någon del av den här resan förelåg sådana förutsättningar att regel 19 är tillämplig, nämligen att inga andra fartyg är i sikte?

MT: Du menar på grund av nedsatt sikt?

FL: På grund av nedsatt sikt, enligt de definitioner som finns?

MT: Nej, jag beskrev sikten i regnskuren för dig alldeles förut.

FL: Och var började och slutade den regnskuren? Vi har koll på detta.

MT: Det är återigen det där med kartstödet. Men nordost om Katten, ungefär innan Lövön, börjar regnskuren. Sen är min bild av det hela att det neråt, efter passage av Katten, så lättade det betydligt. Sen om det fortsatte regna lite grann, men det var inte något lika kraftigt regn.

FL: Så neråt Krokholmsbojen så var det ingen kraftig regnskurväg.

MT: Nej.

FL: Väldigt lokalt då alltså.

MT: Ja.

FL: Och vidtog ni några åtgärder med anledning av den nedsatta sikten ombord?

MT: Jag bedömde inte det som nedsatt sikt. Sikten blev sämre, men...

FL: Inte nedsatt.

MT: Inte nedsatt.

FL: Så du tycker inte att regel 19 och det här påkallandet av signal enligt regel 35 när det är nedsatt sikt det är inte relevanta regler i sammanhanget eller?

MT: Nej.

FL: Nej, jag förstår. Det var inte de förhållandena menar du helt enkelt.

MT: Inte de siktförhållandena som påkallar att man ska avge missignal, nej. Jag har redan förklarat för dig vad jag såg när jag var i det området och det är på de bedömningsgrunderna som jag gör det.

FL: Nej, men då har jag nog inte fler frågor faktiskt. Någon som har några mera frågor?

SEKRETESS

FL 2: Men vi brukar ju alltid ställa frågan om du har något mer att tillägga som vi inte har frågat om som du tycker är viktigt att det framkommer.

MT: Nej.

FL: Någon spontan förklaring till olyckan? avslutande.

MT: Spontan förklaring till olyckan

FL 2: Om du vill förklara något mer.

MT: Nej. Som jag sa innan jag åkte hem från det här jobbet med tanken av att det här var en vanlig dag på jobbet Det är...

FL: Ibland kan man ju komma på tankar i efterhand och sådär om vad man kunde ha gjort bättre eller något sånt där eller så.

MT: Naturligtvis har jag funderat på vad jag har observerat och vad jag skulle kunna ha observerat men eftersom jag inte har observerat någonting som har med att jag skulle varit inblandad i en olycka eller kollision att göra, så nej, jag kan inte komma på någonting.

FL: Nej.

MT: Det som jag har funderat över är ju de observationer jag har gjort och konstaterat att jag tycker att jag har haft bra utkik med tanke på de observationerna jag kan redogöra för.

FL: Nej, men då har jag inget mer heller.

FL 2: Har du någon fråga?

FL 3: Nej.

FL 2: Nej, har försvararen någon fråga?

FÖ: Ingen fråga, tack.

MT: Vill vi ha en paus innan förhöret avslutas?

FÖ: Det kan vi gärna ha. Vi gör så, tänker jag.

FL 2: Då tar vi en paus. 15.07.

Paus mellan 15:07 och 15:11.

FL 2: 15:11, åklagaren.

FL: En kompletterande fråga från åklagaren. I det här olycksområdet kring Katten och Lövön. Såg du några fartyg eller båtar med skeppsljus?

MT: Det har jag förklarat redan. Jag såg ett eko på radarn och jag tittade på den i kikaren och det var en vit lanterna.

FL: Det var en?

SEKRETESS

MT: Vit lanterna.

FL: Jaha. Som?

MT: Jag har redan förklarat detta.

FL: Den kan inte ha blivit påkörd?

MT: Det var något mötande och den gjorde ungefär 20 knop. En snabbgående motorbåt som gick norrut.

FL: Och det var enda skeppshuset som du har sett?

MT: Förutom ankarliggaren Celtic som också har förklarat de som låg på ankarplatsen. Där man såg både ankarlanterner och däcksbelysning som var tänd.

FL: Då kanske jag ska ställa den kompletterande frågan på det temat. Den olycksdrabbade, påseglade båten upphunna var ju i sällskap med en liknande båt. De var släkt, det var två bröder med varsin familj och varsin båt. Och du har ju själv berättat att du körde om den ena lite senare. Och de har berättat att de båda hade lanternor tända.

MT: Jaha.

FL: Hur kommer det sig att du inte har sett olycksbåten då?

MT: Det kan jag inte svara på.

FL: Då så, det var bara det. Tack.

FL 2: Då avslutar vi för det. 15:13.

Polisen

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet	Diarienr
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst	5000-K809967-26

Hörd person	Personnummer
Hammarskär, Fredrik Karl	19840418-6010

Den hörde är	ID Styrkt	Sätt	Ställning till misstänkt - målsägande - vittne
Misstänkt	Ja	Passfoto	

Tolk

Språk

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om	Underrättad om misstanke
Vållande till kroppsskada, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-14
Vållande till annans död, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-14
Vållande till kroppsskada, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-14
Vållande till annans död, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-04
Vårdslöshet i sjötrafik, Fullbordat, Gärningsman	2026-08-04

Ytterligare information om anledning till förhör

Kompletterande förhör avseende vårdslöshet i sjötrafik, vållande till annans död samt vållande till kroppsskada.

Underrättad om 12 § FUK

Ja

Underrättad om rätt till försvarare	Godtar försvarare/biträde som rätten förordnar	Försvarare/biträde närvarande
		Ja

Försvarare/biträde önskas

Thomas Håkansson

Förhörsledare	Förhörsdatum	Förhör påbörjat	Förhör avslutat
Henrik Norlin	2026-08-14	09:07	10:34

Förhörsplats	Typ av förhör	Förhörssätt
Förhörszonen pl 2, EFP Gbg	RB 23:6	Videobandsförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

HenNo

Berättelse

2026-08-14 09.07.19_hd.mp4

Ärende: 5000-K809967-26
Datum/tid: 2026-08-14 09:07:00

FL: Förhörsledare Henrik Norlin
MT: Misstänkt Fredrik Hammarskär
ÅK: Åklagare James von Reis

FL: Då har jag startat bandspelaren och så läser jag in för mitt huvud för inspelningens skull att det är förhör i ärende K809967-26 med Fredrik Hammarskär och det är den 14

SEKRETESS

augusti klockan 09.07. Förhörsledare Henrik Norlin och åklagare James von Reis. Advokat Tomas Håkansson som finns med i rummet. Förhöret avser då samma brottsmisstankar som tidigare, det vill säga vårdslöshet i Sjötrafik, vållande till annans död. Och sen har det tillkommit en ny brottsmisstanke som jag tänker att åklagaren får formulera eftersom du inte har fått den tidigare.

ÅK: Ja, och då vill jag informera om att Fredrik Hammarskär också ska misstänkas för brottet vållande till kroppsskada i två fall, med det här korta gärningstillägget till den tidigare oaktsamhetsgärningen. Genom den här oaktsamheten så har du även vållat att två personer orsakats kroppsskada som inte är ringa. Albin Sorman Olsson i form av sårskada i pannan som måste sys, blödande, tryckorsakad skada i öron och allmän nedkylning som försatt honom i ett livshotande tillstånd. Och så barnet Ebbe Sorman Olsson i form av blödande, tryckorsakad skada i öron och kraftig allmän nedkylning som försatt honom i ett livshotande tillstånd som krävt en tids avancerad medicinsk vård med respirator och intensivvård. 3 kapitel 8 paragrafen, första stycket brottsbalken.

FL: Okej, och i förra förhöret så underrättelses du om dina rättigheter jämlikt förundersökningskungörelsen. Det gäller ju precis samma sak nu. Du har din försvarare närvarande. Du behöver inte uttala dig om egen skuld eller så. Finns det frågor som kommer som du inte vill svara på eller vill du ta en paus, säg till. Och du behöver inte svara. Bara så du känner till det. Är det som så i övrigt att du känner, fan, jag vill ta en paus. Jag går på toaletten och vill ha ett glas vatten. Säg till, vi löser det. Så du känner det bara. Ja, jag tänkte bara, det har ju gått ett litet tag sedan förra förhöret. Är det någonting som du har gått och känt att det här skulle jag vilja berätta rent spontant utan att det kommer en fråga. Eller att det är någonting jag vill säga eller vill du att jag ska ställa de frågorna som jag har?

MT: Nej, jag har inget som jag vill... Spontant, jag tycker jag redogjorde ordentligt i det förra förhöret för min bild av vad som har hänt.

FL: Ja, men det är bra Fredrik. Då tänker jag så här. Det är ju så att vi har... Du ska få se en visualisering av hur tre stycken fartyg har rört sig vid tidpunkten för den här kollisionen. Och då är det då Misje Verde, där har vi uppgifter inhämtat från Sjöbasis och det är AIS-positionerna på det fartyget. Sen så är det dels den förlista båten då eller fartyget Doris då och sen så finns det en båt som åker i sällskap med Doris och den heter Elsa. Och de använder en tjänst som heter Skippo för navigering av de här två båtarna. Det är Skippo de har i en telefon, eller det är två telefoner. En i varje båt. Och det vi har gjort då, det är att vi har hämtat in positionsuppgifterna ifrån Skippo. Den ena telefonen, den har ju sjunkit så där kan vi inte rädda den telefonen. Så där kommer uppgifterna enbart från Skippo. Den andra telefonen, den fanns ju i den båten som inte sjönk. Och den telefonen finns i beslag och där kan vi se då att positionsangivelserna finns även i telefonen. Det är telefonens GPS som läser. Den skickar ut positioner till Skippo. Så det är liksom grunden för den här visualiseringen. Sen så har vi lagt de här koordinaterna i en karta. Det är inget sjökort, men det är en karta. Och då kan man utifrån en viss tid då se vart alla de här tre båtarna är i en viss tid. Och så ser man klockan går och man kan också se fart och man kan se kurser.

ÅK: Tillägg lite från åklagaren. Jag vill att vi ska lägga in det, om möjligt tekniskt med polisens forensiker, i sjökort förstås. Men man jobbar med det fortfarande. Nu kommer du att visas på topografisk karta.

FL: Jag fick det imorse att de kommer inte att lyckas med det. Det var det senaste jag fick.

ÅK: Vi får visa det på annat sätt då.

SEKRETESS

FL: Så ser den ut. Jag kan trycka på play och då kommer du att se den här visualiseringen. Och positionsangivelserna. Så där. Och du ser, den börjar klockan 21.19. Och då löpte den i realtid fram till 21.31.

Fredrik förevisas visualiseringen av positionerna på fartygen Misje Verde, Doris samt Elsa 260728 kl 21.19 - 21.31.

FL: Har du något att säga spontant när du ser visualiseringen?

MT: Nej, egentligen inte.

FL: Nej. Om du såg där, så strax efter att Doris förliser, då passerar ju Misje Verde ytterligare en båt som jag sa heter Elsa då. Och det sker på ganska nära avstånd. Och beräkningar på de här målspåren som vi har gjort, de ger ett avstånd på under 50 meter. Enligt Skippo så säger de att deras positionsangivelse har en säkerhet på 5-10 meter på sin position. Och jag har räknat med den marginalen så att säga. Om den skulle visa fel så dåligt som möjligt så blir det 50 meter. Och jag läste i ditt tidigare förhör där Fredrik, att du har beskrivit en mindre motorbåt som du lägger märke till visuellt i det här området, som jag förstår, på styrbords sida, om jag minns rätt från förhöret. Och då har du beskrivit också att det är ungefär 100 meters avstånd ut på styrbords sida. Och då undrar jag, som inte jag kunde läsa ut av förra förhöret, om du nämnde den här iakttagelsen av den här motorbåten för befälhavaren på Misje Verde.

MT: Nej, det tror jag inte.

FL: Nej. Nu när du har sett det här, enligt din bedömning, skulle det kunna vara Elsa som du iakttog vid det tillfället? Är det ungefär tid, plats, rätt?

MT: Ja, men det kan nog stämma ganska bra med det som jag har sagt innan. Det är ungefär där vid Ankarplatsen, norr om Krokomsborgen. Och den är på väg åt. Ja, ute på styrbordssidan.

FL: Lägger du märke till någonting annat speciellt än att det bara är en motorbåt?

MT: Ja, jag vet ju att jag sa till JRCC när de ringde och frågade mig om mina observationer i området där att jag sa att det var en snipa. Det är ju en lite större motorbåt, ruffad. Jag vet inte vad modellen heter, men det jag kunde se är att den inte har en platt akter, utan en rundad akter. Det kallar vi väl snipa, men det är ju ingen snipa. Det är ju en definitionsfråga vad fan en snipa är. Rund akter för mig i min värld från Bohuslän är ju snipa, plattakter är julle eller motorbåt.

FL: Vi har ju uppgifter på att den här Elsa skulle ha fått problem ungefär vid den här tidpunkten med en brand ombord. Är det någonting som du iakttar på något sätt?

MT: Nej.

FL: Det ska vara ett överhettat lager någonstans i båten som gör att de får problem.

ÅK: De går ner i fart.

MT: Nej, det har jag inte lagt märke till.

FL: Nej, jag förstår att du säkert hade berättat det om du hade vetat det men jag var tvungen att ställa frågan.

SEKRETESS

MT: Hade det brunnit hade jag ju sett det. Jag har sett en motorbåt. Det är inte mer än det som jag har sagt, som jag vet om det.

FL: Nej, jag förstår. Okej, jag ska gå vidare. Så har jag några frågor om arbetsfördelningen på bryggan. Som jag har förstått så finns det två stycken radarskärmar på den här båten. Två som visar radar. Två olika radar. Håller du med om det?

MT: Det är två radarskärmar ja.

FL: Som jag förstår så arbetar den ena radarn på X-band och den andra radarn arbetar på S-band. Och...

MT: Den radarn jag använder arbetar på X-band. Den andra vet jag inte vad den är inställd på.

FL: Nej, okej. Vet du...

MT: Det vet säkert... det kan ni ju ta reda på. Men jag vet inte.

FL: Nej, du vet inte. Utan det är X-band som du tittar på.

MT: Ja.

FL: Vet du vad skillnaden är?

MT: Jag använder företrädesvis X-band därför att den är bättre för skärgårdsnavigering. Och det är också så som jag har blivit lärd på alla sätt. Den har ju ett... exaktare vinkel. Den får mer precisa mål. Som funkar mycket bättre för skärgårdsnavigering. Plus att det är den radarn som är den som är kravet att ha. På grund av att den kan ta in Raycon och Search and Rescue transponders. Så jag använder företrädesvis alltid X-band. Om inte det är uppenbart att X-bands-radarn, när jag kommer fram till den och ser att den är kass och då ser jag att det andra är bättre. X-band är mycket mer... Jag skulle säga att det är praxis att man använder X-band. Det kan hända att andra kollegor använder någon annan radar. Så har jag blivit lärd. Det är det som är poängen med X-band. Den är bättre i skärgårdsnavigering.

FL: Jag vill höra om du har gjort en reflektion runt vilken typ av radar du brukar använda. Som jag förstår det på så får du möjlighet att använda X-band. Då är det det du använder.

MT: Ja. Sen är också autopiloten i den radarn. Det är ett integrerat system. Autopiloten fungerar bara på den radarn. Man kan inte ha autopiloten i den andra på grund av någon teknisk... vad vet jag.

FL: Och det är så generellt eller är det bara så på den här båten?

MT: De där systemen funkar ju så att man kan välja master på ett eller annat ställe. Men det är inte säkert att man kan det på den här, det vet jag inte. Eller att det inte funkar på den här, det vet jag inte heller. Men i de här systemen... De finns ju på många ro-ro-båtar och DFDS har dem. Då kan man välja, beroende på vilken sida man sitter på, kan man välja att ta över autopiloten på det systemet som man sitter och jobbar med. På just den här båten så kan man ta det på styrbordssidan. Det hade han sagt till mig på ankomsten.

FL: Ja, just det.

MT: Men eftersom X-bandsradarn var i den så tyckte jag att det är väl fine då.

ÅK: Och den visades på vilken sida om fåtöljen?

MT: Styrbord.

FL: Då undrar jag, X-bandet visas på styrbord och du känner ju inte till vad som visas egentligen på vänster för du kollar inte det. Men vet du om man kan byta plats på det här? Kan man switcha över så att X-bandsradarn visas på babords sida till exempel? Är det något du känner till? Eller är det något som du har tänkt?

MT: Nej, det vet jag inte om man kan på den här båten.

FL: Min nästa lite mer specifika fråga. Jag fattar ju vad svaret kommer vara då. Om du har sett eller känner till att någon har bytt plats på X-band och S-bandsvisningarna vid något tillfälle som du känner till under tiden du är på båten eller någon har sagt någonting om det?

MT: Nej.

FL: Nej, det är ju samma. Jag förstår ju det.

MT: Det enda jag vet är att befälhavaren slår på Chart overlay i radarn.

FL: Mm.

MT: Och sen frågar han, du kanske inte vill ha det. För det är många lotsar, det vet ju jag också, de vill inte ha det i radarn. Och jag sa, nej, men det är okej. Jag tycker det är ganska bra. Man får en bra positionsreferens hela tiden.

FL: Ja, just det. Bra. Och så hade jag en fundering runt utkiken. Vet du om det fanns någon på Misje Verde som hade uppgift att vara utkik vid den här tiden för händelsen? Förutom att du framförde båten så att säga, eller fartyget.

MT: Befälhavaren hade alla möjligheter att titta ut och vara utkik.

FL: Ja.

MT: Han är ju på bryggan hela tiden. Han befinner sig ju framme vid fönstret.

FL: Ja, just det. Fanns det någon mer som du känner till? Plockade han upp någon matros?

MT: Det gick vi också igenom förra gången på förra förhöret. Det har jag svarat på.

FL: Okej. Styrmannen på Misje Verde. Den ordinarie överstyrmannen på Misje Verde. Han hade inte någon direkt uppgift under tiden som du befann dig på fartyget som jag har förstått av ditt tidigare förhör var kaptenen. Vad är din uppfattning om det? Är det så det brukar vara? Varför inte överstyrmannen på bryggan?

MT: Det kan jag inte svara på. Ansvarsfördelningen, bemanningen och bryggan är ju inte lotsens jobb eller ansvar. Och vad han gjorde under den här resan, det har jag ingen aning om.

FL: Nej. Men du har lotsat många båtar. Brukar det vara så här eller brukar överstyrmannen vara på bryggan?

SEKRETESS

MT: Anledningen till att han överhuvudtaget har lots är ju att när man bara har två nautiker ombord, det vill säga befälhavare och en styrman, så får man inte köra själv. Vilket han skulle ha fått efter att ha gjort en resa med lots. Så hade han fått köra själv enligt lotspliktsföreskrifterna om han hade haft en styrman till. Men det har han inte, så då måste han ta lots. Vilket betyder att de går på ett tvåvaktssystem. Så om de ska få sova någon gång så kan man inte vara mer än en på bryggan. Eller ja, det kan man väl, men då får man inte sova. Då bryter man väl mot vilotiderna antar jag. Och det är praxis. Det här tonnaget så skulle jag säga att i 99% av fallen så är det så här.

FL: Bra.

MT: Heller inte unikt för det här lotsområdet. Utan jag skulle säga att det är precis samma sätt i hela Sverige. Eller sämre.

FL: Vi har ju tittat på uppgifterna i den VDR som är bärgad från fartyget. Och jag tänker att vi ska titta på två stycken avsnitt nu. Den här VDR i det här fartyget är rätt okej skulle jag säga. Det finns mikrofoner på bryggan som tar upp ljudet ganska bra från samtal på bryggan. Det finns mikrofoner på utsidan av bryggan som också tar upp ljud ganska bra. Till exempel regn och vad det brukar vara. Och sen så har vi det som visas på de två radarskärmar som finns på fartyget. Och jag tänker att du ska få börja med att titta. Jag har plockat ut 15 minuter. Det börjar 21.15 och slutar 21.30. Jag tänker att du ska få börja med att titta på x-bandsradarn. Den uppdaterar var femtonde sekund. Kan det stämma enligt din uppfattning eller är det någonting man reflekterar över?

MT: Du menar VDR-inspelningen?

FL: Ja, eller radaranvisningen överhuvudtaget?

MT: Nej, men den går ju hela tiden. Det är ju mycket tätare än var femtonde sekund.

FL: Okej, så du får en ny bild tätare än var femtonde sekund?

MT: Absolut.

FL: Ja, uppfattat. Det vi kan se på VDR-inspelningen är den bilden som visas var femtonde sekund. Jag tänker, du får... Du får titta på det här. Du får kommentera om du vill. Om du gör någon iakttagelse som du tänker på och så vidare. Sen har jag några frågor som man kan ta efteråt också. Men det är helt fritt att kommentera det du...

MT: Är den i normal fart?

FL: Så? Ja, den är precis i...

MT: Ska det ta en kvart att titta?

FL: Ja, det gör det.

ÅK: Ska du... Ja, det är ju du som... Det är du som ska se bäst, men... Är det okej för dig att se det så?

//Radarbilden på X-bandsradarn hämtat ur VDR förevisas Fredrik. Bilden startas från kl 21:14:59.//

ÅK: Ja, jag ser. Går den eller?

SEKRETESS

FL: Ja. Vi kan titta på tidsangivelsen här då. Nu är den ju på 21:14:59.

ÅK: och här nere är total speltid då.

//Fredrik tittar på materialet under tystnad.//

(26 min 45 sek in i förhöret)

ÅK: Där ändrades väl regninställningen?

MT: Ja, lite innan där började det.

ÅK: Ja, det är två steg där ja.

MT: Det hänger ju kvar trails som tar ett par svep innan de försvinner.

(tystnad)

(30 min 11 sek in i förhöret)

ÅK: Regninställningen är kvar. Fastän det väl inte verkar regna så mycket längre va? Just där.

MT: Det är fortfarande regnklutter på radarn. Det är tre minuter trails. Det tar ju tre minuter för de kluttrarna. Men här är ju nya slag på regn.

ÅK: 21:27 vet vi ju att olyckan inträffade. Påkörningen.

(tystnad)

FL: Mm. Så, då är den slut.

ÅK: Det var X-band-radarn. Ja, på styrbords... Displayen på styrbordssidan då, som vi visade.

FL: Precis. Vad har du att säga om det du ser på radarskärmen?

MT: Ja, jag ser ju uppe vid Mittholmen, så ser jag att de här två målen är där. Men det har jag inte lagt märke till under, alltså, när jag var där.

FL: Nej.

MT: Jag har ju nämnt det här målet som kommer där längre söderut sen. En snabbgående motorbåt.

FL: I nordlig riktning?

MT: Ja, den som kommer vid Krokholmsbojen och sen går upp mot Lövö Båda. Det är väl

en av de sakerna. Du nämnde att regnkluttret fortfarande är på. Det är väl en av de sakerna som gör att jag anser att radarn fungerar bra. För det är ju en snabbgående liten, troligen en liten båt. En topplanterna. Så att den syns ju supertydligt på så sätt.

ÅK: För att den är snabbgående då eller?

MT: Nej, men det har ingen betydelse att den är snabbgående egentligen. Utan det är väl snarare att radarn fortfarande visar. Oavsett att det är regnklutter på så visar den fortfarande småmål. Jag ser ju att de målen är där, men sen när regnskuren kommer så är det ju vad som är klutter och vad som är liten båt det är väldigt svårt att se. Det är väl egentligen det jag kan säga. Min egen minnesbild av vad jag såg på radarn jag kan inte minnas att jag har sett de här två efter Mittholmarna.

FL: Det blir ju som en hypotetisk grej för nu vet man ju vad som hände och hela den här biten, men om du hade liksom noterat de här under själva färden i realtid så att säga, hade du vidtagit någon åtgärd då?

MT: Ja, givetvis. Då hade jag ju hållit stenkoll på dem och kanske även positionerat mig annorlunda och tutat. Men det hade ju varit för att jag hade sett dem i så fall. För de kör ju uppenbarligen precis mitt i farleden. Det ska väl tillägga att det är ju också så man planerar i Skippo så hamnar man ju där.

FL: Du sa vissa saker man kan göra. Man hade kunnat ha stenkoll på dem, sa du. Haft en annan utkik. Hade man kunnat göra något mer?

MT: Alltså, om jag hade sett dem så hade jag ju följt upp det.

FL: Hur kan man följa upp det? Säg om du ska berätta för någon som inte har en aning. Hur följer man upp ett sådant här mål? Hur kan man göra?

MT: Ja, man kan ju plotta det i radarn naturligtvis med ARPA-funktionen. Och då får man ju egentligen en att radarn följer det då. Det finns ju andra sätt också. Alltså bara titta noggrannare på just det.

FL: Och hade du sett det vid det tillfället då är det någon sådan typ av åtgärd som du hade gjort. Har jag förstått det rätt då?

MT: Ja.

FL: En fundering bara. Hur bedömer du förutsättningarna att gira eller väja för för radarekorna som du ser sydost om katten då egentligen utifrån djup, övriga förhållanden på platsen och din kunskap om hur förhållandena ser ut på platsen. Går det att gira?

MT: Det går ju att göra en mindre kursändring. Sen hur. Man kan ju inte komma undan hur snabbt som helst beroende på hur långt ifrån man girar. Men det är ju inte jättemycket plats. Lövebåda är ju bara 2,8 meter. Där kan jag inte köra. Andra sidan, Lövebåda så är det ju grunt också. Och närmare katten man är ganska nära katten när man kör där man ska vara. Närmare vill man ju inte gå där heller. Det handlar om ett antal meter.

FL: Så det är ganska trångt där?

MT: Det är trångt där, ja. Sen är det också att ligga på rätt ställe för att komma på rätt ställe när man ska gira nästa gång. Det handlar ju om det också. Det är ju liksom det som är

SEKRETESS

framförandet av fartyget. Lotsens uppgift är ju att köra på rätt ställe i leden.

ÅK: Hade det varit lämpligt att ge uppmärksamhetssignal?

MT: Om jag hade sett dem hade jag gjort det. Precis som vi gick igenom förra gången.

FL: Har vi precis samma tidsintervall på S-Bandsradarn. Och som jag har förstått tidigare. Du har ju inte tittat ens på S-Bandsradarn för den är på babords sida.

ÅK: Den rullade ju ändå.

FL: Den rullade. Jag tänker att man skulle kunna titta på den. Man behöver inte titta på den. Man kan spela upp den lite snabbare om du tycker att det känns okej eller vill du titta på den i realtid. 15 minuter eller så har jag i alla fall visat den.

MT: Du kan spela upp det snabbare om du vill.

FL: Jag höjer lite hastigheten. Då kommer den gå en och en halv gång i farten.

ÅK: Halva tiden då.

FL: Ja, ungefär. Två tredjedelar ungefär.

//Radarbilden på S-bandsradarn hämtat ur VDR förevisas Fredrik. Bilden startas från kl 21:14:59.//

MT: Den har en annan skala också.

FL: Men som jag har förstått du hanterar inte ens den här...

MT: Jag har inte ställt in den och inte använt den. Befälhavaren använde den i början på lotsningen efter avgången.

FL: Ja, det är precis som han säger också. Han säger att han brukar använda den här när man lägger till och lägger ifrån för att den ger så kort...

MT: Ja, det brukar ju vara så att man ställer in sin radar som den som man använder. Här har han ju... Den största skillnaden är att det är dubbelt så stor... eller hälften så stor skala i den här också.

FL: Mm.

(tystnad)

ÅK: Och här syns väl lite amatörmässigt beskrivet farträderna efter de två fritidsbåtarna som tjocka ljus, mörkgröna streck eller hur?

MT: Ja, det är ju det som är trails då som är tre minuter.

ÅK: Precis.

SEKRETESS

MT: Att de är tjockare beror ju också på att målen är tjockare för att S-banden smetar ut allting mycket mer.

ÅK: Medan vi tittar på detta kan jag ju säga om du kan kommentera varför... vi vet ju i utredningen att brorsans båt som låg före den båten som seglade på och kolliderade den båten är lite kantigare i formen. Den är lite större än den förlista båten och den är lite kantigare i formen jämfört med den påkörda båten som är betydligt mer avrundad. Kan det förklara varför det blir tydligare eko av den främre båten av de två i följe där?

MT: Du menar de radartekniska?

ÅK: Ja.

MT: Vill du att jag ska beskriva hur radar fungerar?

ÅK: Har du någon synpunkt på det? Vi ser ju att den främre båten där är ju den som syns kanske allra tydligast.

MT: Alltså, ja. Plast överhuvudtaget är ju inte så bra radarmål. Stål är mycket bättre. Och det var frågan om hur stor yta som radarn har att träffa på. En liten låg båt som är smal och avrundad akterifrån. Det är en väldigt liten träffyta. Jämfört med någonting som sticker upp och är lite mer fyrkantigt och har en mer flat yta.

ÅK: Precis.

(tystnad)

ÅK: Och nu var klockan 21.27 ungefär va?

MT: Ja.

ÅK: Och där passerar ni brorsans Simons båt.

ÅK: Jaha.

FL: Slut. Jag vet att du har inte tittat på den här radarskärmen själv under själva resan. Kan man säga någonting om det liksom? Får du någon annan bild av det nu? Om skärmarna varit närmare eller... jag vet inte... varandra. Hade man tittat på båda då eller hur funkar det?

MT: Ja, det kanske man hade gjort om de hade stått närmare.

FL: Yes. Det slog mig en annan sak. I ankaruta M4 där så ligger ju en båt som heter Celtic. Hindrar den på något sätt en riktningsförändring för att undvika de fritidsbåtarna.

MT: Den ligger ju förhållandevis nära men några grader går ju alltid att flytta på sig.

FL: Jag har inga mer frågor om radarförevisningarna. Har du någonting?

ÅK: Ja, alltså är vi överens om att båda de här fritidsbåtarna syntes på radarn?

SEKRETESS

MT: Inledningsvis på X-bands-radarn i alla fall.

ÅK: Ja.

MT: Men efter att regnet kommer så betydligt sämre och i efterhand går det kanske att skönja men det är skillnad på det....

ÅK: men är vi överens om att de syntes under ganska lång tid på X-bands-radarn också? Innan, men...

MT: Definiera "lång tid" då.

ÅK: Varför såg du inte detta?

MT: Hade jag vetat det så hade det varit väldigt enkelt.

ÅK: Har du någon minnesbild att du pysslade med någonting annat då?

MT: Nej, det är som jag har sagt innan.

ÅK: Har du någon minnesbild av var du befann dig? Nu när du har sett det här lite närmare så kanske minnet återkommer något närmare. Var befann du dig rent fysiskt på bryggan? När ni passerade Katten och norra delen av Lövön där? Från Mittholmen ner till Lövän?

MT: Jag har ju befunnit mig antingen framför radarn där stolen står, där man ser radarn eller så har jag gått på bryggan.

ÅK: Gått runt på bryggan? Ja, för du... Om du hade stått och tittat på radarn så hade du väl sett det här, eller hur?

MT: Ja, alltså...

ÅK: Och då har du ju alltså inte stått vid radarn och sett det? Nej, men... Det är väl en så pass lång tid då, eller?

MT: Jag har ju stått vid radarn eller varit och rört mig på bryggan men jag har ju inte gjort något annat än det och jag har ju inte stått still borta från radarn under någon...

ÅK: Mer än ungefär...

MT: Ja, vad kan det vara? En minut, 30 sekunder. Jag har inte stått och glott någon annanstans jag har inte varit på toaletten jag har inte gått någon annanstans.

ÅK: För det här syntes ju ändå på X-band-Radarn väldigt mycket längre tid än 30 sekunder, en minut, eller hur?

MT: Men nu har jag svarat.

FL: Ja.

ÅK: Och förstår jag dig rätt att den här. S-Bandradarn tittade du över huvud taget inte på?

MT:Nej, som sagt, jag använde X-Bandradarn.

SEKRETESS

ÅK: Du nämnde sist att du hade din padda.

MT: Ja, den var...

ÅK: Var låg den någonstans i den här layouten? Miljön?

MT: Den stod bredvid radarn, styrbord om radarn.

ÅK: Och den använde du till att?

MT: Eftersom jag såg att det var regnby på gång som ett extra navigationsstöd. Det är det den är till för.

ÅK: Ja.

MT: För att ha koll på...

ÅK: Ja.

MT: Det är lite så man tänker, att man använder allt man kan.

ÅK: Och när regnskuren hade passerat, var det inte anledning att ta bort klutterfiltret?

MT: Det var ju fortfarande, ja det värsta regnet hade passerat, sen lättade det ju betydligt. Samtidigt som jag ändå kunde se Krokomsbojen som är en boj.

ÅK: Visuellt?

MT: I radarn.

ÅK: I radarn.

MT: Och jag kunde ju se en fritidsbåt som kommer som är liten, vilket jag bedömde som att då ser jag små mål på radarn.

ÅK: Och vilken liten fritidsbåt är det som du pratar om nu?

MT: Den som kommer nerifrån Krokomsbojen och går upp mot Lövö Båda.

ÅK: På en nordostlig kurs?

MT: Nordostlig kurs, ja. Den syns ju väldigt tydligt.

ÅK: Den så kallade snabbgående båten på nordostlig kurs.

MT: Ja.

ÅK: Det är den enda båten i den här miljön, i det här vattenområdet som du har uppmärksammat egentligen då?

MT: Jag har också svarat på om motorbåten vid ankarplatsen, eller hur?

ÅK: Jaha, ja, ja.

SEKRETESS

MT: Och den som låg förtöjd på katten.

FL: Ja.

ÅK: Nej, men då är jag nöjd så, tack.

FL: Då har jag några frågor. Din uppfattning om fartyget Misje Verde. Bara utifrån hur du uppfattar det här fartyget. Om du håller 12 knop som man gör ungefär här, med det fartyget. Vilken stoppsträcka har Misje Verde? Hur snabbt kan det gå från 12 knop till stillastående?

MT: Det kan inte jag svara på. Det finns i karaktäristiken från testturerna. I den här konditionen.

FL: Ja. Om du skulle behöva panikstoppa, hur skulle du gå tillväga då?

MT: Jag skulle lägga en hård gir åt ett håll där jag vet att det finns vatten. Det är det absolut effektivaste sättet att få ner farten. Om det är framfarten man är ute efter. Men då får man också en kursändring. Annars är det emergency astern. Det finns ju oftast. Alltså full back.

FL: Vad händer med fartyget om du slår full back?

MT: Ja, farten kommer ju gå ner fast ganska långsamt. Samtidigt som det kommer börja göra en... Med det här fartyget så kommer det börja gira styrbord. Och man kommer tappa fullkomligt förmågan att styra. Jag kommer inte kunna välja vart jag kommer hamna. Utan det kommer hamna där det kommer beskriva en styrbordsgir så här. Och sen kommer man sluta ungefär på motstående kurs, fast helt okontrollerat.

FL: Om man skulle välja att göra en gir. Hur bedömde du avstånd och tid från det att du gör din gir till att du får effekt? Säg att du har en punkt, en koordinat, som du vill undvika. Som ligger rakt i din vektor. Hur långt innan måste du påbörja din gir? Vet du det?

MT: Nej, det vet jag inte. I så fall är det på ren känsla. Däremot finns den informationen också i dokumentation från när fartyget byggdes. Alltså F, avståndet från att du lägger roder tills att det börjar hända något. Det är olika för alla fartyg.

ÅK: Det finns väl på den här lilla tavlan på bryggan?

MT: Om den är postad där, annars finns det i dokumentationen.

ÅK: Men hade du orienterat dig om de förmågorna hos fartyget?

MT: Exakt hur långt föravståndet var?

ÅK: Ja, det som står på den här lilla skylten. Stoppsträcka och sånt där.

MT: Inte i detalj.

FL: Och sen en fundering runt väderförhållandena där. Fredrik, hur bedömer du väderförhållandena utifrån skyldigheten att avge ljudsignal under vissa förhållanden, regel 19? Är det tillämpligt här, upplever du?

MT: Om jag hade tyckt att det var tillämpligt så hade jag gjort det. Det har jag inte gjort, så jag tyckte inte att det var tillämpligt i regnskur.

SEKRETESS

FL: Var det någonting som du diskuterade med befälhavaren?

MT: Nej.

//Frågor som mt Kudrin vill ha ställda till Fredrik Hammarskär//

FL: Sen så har jag... Vi pratade ju med kaptenen här för två dagar sedan. Och då hade han några funderingar på frågor som han ville att jag skulle ställa till dig. Och då säger han så här att när man läser rader så kan man utläsa rörelser på olika sätt. Han beskriver det som true motion och relativ motion. Relativ rörelse eller fast rörelse eller vad man ska säga. Din uppfattning om det här, skillnaden, inställningar på radar och så. Kan du säga någonting om det? Hur du ser på det?

MT: True motion och relativ motion. Hade jag haft radarn på true motion så hade ju båten åkt igenom bilden. Och sen hade bilden flyttat sig. Och sen hade den åkt igenom bilden. Jag vill ju se så mycket som möjligt framåt. Man off-centrerar ju fartyget i radarbilden. Beroende på vilken kurs man håller. Så det skulle jag inte säga har någon... har någon betydelse i detta fallet.

FL: Nej.

ÅK: Så i detta fallet så var det inställt på...

MT: Relativ motion.

ÅK: Och det var du nöjd med?

MT: Det har jag alltid.

FL: Finns det någon som jobbar med true motion? Vet du det eller? Är det någonting ni snackar om? Lotsar? På utbildningar?

MT: Nej, inte true motion.

FL: Nej. Det var bara en fråga som skulle ställas. Eh... Sen så var det ytterligare en fråga. När man tittar på radarn här. Då ser man att den planerade rutten som kaptenen har lagt. Den syns ju i en röd linje. Och den rutten som styrs... Man justerar väl lite manuellt, tänker jag. Då förefaller det som att man styrde Misje Verde längre till höger i farleden. Än den här planerade rutten. Hur kommer det sig?

MT: Fartyget har gjort en rutplanering. Jag har också en passetplan som jag lotsar efter. Med mina girmärken, styrmärken, rutter och avstånd. Och det är den jag kör efter.

FL: Och anledningen till att din plan låg lite längre till höger i farleden än kaptenens plan. Kan man säga något om det? Eller är det baserat på dina erfarenheter var nästa girpunkt blir bäst?

MT: Jag har jämfört hans upplag med beskrivningen av vad farleds... Det finns ett streck i farleden. Hur ligger den i förhållande till det?

FL: Jag kan inte svara på rak arm.

SEKRETESS

MT: Inte jag heller, så jag kan inte svara på din fråga.

FL: Bra, då har inte jag någon mer fråga. Någonting mer, åklagaren?

ÅK: Ja, jag har väl några frågor av möjligen lite annan karaktär. Men kan vi ta en paus nu?

FL: Vi kan ta en paus. Då är klockan 10.10. Jag stoppar inspelningen.

FL: Då läser jag för bandets skull att vi återupptar förhöret. Klockan är 10.18 och åklagaren vill ställa frågor.

ÅK: Ja, och då har vi ju pratat mycket om sakomständigheter, men de är ju väldigt klarlagda i den här utredningen redan. Så nu kommer det ju i praktiken att bli en regeldiskussion istället och då vill jag fråga dig först. Vem var väjningsskyldig av de inblandade fartygen i det här händelseförloppet?

MT: Alltså, upppinnade är ju väjningsskyldiga enligt regel 15. Men samtidigt finns ju regel 9 för trång farled.

ÅK: Ja.

MT: För fartyg under 20 meters ska hålla sig så långt som styrbord är möjligt i farled.

ÅK: Ja.

MT: Enligt -ohörbart-.

ÅK: Och applicerat på den här situationen, vad menar du? Hur menar du? Har något fartyg brutit mot någon sjövägsregel?

MT: Ja, de små fritidsbåtarna har ju definitivt brutit mot regel 9.

ÅK: Ja. Och Misje Verde, har det fartyget framförts på ett sätt som inneburit brott mot någon sjövägsregel?

MT: Det är inte upp till mig att definiera det.

ÅK: Det vill du inte svara på, eller?

MT: Nej, det... Det är väl inte min uppgift att definiera vem som har brutit mot någon regel.

ÅK: Men, håller vi med om att Misje Verde är upphinnande på båda de här båtarna? Åtminstone den som blev påkörd, påseglad, kollisionen.

MT: Om du definierar det så, så får du göra det.

ÅK: Reglerna om trång farled, innebär det att en upphinnande båt aldrig ska behöva väja för något som upphinnits i en trång farled?

MT: Det är väl en tolkningsfråga. Dom ska ju inte befinna sig där.

SEKRETESS

ÅK: Ja, jag frågar dig.

MT: Ja, men jag har inte sjövägsreglerna framför mig och kan läsa definitioner och sånt.

ÅK: Nej. Det har du inget svar på, om jag förstår det rätt, här och nu?

MT: Nej.

ÅK: Så är det lite oklart för dig hur långt den här väjningsskyldigheten som ett upphinnande fartyg har i olika situationer och miljöer?

MT: Nej, men alltså om man ser ett fartyg som man är på väg att komma ikapp så håller man ju undan för det.

ÅK: Ja, precis.

MT: Om inte det fartyget håller undan, vilket det borde göra i det här fallet. Alla har ju en skyldighet att undvika kollision i alla lägen.

ÅK: Och vad gör att du tycker att detta är en trång farled enligt regel 9?

MT: Det finns ju definierat i din gamla dom från -96 bland annat att Hakefjorden, vid Mittholmarna, där det är betydligt mer plats, räknas som trång farled, som är avdömt i hovrätten.

ÅK: Onekligen. Men gäller det för alla fartyg i alla situationer?

MT: Det här är ju definitivt ett fartyg som inte kan köra var som helst på det här stället i farleden. Därför att det är inte så mycket plats. Och vi har ett grund som ligger förhållandevis nära farleden.

ÅK: Fanns det ingen möjlighet alls att göra undanmanöver för Misje Verde?

MT: Jovisst, mindre kursändringar går att göra. Under förutsättning att man har sett det andra fartyget.

ÅK: Ja, och så kommer vi in på det här som väl blir den intressantaste frågan kanske, nämligen ansvarsfördelningen på bryggan. Och då har jag lite frågor kring Transportstyrelsens föreskrifter om vakthållning. Känner du till dem?

MT: Ja, de är väl från STCW?

ÅK: Ja, exakt.

MT: Och ratificerade av Sverige.

ÅK: Och där är ju det inarbetat kapitel 8 i STCW-konventionen, om watchkeeping i de här. Det är vi överens om va?

MT: Ja, det är de reglerna som gäller, ja. För fartyget och dess besättning.

ÅK: Jaha. Det här gick jag ju igenom till noggrannare med kapten, men jag går inte igenom det med dig, för jag utgår från att du känner till de här svenska reglerna.

SEKRETESS

MT: Ja.

ÅK: Och det finns ju olika liksom... funktioner på bryggan under ett fartygs framförande. Så jag vill fråga dig, vem ansåg du hade funktionen som vakthavande befäl på den här resan?

MT: Befälhavaren.

ÅK: Och vem hade funktionen som rorsman?

MT: Vi hade ingen rorsman på bryggan.

ÅK: Nej. Vem framförde fartyget? Vem manövrerade fartyget?

MT: Befälhavaren manövrerade ju från kajen i Uddevalla.

ÅK: Ja. Men under resan söderut i Hakefjorden?

MT: Jag navigerade fartyget.

ÅK: Och vad menar du med navigera?

MT: Jag framförde fartyget i leden.

ÅK: Ja, precis. Det var du som körde. Du hade i praktiken rorsmansfunktion.

MT: Det här redde vi ut förra förhöret, vill jag minnas. Vad lotsen gör under befälhavarens överinseende.

ÅK: Ja.

MT: Det vill säga navigerar fartyget i led, vilket också är uppdraget.

ÅK: Och vem hade funktionen som utkik?

MT: Ja, det får du fråga befälhavaren. Det är han som är ansvarig för bemanningen för bryggan.

ÅK: Jo, men du är ju ändå en av två där. Hade ni någon utkik?

MT: Det var jag och befälhavaren på bryggan. Och eftersom jag navigerade fartyget så bör det ha varit befälhavaren som var utkik då.

ÅK: Jaha.

MT: Om man nu ska slå isär det till olika personer. Det är ju inte så att jag inte har tittat ut heller. Om du definierar att det ska vara en utkik som en person som bara har den uppgiften, så är det inte jag.

ÅK: Du tyckte inte att utkik var din huvudsakliga uppgift här då eller?

MT: Nej.

ÅK: Utan den ålåg istället vem?

SEKRETESS

MT: Inte om du definierar det som att utkiket ska vara en person som har en uppgift.

ÅK: Nej.

MT: Den ålåg befälhavaren i så fall.

ÅK: Jaha. Fullgjorde han den?

MT: Han har ju inte tittat på X-bandsradarn i alla fall. I alla fall inte när detta hände.

ÅK: Tittade han på någonting annat?

MT: Det kan jag inte svara på. Vad han tittade på och vad han inte tittade på. Det får du fråga honom.

ÅK: Var befann han sig när ni seglade igenom det här aktuella olycksområdet?

MT: Han befann sig på styrbordssidan vid sin arbetsstation där han hade dator, en stol och ett skrivbord.

ÅK: Jaha. Fick han någon uppfattning om vad han pysslade med där? Satt han ner?

MT: Ja, satt ner, stod upp och vid vissa tillfällen skrev han i Skeppsdagboken och gick och tittade på olika, vad det kan ha varit, loggar kanske.

ÅK: Jaha.

MT: Olika namn i sjökortet där han avsatte en position.

ÅK: Jaha. För sin skrivning i dagboken då eller?

MT: Ja, han hade den i handen i alla fall så det får vi väl anta då. Eller någon annan typ av loggföring.

ÅK: Men är vi överens om att han inte tog någon aktiv del i utkiken så att säga?

MT: Nej, som sagt det får du nog fråga honom om.

ÅK: Jo, men samarbetade ni om det här på något sätt?

MT: Vi hade ingen verbal överenskommelse om vem som skulle vara utkik men han var ju vakthavande befäl på bryggan så det får vara hans definition om vilka uppgifter som åligger honom då. Det finns ju också i STCW för övrigt och i föreskrifterna.

ÅK: Han har sagt att han uppfattar det som att han var helt frikopplad från utkiksfunktionen, det fick du sköta.

MT: Då har han ju missuppfattat sin roll som vakthavande befäl ganska ordentligt.

ÅK: Ja, men rent faktiskt, är det din uppfattning att han gjorde inte detta?

MT: Höll utkik?

SEKRETESS

ÅK: Nej.

MT: Som sagt, jag kan inte säga exakt vad han gjorde och inte gjorde. Jag kan inte säga att han höll noll utkik, jag kan inte säga att han höll hundra procent utkik. Eller hur många gånger han tittade ut genom rutan eller tittade i radarn. Det vet jag inte.

ÅK: Så vem av er två är det som är ansvarig för att det inte har funnits tillräckligt utkik så att man kunde se radarekona på X-band-radarn?

MT: Det bör ju vara det vakthavande befälet på bryggan, det vill säga befälhavaren.

ÅK: Jaha. Det är din uppfattning?

MT: Det är min uppfattning. Jag skulle vilja säga att det också står i STCW att det är fartyget som är ansvarigt för bemanningen på bryggan.

ÅK: Ja. Men ni tillsammans kanske... Jag vill ändå verka för att det inte ska hända några olyckor. Så jag tänkte bara på... Fick du någon information om att han tog sitt ansvar för utkiken till exempel? Som tydde på det?

MT: Vad skulle det ha varit till exempel?

ÅK: Ja. Sa han att han såg någonting och påpekade för dig någonting? Fanns det några sådana tecken?

MT: Nej, inte i den här delen.

ÅK: Nej, nej. Så har han beskrivit det också. Så då får jag ju intrycket av att den faktiska utkiken, det låg på bara dig egentligen då. Är det så?

AD: Det känns som att det blir lite argumentation här och det kanske är bättre.

ÅK: Ja, ja. Du menar, du tycker inte att du har något som ett ansvar för utkiksfunktionen under den här resan. Är det så du menar?

MT: Fartygets befälhavare har ansvar för bemanningen av bryggan och de funktioner som ska finnas där. Enligt deras safety management system.

ÅK: Jaha. Är det några andra specifika regler som du vill att jag ska kika särskilt på innan jag bestämmer hur man ska gå vidare i det här caset? Så vill jag gärna lite problemorienterat fånga upp dem nu. Du kan säga dem antingen nu eller be att få återkomma genom din försvarare direkt till mig.

MT: Förordningen om lotsning förstår jag att du är medveten om.

ÅK: Ja. Är det något särskilt där?

MT: Paragraf 7. Lotsen ansvarar för lotsningen. Och i sista stycket står det bestämmelsen i första stycket inskränker inte befälhavarens ansvar för fartyget och dess framförande.

ÅK: Nej, onekligen. Och det står det ju i STCW-konventionen.

MT: Regel 2 om ansvar. Där är det definierat vem som har ansvaret för att följa sjövägsreglerna. Fartyg, ägare, redare, redare, befälhavare, besättning. Inte lots.

SEKRETESS

ÅK: Bra, tack. Vi har ju lyssnat på utskriften från VDR av allt tal på bryggan. Och jag noterade att du framstår som ganska angelägen att få köra fartyget. Stämmer det?

MT: På vilket sätt då?

ÅK: Can I take? Varsågod, säger befälhavaren.

MT: Ja.

ÅK: Och sen så talar du senare under resan om att du, nu kan du det här fartyget så bra så nu kan du gå in som befälhavare. Det enda du behöver lära dig är hur man sköter avlöningen av besättningen.

MT: Detta var ett skämt som handlar om vindrutetorkarna. Eftersom han visade mig hur den panelen fungerade. Jag tror inte man ska lägga alltför stort allvar vid sådana saker som jag uppenbarligen...

ÅK: Men det låter på samtalet på bryggan som att du är väldigt intresserad av att liksom... Ja, jag kör och tar över liksom. Är det rätt tolkning av samtalet?

MT: Nej, men jag är... Nej, det skulle jag inte säga. Jag är en ganska tjänstvillig person som vill utföra mitt arbete. Menar du att det är mitt skämt? Om vindrutetorkarna skulle mena att jag ville ta över hans roll på riktigt. Det kan du inte mena allvar med.

ÅK: Men ska lotsen köra ett fartyg så här självständigt och befälhavaren sitta och pyssla med andra grejer på bryggan? Är det lotsens verkliga funktion?

MT: I det här tonnaget så är det här ett otroligt vanligt arbetssätt.

ÅK: Men är det enligt reglerna? STCW-konventionen? Ska det vara så? Ska lotsen ha ett så väldigt handfast deltagande i framförandet och allting. Eller ska man bara vara ett stöd?

MT: Det är upp till befälhavaren om han tycker att det är lämpligt. Vi gör ju det jobbet som krävs för att göra jobbet. Det är ju aldrig så att jag har sagt att han inte får lägga sig i någonting.

ÅK: Jag är nöjd med de beskeden och har nog inte fler frågor, tack.

FL: Nej, det är ingen mer fråga här heller. Advokaten - Är det några kompletterande frågor under förhöret?

ÅK: Inga frågor, tack.

FL: Är det någonting mer som du känner Fredrik, som du vill säga efter det här? Eller förtydliga? Eller något som du tycker inte har kommit fram?

MT: Nej.

FL: Har du funderat på någonting, någon utredningsåtgärd som du tycker behöver utföras? Någon person som behöver höras? Eller några frågor som behöver ställas på något sätt till någon? Som du känner att vi ska göra inom ramen för förundersökningen?

ÅK: Så är det jättebra frågor vi får det så snabbt som möjligt, så vi får hela bilden så objektiv

SEKRETESS

som möjligt.

MT: Vad tycker advokaten om den här frågan?

AD: Jag tänker att vi får nog vänta till slutgivningen med tanke på att...

ÅK: Ja, ja, det kan man göra också. Men har ni några käcka uppslag så är vi välkomna redan nu att komma med förslag.

AD: Kommer vi på något så hör jag av mig, det behöver ni inte tveka på.

ÅK: Inget spontant i nuläget då?

AD: Nej.

FL: Då avslutar vi förhöret. Klockan är 10.34.

Polisen

Beslagsprotokoll

2026-5000-BG90674

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Misstänkt person Kudrin, Alexey, 19790322	
Plats för verkställan Brittberg, Hans Mikael Ernst Fontells Plats , Göteborg	Datum och klockslag för verkställighet 2026-08-07 13:05
Beslutat av Alexandersson, Cecilia	Verkställt av Alexandersson, Cecilia
Domstol för överklagan Göteborgs tingsrätt	Brott / Utredning utan brott 0392 - Vållande till annans död 3203 - Vårdslöshet i sjötrafik

Föremålspunkter

2026-5000-BG90674-1 Akterflagga (1 st)	Platsbeskrivning Mikael Brittberg kontaktade polisen då han några dagar efter olyckan hittade akterflaggan och tänkte att den kunde ha med olyckan att göra .	Status Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Brittberg, Hans Mikael

Uppskattat värde

Anspråkstagare

Värderingssätt

Färg : Blå

Anteckningar: Akterflagga till båt med trasig träknopp

Polisen

Protokoll över husrannsakan

Signerat av
Henrik Wendel
Signerat datum
2026-07-30

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienummer
5000-K809967-26

Aktuell status
Verkställd

Misstänkt person
Kudrin, Alexey

Grunduppgifter för tvångsmedlet

Datum och tid för beslut	Beslutsfattare	
2026-07-30 12:08	von Reis, James	
Plats för verkställan	**Verkställt av**	**Datum och tid för verkställighet**
Älgön , Älgön , Kode	Hermansson, Martin Norlin, Henrik	2026-07-30 15:30
Husrannsakan sker hos misstänkt	**Personen hos vilken husrannsakan gjordes var närvarande**	
Nej	Nej	
Ändamål med åtgärden	**Brott/utredning**	
• Eftersökande av person	3203 - Vårdslöshet i sjötrafik, grovt brott	

Omfattning/direktiv
Husrannsakan skall genomföras ombord på norska lastmotorfartyget Misje Verde (IMO-nr 9927433), nu ankarliggande i Hakefjorden nord om Älgön, Kungälvs kommun.

Övriga närvarande vid åtgärden

Övriga uppgifter om verkställighet
Misstänkt Alexey Kudrin (kapten på fartyget) hämtades till förhör.

Beslag
Nej

Åtgärder

Beslut

Typ	Datum och tid	Beslutsfattare
Husrannsakan	2026-07-30 12:08	von Reis, James

Polisen

Beslagsprotokoll

Gods anträffat av KBV
vid räddningsinsatsen

2026-5000-BG87869

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Misstänkt person	
Plats för verkställan KBV032 Älgön , Älgön , Kode	Datum och klockslag för verkställighet 2026-07-28 15:00
Beslutat av Norlin, Henrik	Verkställt av Norlin, Henrik Hellström, David Rosberg, Felix
Domstol för överklagan Göteborgs tingsrätt	Brott / Utredning utan brott 0392 - Vållande till annans död, övriga fall 3203 - Övriga brott mot sjölagen med fängelse i straffskalan

Föremålspunkter

2026-5000-BG87869-1 Skor (1 st)	Platsbeskrivning Överlämnad av personal från KVB 032. Hade bärgats från vattenytan i samband med räddningsinsatsen mellan Katten - Älgö.	Status Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Fabrikat : Champion
Typ : sneaker
Färg : Vit
Anteckningar: Vänstersko. Barnstorlek

Polisen

Beslagsprotokoll

Gods anträffat av KBV
vid räddningsinsatsen

2026-5000-BG87869

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Föremålspunkter

2026-5000-BG87869-2
Skor (1 st)

Platsbeskrivning
Överlämnades av personal på KVB 032. Anträffades vid räddningsinsatsen mellan Katten - Älgö.

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Fabrikat : adidas
Typ : gympasko
Färg : Rosa
Anteckningar: Högersko, kardborreknäppning. Namnlapp i skon med "Ebbe 0730310687"

2026-5000-BG87869-3
Flytväst (1 st)

Platsbeskrivning
Överlämnad av personal på KBV 032. Anträffad i samband med räddningsinsatsen mellan Katten - Älgö.

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Fabrikat : Marinepool
Typ : räddningsväst i barnstorlek
Färg : Orange

Polisen

Beslagsprotokoll

Gods anträffat av KBV
vid räddningsinsatsen

2026-5000-BG87869

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Föremålspunkter

2026-5000-BG87869-4
Flytväst (1 st)

Platsbeskrivning
Överlämnad av personal på KVB 032. Anträffad i samband med räddningsinsatsen mellan Katten - Älgön.

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Fabrikat : Fladen
Färg : Orange
Typ : Räddningsväst, barnstorlek

2026-5000-BG87869-5
Pyjamas (1 st)

Platsbeskrivning
Överlämnat av personal från KBV 032. Anträffat i samband med räddningsinsatsen mellan Katten - Älgö.

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Typ : tröja och byxa.
Färg : Svart
Anteckningar: Svart pyjamasställ i två delar med vitt skelett-motiv på.

Polisen

Beslagsprotokoll

Gods anträffat av KBV
vid räddningsinsatsen

2026-5000-BG87869

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Föremålspunkter

2026-5000-BG87869-6
Makrilldörj (1 st)

Platsbeskrivning
Överlämnat av personal på KBV 032. Anträffat i samband med räddningsinsatsen mellan Katten - Älgö.

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Anteckningar: Dörjutrustning med svart lina.

2026-5000-BG87869-7
låda (1 st)

Platsbeskrivning
Överlämnat av personal vid KBV 032. Anträffat i samband med räddningsinsatsen mellan Katten - Älgö.

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

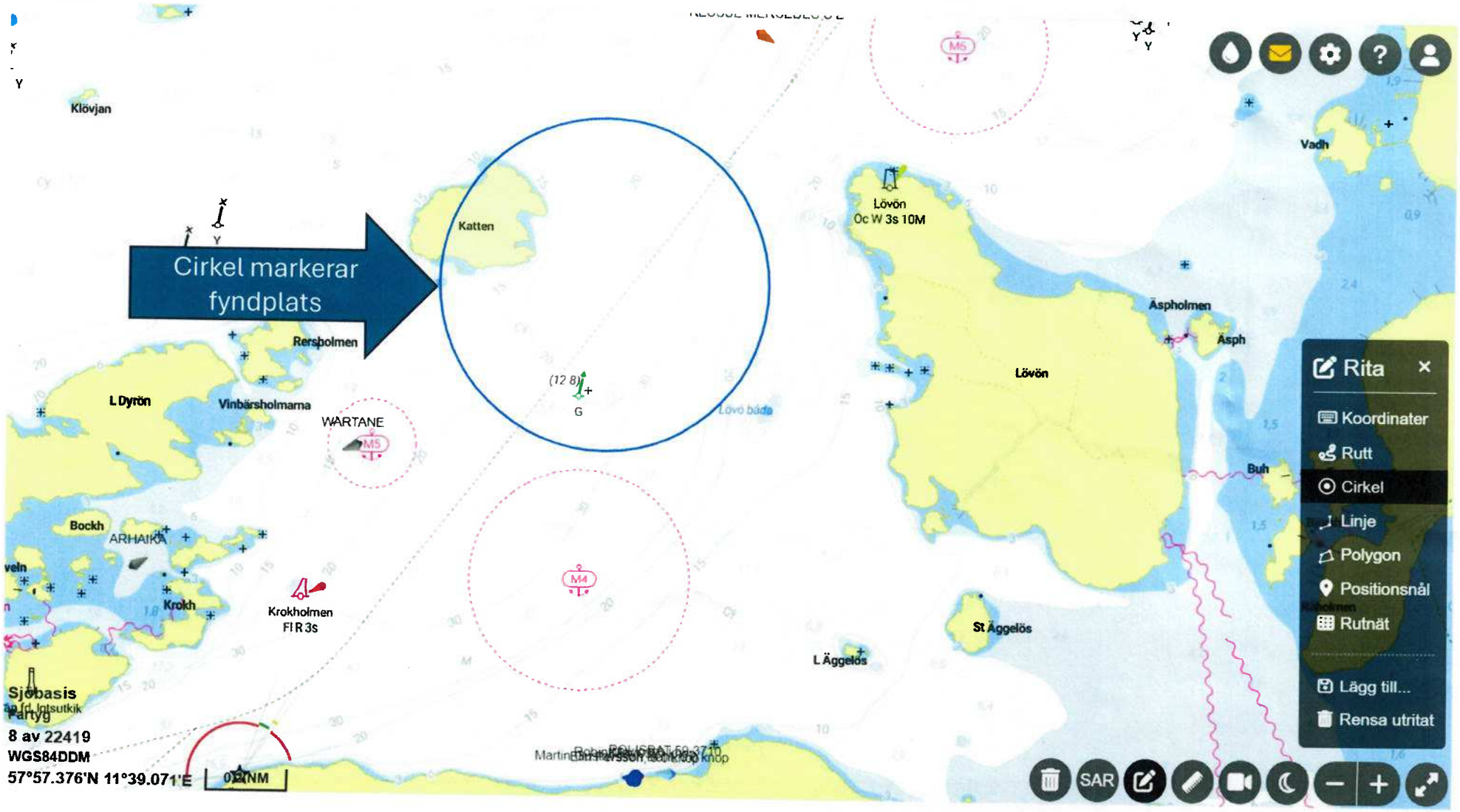
Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Anteckningar: Bestickläda i trä och plast. Förefaller vara inredning i exvis en äldre träbåt.



Skiss över fyndplats, KBV löpnr. 2026-07-28 15:00 diarienr: 5000-K809967-26
SEKRETESS

SEKRETESS

SJÖFYND ÄLGÖ FJORDEN

29/7-2026

JRCC LÖPNR: [redacted] 94367

KUSTBEVAKNINGEN

Polisen

Beslagsprotokoll
Fartyg

2026-5000-BG87016

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Misstänkt person	
Plats för verkställan Pater Noster , Pater Noster , Klädesholmen	Datum och klockslag för verkställighet 2026-07-29 07:24
Beslutat av Konkell, Sofie	Verkställt av Frenning, Stina
Domstol för överklagan Göteborgs tingsrätt	Brott / Utredning utan brott 3203 - Vårdslöshet i sjötrafik, grovt brott

Föremålspunkter

2026-5000-BG87016-1
Övriga fartyg (1 st)

Platsbeskrivning
Fartyget ligger för ankar utanför Pater Noster

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Misje, Roald

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Typ av fartyg : Havsgående fartyg

Polisen

Beslagsprotokoll

Gods anträffat av SRSS

2026-5000-BG87866

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Misstänkt person	
Plats för verkställan Hpl Rönnängs Brygga , Hpl Rönnängs Brygga, Dalenvägen , Rönnäng	Datum och klockslag för verkställighet 2026-07-29 12:00
Beslutat av Norlin, Henrik	Verkställt av Norlin, Henrik Hellström, David Rosberg, Felix
Domstol för överklagan Göteborgs tingsrätt	Brott / Utredning utan brott 0392 - Vållande till annans död, övriga fall 3203 - Övriga brott mot sjölagen med fängelse i straffskalan

Föremålspunkter

2026-5000-BG87866-1 Skor (1 st)	Platsbeskrivning Anträffat av Sjöräddningen i vattnet mellan Katten - Älgön i samband med räddningsarbetet.	Status Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Fabrikat : Champion
Typ : Sneaker
Färg : Vit
Anteckningar: Höger sko, barnstorlek

Polisen

Beslagsprotokoll

Gods anträffat av SRSS

2026-5000-BG87866

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Föremålspunkter

2026-5000-BG87866-2
Skor (1 st)

Platsbeskrivning
Överlämnades av personal från Sjöräddningen Skärhamn. Anträffades i samband med räddningsinsatsen, mellan Katten och Älgö.

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Fabrikat : Adidas
Typ : gympasko
Färg : Rosa
Anteckningar: Kardborre, barnsko. Märkt med namnlapp "Ebbe 0730310687"

Polisen

Beslagsprotokoll

Förlist fritidsbåt (Snipa)

2026-5000-BG89212

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Misstänkt person	
Plats för verkställan Doris Älgön , Älgön , Kode	Datum och klockslag för verkställighet 2026-07-29 16:00
Beslutat av von Reis, James	Verkställt av Wiik, Charlotte
Domstol för överklagan Göteborgs tingsrätt	Brott / Utredning utan brott 0392 - Vållande till annans död 3203 - Vårdslöshet i sjötrafik

Föremålspunkter

2026-5000-BG89212-1
Fritidsbåt (1 st)

Platsbeskrivning
Låg på botten i Hakefjorden.
koordninater finns i särskild handling

Status
Fastställd

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Zorman Olsson, Albin Pierre John

Uppskattat värde

Anspråkstagare
Zorman Olsson, Albin Pierre John

Värderingssätt

Typ av fartyg : Snipa V25
Skrovmaterial : Plast
Färg skrov : Blå
Totallängd i meter : 7,5

2026-5000-BG89212-2
Instrumentpanel (1 st)

Platsbeskrivning
Hängde i elkablar vid förarplats

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Zorman Olsson, Albin Pierre John

Uppskattat värde

Anspråkstagare

Värderingssätt

Ingick i annan föremålspunkt vid verkställandet
Ingick i föremålspunkt 1

Anteckningar: Nycklar sitter i tändningslåset. Nyckeln till låset sitter i läge mellan 0 och 1

Polisen

Beslagsprotokoll

Förlist fritidsbåt (Snipa)

2026-5000-BG89212

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Föremålspunkter

2026-5000-BG89212-3
Reglagebox (1 st)

Platsbeskrivning
Låg på botten i Hakefjorden.
koordninater finns i särskild handling

Status
Fastställd

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Zorman Olsson, Albin Pierre John

Uppskattat värde

Anspråkstagare
Zorman Olsson, Albin Pierre John

Värderingssätt

Ingick i annan föremålspunkt vid verkställandet
Ingick i föremålspunkt 1

Fabrikat : Vetus
Anteckningar: Spaken står läget rakt upp

2026-5000-BG89212-4
Skrov/däcksockel (1 st)

Platsbeskrivning
Låg löst i båten på vänster sid. Denna del har troligtvis suttit vid taket med en topplanterna. Masten till topplanternan. OBS se anteckning, lampan har tagits ur och skrivits in som SM.

Status
Fastställd

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Zorman Olsson, Albin Pierre John

Uppskattat värde

Anspråkstagare
Zorman Olsson, Albin Pierre John

Värderingssätt

Ingick i annan föremålspunkt vid verkställandet
Ingick i föremålspunkt 1

Anteckningar: Lanternalampan har tagits ur och skrivits in som spårmaterial. SM11974-3. PÅ denna del sitter även signalhornet/tutan

Polisen

Beslagsprotokoll

Förlist fritidsbåt (Snipa)

2026-5000-BG89212

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Föremålspunkter

2026-5000-BG89212-5
Kapell (1 st)

Platsbeskrivning
Låg på botten i Hakefjorden.
koordninater finns i särskild handling

Status
Fastställd

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Zorman Olsson,
Albin Pierre John

Uppskattat värde

Anspråkstagare
Zorman Olsson,
Albin Pierre John

Värderingssätt

Ingick i annan föremålspunkt vid verkställandet
Ingick i föremålspunkt 1

Anteckningar: Trasigt kapell med aluminiumstänger

Polisen

Beslagsprotokoll

Sidoväggen närmast Blå dörren!

2026-5000-BG87874

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Misstänkt person	
Plats för verkställan Swede ship Marine , Varvsvägen 14 , Fagerfjäll	Datum och klockslag för verkställighet 2026-07-31 09:30
Beslutat av von Reis, James	Verkställt av Fernsand, David Svensson, Niklas
Domstol för överklagan Göteborgs tingsrätt	Brott / Utredning utan brott 0392 - Vållande till annans död, grovt brott 3203 - Vårdslöshet i sjötrafik, grovt brott

Föremålspunkter

2026-5000-BG87874-1
Vrakdel (48 st)

Platsbeskrivning
Anträffat av SSRS vid eftersök som sedermera lämnades på Swede ship marines varv.

Status
Fastställd

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Fabrikat : Diverse vrakdelar från båten

Typ : Vrakdel

Polisen

Beslagsprotokoll

2026-5000-BG87961

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Misstänkt person	
Plats för verkställan Nedanför adressen på tillhörande brygga/båtplats , Stora Askerön 765 , Askerön	Datum och klockslag för verkställighet 2026-07-31 13:20
Beslutat av von Reis, James	Verkställt av Haglund, Alex Schiöler, Felix
Domstol för överklagan Göteborgs tingsrätt	Brott / Utredning utan brott 0392 - Vållande till annans död, grovt brott 3203 - Vårdslöshet i sjötrafik, grovt brott

Föremålspunkter

2026-5000-BG87961-1 Reling (1 st)	Platsbeskrivning Flutit iland vid brygga på aktuell adress	Status Fastställd

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Tillgripen : Nej

Anteckningar: Troligen avbruten del från översta skottet/relingen

Polisen

Beslagsprotokoll

Undersökning av vrak (snipa)

2026-5000-BG88893

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Misstänkt person	
Plats för verkställan Övk Polisen Beslag Fordon , Övk Polisen Beslag Fordon, Exportgatan 43 , Hisings Backa	Datum och klockslag för verkställighet 2026-07-03 10:15
Beslutat av Sundström, Göran	Verkställt av Wiik, Charlotte
Domstol för överklagan Göteborgs tingsrätt	Brott / Utredning utan brott 3203 - Vårdslöshet i sjötrafik

Föremålspunkter

2026-5000-BG88893-1
Pekdator (1 st)

Platsbeskrivning
Låg på golvet på durken i båten

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Fabrikat : Apple

2026-5000-BG88893-2
Mobiltelefon (1 st)

Platsbeskrivning
Låg i en låda på vänster sida av båten vid kojerna

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Fabrikat : Apple
Modell : iphone
Färg : Orange
Anteckningar: Låg i en låda på vänster sida av båten vid kojerna

Polisen

Beslagsprotokoll

Undersökning av vrak (snipa)

2026-5000-BG88893

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Föremålspunkter

2026-5000-BG88893-3
Gps (1 st)

Platsbeskrivning
Hängde i kablar vid förarplats, där den en gång varit

Status
Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Fabrikat :	Raymarine	Typ :	Plotter
Modell :	RC435I	Färg :	Grå
Anteckningar:	Satt minnekort i som tagits omhand av RC3		

Polisen

Beslagsprotokoll

2026-5000-BG88843

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Misstänkt person	
Plats för verkställan Nord-Lycke 510 , Lycke	Datum och klockslag för verkställighet 2026-08-03 11:11
Beslutat av u0024066, u0024066	Verkställt av u0024066, u0024066
Domstol för överklagan Göteborgs tingsrätt	Brott / Utredning utan brott 0392 - Vållande till annans död 3203 - Vårdslöshet i sjötrafik

Föremålspunkter

2026-5000-BG88843-1 Telefon (1 st)	Platsbeskrivning Lämnades över av vittnet Simon Toreskog i sin bostad.	Status Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Toreskog, Erik Simon

Uppskattat värde

Anspråkstagare

Värderingssätt

Fabrikat : Samsung

Polisen

Beslagsprotokoll

Till Gbg

2026-5000-BG89392

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Misstänkt person	
Plats för verkställan Dammvägen 10 , Kode	Datum och klockslag för verkställighet 2026-08-04 17:30
Beslutat av Sundström, Göran	Verkställt av Tagesson, Kajsa
Domstol för överklagan Göteborgs tingsrätt	Brott / Utredning utan brott 0392 - Vållande till annans död 3203 - Vårdslöshet i sjötrafik

Föremålspunkter

2026-5000-BG89392-1
Trädel (1 st)

Platsbeskrivning
Träbiten hittades vid koordinaterna 57,97486 N, 11,77753 Ö

Status
Fastställd

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Kan ej anges

Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Anteckningar: En träbit som förmodligen suttit på en båt

Polisen

Beslagsprotokoll
Ryggsäck

2026-5000-BG89606

Signerat av

Signerat datum

Diarienummer
5000-K809967-26

Handläggande enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1
Rgn Väst

Misstänkt person	
Plats för verkställan Circle K Stenugnsund Tjörnbron , Circle K Stenugnsund Tjörnbron, Göteborgsvägen 26 , Stenungsund	Datum och klockslag för verkställighet 2026-08-05 09:06
Beslutat av Brändén, Adam	Verkställt av Brändén, Adam Bengtsson, Sara Måhlberg, Malte
Domstol för överklagan Uddevalla tingsrätt	Brott / Utredning utan brott 0392 - Vållande till annans död, övriga fall

Föremålspunkter

2026-5000-BG89606-1 Ryggsäck (1 st)	Platsbeskrivning Överlämnad av upphittaren på Cirkle K i stenungsund	Status Utlämnad

Ändamål med åtgärden
- Beslag RB 27:1 föremålet har betydelse för utredning om brott

Beslag taget från
Lindblom, Carl Marcus
Anspråkstagare

Uppskattat värde

Värderingssätt

Märkning : Ebbe
Färg : Grå
Anteckningar: Elefant på räggsäcken och två mjukisdjur

Polisen

Protokoll över hämtning till förhör

Signerat av
Henrik Wendel
Signerat datum
2026-07-30

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienummer
5000-K809967-26

Aktuell status
Anhållen

Person som tvångsmedlet avser	Personens roll i förhör
Kudrin, Alexey, 19790322	Misstänkt

ID-kontroll

Kontrollsätt	Kontrollerat av
Pass (utländskt)	Norlin, Henrik

Grunduppgifter för tvångsmedlet

Datum och tid för beslut	Beslutsfattare
2026-07-30 11:58	von Reis, James

Brott/utredning
3203 - Vårdslöshet i sjötrafik, grovt brott

Plats där personen kan eftersökas	Alternativ plats	Kallelse
Fartyget Misje Verde, nu ankarliggande i Hakenfjorden nord om Älgön, Kungälvs kommun. , Älgön , Kode		Hämta utan kallelse

Plats för verkställan	Verkställt av	Datum och tid för verkställighet
Fartyget Misje Verde , Älgön , Kode	Hermansson, Martin Norlin, Henrik	2026-07-30 15:40

Införd av	Införd datum och tid
Samuelsson, Markus Deveci, Yusuf	2026-07-30 16:50

Övriga närvarande vid åtgärden	Övriga uppgifter om verkställigheten

Beslut

Typ	Datum och tid	Beslutsfattare
Hämtning till förhör	2026-07-30 11:58	von Reis, James
Typ	Datum och tid	Beslutsfattare
Anhållande	2026-07-30 18:31	von Reis, James

Åtgärder

Typ	Datum och tid	Utfört av
23:6 förhör genomfört	2026-07-30 18:01	u0024066, u0024066

Polisen

Protokoll över frihetsberövande

Signerat av
u0024066 u0024066
Signerat datum
2026-07-30

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienummer
5000-K809967-26

Aktuell status
Häktad

Person som tvångsmedlet avser
Kudrin, Alexey, 19790322

ID-kontroll

Kontrollsätt	Kontrollerat av
Pass (utländskt)	Norlin, Henrik

Grunduppgifter för tvångsmedlet

Inledande frihetsberövande
Anhållande

Datum och tid för beslut	Beslutsfattare
2026-07-30 18:31	von Reis, James

Brott/utredning
0392 - Vållande till annans död, grovt brott
3203 - Vårdslöshet i sjötrafik, grovt brott

Plats för verkställan	Verkställt av	Datum och tid för verkställighet
Dijnér, Marcus Polisstation , Polisstation, Ernst Fontells Plats 15 , Göteborg	Dijnér, Marcus	2026-07-30 18:51

Envarsgripande Gripen av	Införd av	Införd datum och tid
	Dijnér, Marcus	2026-07-30 18:51

Övriga närvarande vid åtgärden	Övriga uppgifter om verkställigheten

Förvaringsplats
Väntrum

Aktuella uppgifter

Datum och tid för beslut	Beslutsfattare
2026-08-02	Göteborgs tingsrätt

Brott/utredning
0392 - Vållande till annans död

Ändamål med åtgärden
- Flyktfara
- Kollusionsfara

Restriktioner
Restriktioner finns.

Särskilda anvisningar

Skäl för restriktioner

Misstankegrad	Medgärningsmän
Sannolika skäl	

Sista dag för häktningsförhandling	Sista dag för häktningsframställan

Polisen

Protokoll över frihetsberövande

Signerat av
u0024066 u0024066
Signerat datum
2026-07-30

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienummer
5000-K809967-26

Beslut

Typ	Datum och tid	Beslutsfattare
Anhållande	2026-07-30 18:31	von Reis, James
Typ	Datum och tid	Beslutsfattare
Anhållandet kvarstår	2026-07-31 14:33	von Reis, James
Typ	Datum och tid	Beslutsfattare
Häktning	2026-08-02	Göteborgs tingsrätt

Åtgärder

Polisen

Protokoll över kroppsbesiktning

Signerat av
Jesper Harrysson
Signerat datum
2026-07-29

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienummer
5000-K809967-26

Aktuell status
Verkställd

Person som tvångsmedlet avser
Zorman Olsson, Albin Pierre John, 19861211-4838

ID-kontroll

Kontrollsätt	Kontrollerat av
Annat	Harrysson, Jesper

Grunduppgifter för tvångsmedlet

Datum och tid för beslut	Beslutsfattare
2026-07-29 00:10	Secerovic, Najda

Plats för verkställan	Verkställt av	Datum och tid för verkställighet
Kungälvs sjukhus , Kungälvs sjukhus, Lasarettsgatan 1 , Kungälv	Bengtsson, Elisabeth (SSK, Kungälv)	2026-07-29 00:20

Brott/utredning
3203 - Vårdslöshet i sjötrafik, grovt brott

Ändamål med åtgärden	Beslutade direktiv
• Utröna omständigheter som kan ha betydelse för utredningen	• Blodprov

Verkställighet av direktiv	Verkställt	Motivering
• Blodprov	Ja	

Införd datum och tid	Kroppsbesiktning avslutad datum och tid
	2026-07-29 00:20

Övriga närvarande vid åtgärden	Övriga uppgifter om verkställigheten

Beslut

Typ	Datum och tid	Beslutsfattare
Kroppsbesiktning	2026-07-29 00:10	Secerovic, Najda

Åtgärder

Beslag

Nej

Polisen

Protokoll över kroppsbesiktning

Signerat av
Jesper Harrysson
Signerat datum
2026-07-29

Enhet
Polisregion Väst, Utrjoursektion 1 PO Storgöteborg

Diarienummer
5000-K809967-26

Historik

Datum	Registrerat av	Beslutsfattare	Beslutsdatum	Händelse	Förändring
2026-07-29 04:10	Jesper Harrys-son	Najda Secero-vic	2026-07-29	Beslut om kroppsbe-siktning	Beslut fattat av Najda Secerovic och avser 198612114838 Albin Pierre John Zorman Olsson.
2026-07-29 04:11	Jesper Harrys-son			Beslut signerat	Signerat
2026-07-29 04:11	Jesper Harrys-son			Verkställd	Verkställd av Elisabeth Bengtsson den 2026-07-29 00:20.
2026-07-29 04:14	Jesper Harrys-son			RMV Analys är ska-pad	Avser 198612114838 Albin Pierre John Zorman Olsson.

Polisen

Protokoll över kroppsbesiktning

Daktning Alexey Kudrin

Signerat av
Marcus Dijnér
Signerat datum
2026-07-30

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienummer
5000-K809967-26

Aktuell status
Verkställd

Person som tvångsmedlet avser
Kudrin, Alexey, 19790322

ID-kontroll

Kontrollsätt	Kontrollerat av

Grunduppgifter för tvångsmedlet

Datum och tid för beslut	Beslutsfattare	
2026-07-30 16:05	von Reis, James	
Plats för verkställan	**Verkställt av**	**Datum och tid för verkställighet**
Ernst Fontells Plats/Skånegata , Ernst Fontells Plats/Skånegata , Göteborg	Petric, Oliver (Vk, Göteborg)	2026-07-30 20:30

Brott/utredning
0392 - Vållande till annans död, grovt brott

Ändamål med åtgärden	Beslutade direktiv
• Utröna omständigheter som kan ha betydelse för utredningen	• Övrigt

Verkställighet av direktiv	Verkställt	Motivering
• Övrigt	Ja	

Införd datum och tid	Kroppsbesiktning avslutad datum och tid
	2026-07-30 20:40
Övriga närvarande vid åtgärden	**Övriga uppgifter om verkställigheten**

Beslut

Typ	Datum och tid	Beslutsfattare
Kroppsbesiktning	2026-07-30 16:05	von Reis, James

Åtgärder

Beslag

Nej

Polisen

Protokoll över kroppsbesiktning

Daktning Alexey Kudrin

Signerat av
Marcus Dijnér
Signerat datum
2026-07-30

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienummer
5000-K809967-26

Historik

Datum	Registrerat av	Beslutsfattare	Beslutsdatum	Händelse	Förändring
2026-07-30 17:58	Henrik Wendel	James von Reis	2026-07-30	Beslut om kroppsbesiktning	Beslut fattat av James von Reis och avser 19790322 Alexey Kudrin.
2026-07-30 21:10	Marcus Dijnér			Beslut signerat	Signerat
2026-07-30 21:10	Marcus Dijnér			Verkställd	Verkställd av Oliver Petric den 2026-07-30 20:30.

Polisen

Protokoll över kroppsbesiktning

Topsning Alexey Kudrin

Signerat av
Marcus Dijnér
Signerat datum
2026-07-30

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienummer
5000-K809967-26

Aktuell status
Verkställd

Person som tvångsmedlet avser
Kudrin, Alexey, 19790322

ID-kontroll

Kontrollsätt	Kontrollerat av

Grunduppgifter för tvångsmedlet

Datum och tid för beslut	Beslutsfattare	
2026-07-30 16:05	von Reis, James	
Plats för verkställan	**Verkställt av**	**Datum och tid för verkställighet**
Ernst Fontells Plats/Skånegata , Ernst Fontells Plats/Skånegata , Göteborg	Petric, Oliver (Vk, Göteborg)	2026-07-30 20:38

Brott/utredning
0392 - Vållande till annans död, grovt brott

Ändamål med åtgärden	Beslutade direktiv
• Salivprov för registrering i DNA- eller utredningsregistret (RB 28:12 a)	• Saliv

Verkställighet av direktiv	Verkställt	Motivering
• Saliv	Ja	

Införd datum och tid	Kroppsbesiktning avslutad datum och tid
	2026-07-30 20:39
Övriga närvarande vid åtgärden	**Övriga uppgifter om verkställigheten**

Beslut

Typ	Datum och tid	Beslutsfattare
Kroppsbesiktning	2026-07-30 16:05	von Reis, James

Åtgärder

Beslag

Nej

Polisen

Protokoll över kroppsbesiktning

Topsning Alexey Kudrin

Signerat av
Marcus Dijnér
Signerat datum
2026-07-30

Enhet
Polisregion Väst, Grova brott 4 PO Storgöteborg

Diarienummer
5000-K809967-26

Historik

Datum	Registrerat av	Beslutsfattare	Beslutsdatum	Händelse	Förändring
2026-07-30 18:01	Henrik Wendel	James von Reis	2026-07-30	Beslut om kroppsbesiktning	Beslut fattat av James von Reis och avser 19790322 Alexey Kudrin.
2026-07-30 21:10	Marcus Dijnér			Beslut signerat	Signerat
2026-07-30 21:10	Marcus Dijnér			Verkställd	Verkställd av Oliver Petric den 2026-07-30 20:38.

SEKRETESS

RÄTTSMEDICINALVERKET

RAPPORT
2026-08-13

Dnr: K2026-T08149
Ert nr: 5000-K809967-26

Uppdraget inkom: 2026-07-29
Ärendet registrerades: 2026-08-05

Polisen region Väst
Utrjoursektion PO Storgöteborg
405 90 GÖTEBORG

Rättskemisk undersökning - Slutsvar

Ärendeuppgifter

Personnummer	Namn	Kod eller referensnummer
[redacted]	Albin Pierre John Zorman Olsson	Ej angivet

Inkommet provmaterial

Material	ProvID	Ankomstdatum	Provtagningsdatum	Provtagningstid
Blod	AZQ026A	2026-08-05	2026-07-29	00:20
Blod	AZQ026B	2026-08-05	2026-07-29	00:20
Blod	AZQ026C	2026-08-05	2026-07-29	00:20

Analysresultat

Substans	Resultat	Avdrag	Resultat före avdrag	Material	Datum	Tid	ProvID	Metod	
Etanol	Ej påvisat	-	-	Blod	2026-07-29	00:20	AZQ026A	H010	A

A: Substanser som ingår i ackreditering.

Resultatet av etanolbestämningen i blod avser medelvärdet av två analyser reducerat med ett avdrag vilket anger att etanolhalten i provet med 99,9 % säkerhet uppgått till minst ovan angivet resultat i promille (‰).

Analysresultat

Substans	Resultat	Material	ProvID	Metod	
Cannabis	Ej påvisat	Blod	AZQ026B	I020	A
Amfetaminer	Ej påvisat	Blod	AZQ026B	I021	A
Kokainmetaboliter	Ej påvisat	Blod	AZQ026B	I024	A
Opiater	Ej påvisat	Blod	AZQ026B	I022	A
Tramadol	Ej påvisat	Blod	AZQ026B	I026	A
Buprenorfin	Ej påvisat	Blod	AZQ026B	I025	A
Bensodiazepiner	Ej påvisat	Blod	AZQ026B	I023	A

A: Substanser som ingår i ackreditering.

Denna rapport bör endast återges i sin helhet.

Rättsmedicinalverket - Rättskemi Linköping
Artillerigatan 12, 587 58 Linköping
Telefon vx: 010-483 41 00 - Fax: 010-483 41 99
E-post: rkali@rmv.se - www.rmv.se

SWEDAC ACKREDITERING
Ackred. nr. 1378
Provning
ISO/IEC 17025

SEKRETESS

RÄTTSMEDICINALVERKET

RAPPORT
2026-08-13

Dnr: K2026-T08149
Ert nr: 5000-K809967-26

Substans	Resultat	Material	ProvID	Metod	

Denna rapport är elektroniskt överförd och godkänd 2026-08-13 10:50:51

Substanser som ingår i ackrediteringen markeras med ett A vid metodkoden. För information om våra metoder hänvisar vi till analyslistan på vår hemsida **www.rmv.se** och för information om läkemedel i Sverige se, **www.FASS.se.** Vid ersättningsskyldighet enligt 31 kap. 1 § rättegångsbalken är taxan för Rättsmedicinalverkets analyskostnader 1 300 kronor (se HSLF-FS 2022:67) samt för Polismyndighetens provtagningskostnader 1 300 kronor (PMFS 2024:8). Den totala taxan för analys- och provtagningskostnad blir 2 600 kronor.

Resultaten gäller för prov såsom de har mottagits av laboratoriet.

Denna rapport bör endast återges i sin helhet.

Rättsmedicinalverket - Rättskemi Linköping
Artillerigatan 12, 587 58 Linköping
Telefon vx: 010-483 41 00 - Fax: 010-483 41 99
E-post: rkali@rmv.se - www.rmv.se

SWEDAC ACKREDITERING
Ackred. nr. 1378
Provning
ISO/IEC 17025

Polisen

Bilaga - Skäligen misstänkt

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Skäligen misstänkt person
Hammarskär, Fredrik Karl

Personnr
19840418-6010

Identifierad
Ja

Kontrollsätt
Dataslagning

Kommentar
Passfoto i RES

Misstankeuppgift

Rubricering
Vårdslöshet i sjötrafik

Händelse inträffad
2026-07-28 21:20 - 2026-07-28 22:04

Brottskod(Misstanke)

Brottsplatsadress
Älgön

Områdeskod
0107170082060202

Brottsmisstankenr
POD50-BM2026-3551772316-BQ

Diarienr
5000-K809967-26

Status
FU/Utredning pågår

Brottskod
3203

Brottsbeskrivning
Vårdslöshet i sjötrafik

Beslutsdatum misstankebeslut
2026-07-29

Beslutsfattare misstankebeslut
Sofie Konkell

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättelse om misstanke
2026-08-04

Underrättad om 12 § FUK
Ja

Informerad om möjlighet till strafflindring (FUK 12c)

Misstankeuppgift

Rubricering
Vållande till annans död

Händelse inträffad
2026-07-28 21:20 - 2026-07-28 22:04

Brottskod(Misstanke)

Brottsplatsadress
Älgön

Områdeskod
0107170082060202

Brottsmisstankenr
POD50-BM2026-3555780663-B3

Diarienr
5000-K809967-26

Status
FU/Utredning pågår

Brottskod
0392

Brottsbeskrivning
Vållande till annans död

Beslutsdatum misstankebeslut
2026-08-04

Beslutsfattare misstankebeslut
James von Reis

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättelse om misstanke
2026-08-04

Underrättad om 12 § FUK
Ja

Informerad om möjlighet till strafflindring (FUK 12c)

Misstankeuppgift

Rubricering
Vållande till annans död

Händelse inträffad
2026-07-28 21:20 - 2026-07-28 22:04

Brottskod(Misstanke)

Brottsplatsadress
Älgön

Områdeskod
0107170082060202

Brottsmisstankenr
POD50-BM2026-3560555939-B6

Diarienr
5000-K809967-26

Status
FU/Utredning pågår

Brottskod
0392

Brottsbeskrivning
Vållande till annans död

Beslutsdatum misstankebeslut	Beslutsfattare misstankebeslut
2026-08-04	James von Reis

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättelse om misstanke	Underrättad om 12 § FUK	Informerad om möjlighet till strafflindring (FUK 12c)
2026-08-14	Ja	

Misstankeuppgift

Rubricering	Händelse inträffad	Brottskod(Misstanke)
Vållande till kroppsskada	2026-07-28 21:20 - 2026-07-28 22:04	

Brottsplatsadress	Områdeskod
Älgön	0107170082060202

Brottsmisstankenr	Diarienr
POD50-BM2026-3560571278-BU	5000-K809967-26

Status	Brottskod	Brottsbeskrivning
FU/Utredning pågår	0394	Vållande till kroppsskada

Beslutsdatum misstankebeslut	Beslutsfattare misstankebeslut
2026-08-11	James von Reis

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättelse om misstanke	Underrättad om 12 § FUK	Informerad om möjlighet till strafflindring (FUK 12c)
2026-08-14	Ja	

Misstankeuppgift

Rubricering	Händelse inträffad	Brottskod(Misstanke)
Vållande till kroppsskada	2026-07-28 21:20 - 2026-07-28 22:04	

Brottsplatsadress	Områdeskod
Älgön	0107170082060202

Brottsmisstankenr	Diarienr
POD50-BM2026-3560585372-BQ	5000-K809967-26

Status	Brottskod	Brottsbeskrivning
FU/Utredning pågår	0394	Vållande till kroppsskada

Beslutsdatum misstankebeslut	Beslutsfattare misstankebeslut
2026-08-11	James von Reis

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättelse om misstanke	Underrättad om 12 § FUK	Informerad om möjlighet till strafflindring (FUK 12c)
2026-08-14	Ja	

Polisen

Bilaga - Skäligen misstänkt

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Diarienr
5000-K809967-26

Skäligen misstänkt person
Kudrin, Alexey

Personnr
19790322-

Identifierad
Ja

Kontrollsätt
Pass (utländskt)

Kommentar

Misstankeuppgift

Rubricering
Vårdslöshet i sjötrafik

Händelse inträffad
2026-07-28 21:20 - 2026-07-28 22:04

Brottskod(Misstanke)

Brottsplatsadress
Älgön

Områdeskod
0107170082060202

Brottsmisstankenr
POD50-BM2026-3551711878-BX

Diarienr
5000-K809967-26

Status
FU/Utredning pågår

Brottskod
3203

Brottsbeskrivning
Vårdslöshet i sjötrafik

Beslutsdatum misstankebeslut
2026-07-28

Beslutsfattare misstankebeslut
Najda Secerovic

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättelse om misstanke
2026-07-30

Underrättad om 12 § FUK
Ja

Informerad om möjlighet till strafflindring (FUK 12c)
Ja

Misstankeuppgift

Rubricering
Vållande till annans död

Händelse inträffad
2026-07-28 21:20 - 2026-07-28 22:04

Brottskod(Misstanke)

Brottsplatsadress
Älgön

Områdeskod
0107170082060202

Brottsmisstankenr
POD50-BM2026-3552909493-BR

Diarienr
5000-K809967-26

Status
FU/Utredning pågår

Brottskod
0392

Brottsbeskrivning
Vållande till annans död

Beslutsdatum misstankebeslut
2026-07-30

Beslutsfattare misstankebeslut
James von Reis

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättelse om misstanke
2026-07-30

Underrättad om 12 § FUK
Ja

Informerad om möjlighet till strafflindring (FUK 12c)
Ja

Misstankeuppgift

Rubricering
Vållande till annans död

Händelse inträffad
2026-07-28 21:20 - 2026-07-28 22:04

Brottskod(Misstanke)

Brottsplatsadress
Älgön

Områdeskod
0107170082060202

Brottsmisstankenr
POD50-BM2026-3560542308-BK

Diarienr
5000-K809967-26

Status
FU/Utredning pågår

Brottskod
0392

Brottsbeskrivning
Vållande till annans död

Beslutsdatum misstankebeslut	Beslutsfattare misstankebeslut
2026-07-30	James von Reis

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättelse om misstanke	Underrättad om 12 § FUK	Informerad om möjlighet till strafflindring (FUK 12c)
2026-08-12	Ja	Ja

Misstankeuppgift

Rubricering	Händelse inträffad	Brottskod(Misstanke)
Vållande till kroppsskada	2026-07-28 21:20 - 2026-07-28 22:04	

Brottsplatsadress	Områdeskod
Älgön	0107170082060202

Brottsmisstankenr	Diarienr
POD50-BM2026-3560563333-BI	5000-K809967-26

Status	Brottskod	Brottsbeskrivning
FU/Utredning pågår	0394	Vållande till kroppsskada

Beslutsdatum misstankebeslut	Beslutsfattare misstankebeslut
2026-08-11	James von Reis

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättelse om misstanke	Underrättad om 12 § FUK	Informerad om möjlighet till strafflindring (FUK 12c)
2026-08-12	Ja	Ja

Misstankeuppgift

Rubricering	Händelse inträffad	Brottskod(Misstanke)
Vållande till kroppsskada	2026-07-28 21:20 - 2026-07-28 22:04	

Brottsplatsadress	Områdeskod
Älgön	0107170082060202

Brottsmisstankenr	Diarienr
POD50-BM2026-3560580725-BU	5000-K809967-26

Status	Brottskod	Brottsbeskrivning
FU/Utredning pågår	0394	Vållande till kroppsskada

Beslutsdatum misstankebeslut	Beslutsfattare misstankebeslut
2026-08-11	James von Reis

Misstänkt har delgivits information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis och tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Misstänkt har delgivits information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av tingsrätt (skriftligt överlämnad vid ett personligt sammanträffande).

Underrättelse om misstanke	Underrättad om 12 § FUK	Informerad om möjlighet till strafflindring (FUK 12c)
2026-08-12	Ja	Ja

SEKRETESS

Polisen

Personalia och dagsbotsuppgift

Utskriftsdatum
2026-08-27

Namn			Personnummer
Kudrin, Alexey			19790322-
Tilltalsnamn	Kallas för	Öknamn	Kön
			Man
Födelseförsamling	Födelselän	Födelseort utland	
Medborgarskap	Hemvistland	Telefonnr	
Ryssland		4790724151: Mobiltelefon	

Postadress

Folkbokföringsort

Föräldrars/Vårdnadshavares namn och adress (beträffande den som inte fyllt 20 år)

Utbildning

Yrke / Titel

Arbetsgivare | Telefonnr

Anställning (nuvarande och tidigare)

Arbetsförhet och hälsotillstånd

Kompletterande uppgifter

Muntliga uppgifter från misstänkt

Årsinkomst	Varav bidrag	Förmögenhet	Skulder

Hemmavarande barn under 18 år | Försörjningsplikt för barn under 21 år utöver hemmavarande barn

Inkomstkontroll

Fastställd förvärvsinkomst | För inkomstår

Kontrolldatum
- -

Övrigt

Övriga anteckningar

SEKRETESS

Polisen

Underrättelse/Delgivning jml RB 23:18a

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Ärende

Diarienr
5000-K809967-26

Underrättad av

Gärning
Vållande till annans död Fullbordat, Älgön Kode, mellan 2026-07-28 21:20 och 2026-07-28 22:04
Vållande till annans död Fullbordat, Älgön Kode, mellan 2026-07-28 21:20 och 2026-07-28 22:04
Vållande till kroppsskada Fullbordat, Älgön Kode, mellan 2026-07-28 21:20 och 2026-07-28 22:04
Vållande till kroppsskada Fullbordat, Älgön Kode, mellan 2026-07-28 21:20 och 2026-07-28 22:04
Vårdslöshet i sjötrafik Fullbordat, Älgön Kode, mellan 2026-07-28 21:20 och 2026-07-28 22:04

Berörd person

Personnr
19790322-

Efternamn
Kudrin

Förnamn
Alexey

Underrättelsesätt
Muntlig underrättelse

Datum för muntlig underrättelse
2026-08-24

Yttrande senast (rådrum)

Notering
Den misstänktes advokat har tagit del av utredningen 26-08-24 efter att ha blivit meddelad om att utredningen var klar för upphämtning 26-08-21.

Resultat av slutunderrättelse
Ingen erinran

Information gällande erinran

Försvarare

Namn
Tuula, Taavi

Underrättelsesätt
Muntlig underrättelse

Datum för muntlig underrättelse
2026-08-24

Yttrande senast (rådrum)

Notering
Blev underrättad om att utredningen var klar att hämtas upp på Ernst Fontells Plats 26-08-21.
26-08-24 kom advokaten och delgavs utredningen.

Resultat av slutunderrättelse
Ingen erinran

Information gällande erinran

SEKRETESS

Polisen

Underrättelse/Delgivning jml RB 23:18a

Enhet
Polisregion Väst, Sjöpolis 1 Rgn Väst

Ärende

Diarienr
5000-K809967-26

Underrättad av

Gärning
Vållande till annans död Fullbordat, Älgön Kode, mellan 2026-07-28 21:20 och 2026-07-28 22:04
Vållande till annans död Fullbordat, Älgön Kode, mellan 2026-07-28 21:20 och 2026-07-28 22:04
Vållande till kroppsskada Fullbordat, Älgön Kode, mellan 2026-07-28 21:20 och 2026-07-28 22:04
Vållande till kroppsskada Fullbordat, Älgön Kode, mellan 2026-07-28 21:20 och 2026-07-28 22:04
Vårdslöshet i sjötrafik Fullbordat, Älgön Kode, mellan 2026-07-28 21:20 och 2026-07-28 22:04

Berörd person

Personnr
19840418-6010

Efternamn
Hammarskär

Förnamn
Fredrik Karl

Underrättelsesätt
Muntlig underrättelse

Datum för muntlig underrättelse
2026-08-24

Yttrande senast (rådrum)

Notering
Den misstänktes advokat har tagit del av utredningen 26-08-24 efter att ha blivit meddelad att utredningen var klar för upphämtning 26-08-21.

Resultat av slutunderrättelse
Erinran

Information gällande erinran
Önskar komplettering med inhämtande av A Kudrins arbets- och vilotider sista veckan innan händelsen. Inhämtas och redovisas i TP2.

Försvarare

Namn
Håkansson, Thomas

Underrättelsesätt
Muntlig underrättelse

Datum för muntlig underrättelse
2026-08-24

Yttrande senast (rådrum)

Notering
Blev underrättad om att utredningen var klar att hämtas upp på Ernst Fontells Plats 26-08-21. 26-08-24 kom advokaten och delgavs utredningen.

Resultat av slutunderrättelse
Erinran

Information gällande erinran
Önskar komplettering med inhämtande av arbets- och vilotider för kapten A Kudrin. Detta inhämtas och redovisas i TP2.