

SHK:s observationer ombord på det kinesiska lastfartyget YI PENG 3

1. Faktaredovisning

1.1 Bakgrund

Den 17 november respektive den 18 november 2024 skadades datakablarna BCS East-West Interlink (mellan Sverige och Litauen) samt C-Lion 1 (mellan Finland och Tyskland). Åklagarmyndigheten inledde en förundersökning om misstänkt brott och uppgav att det kinesiska lastfartyget YI PENG 3 var av intresse för utredningen. Statens haverikommission (SHK) inledde inte någon olycksutredning.

Den 21 november 2024 mottog SHK en förfrågan från motsvarande myndighet i Kina (China Maritime Safety Administration - CMSA) om SHK utredde händelsen och om CMSA i så fall kunde delta i utredningen i enlighet med det internationella regelverket för utredning av sjöolyckor. SHK besvarade förfrågan och angav att SHK inte inlett någon olycksutredning.

Den 13 december 2024 fick SHK information via Regeringskansliet om att en kinesisk delegation var på väg till Danmark och att berörda svenska myndigheter var inbjudna att träffa dem för att söka nå en överenskommelse om undersökningar av YI PENG 3, som då låg ankrad på internationellt vatten, men inom dansk ekonomisk zon (EEZ) söder om Anholt i Kattegatt.

SHK beslutade att acceptera inbjudan och att delta i de samtal som fördes i Köpenhamn den 16–17 december 2024, vilka ledde till att CMSA genomförde undersökningar ombord på fartyget den 19 december. SHK deltog vid undersökningarna. Även representanter för svensk, tysk, finsk och dansk polis deltog ombord som observatörer.

Undersökningarna ombord var begränsade på grund av den korta tid som stod till buds. Kinesiska myndigheter förklarade att man inte avstod från sin jurisdiktion och att en konsekvens av det var att brottsutredning inte fick ske ombord. Inte heller fick intervjuer med besättningen spelas in. I övrigt erbjöds de deltagande myndigheterna att fritt göra observationer ombord och att delta i de intervjuer som under kinesisk ledning gjordes med besättningen. Att ombordbesöket skedde drygt en månad efter kabelbrotten påverkade bl.a. möjligheterna att ta del av elektroniskt material negativt.

För SHK:s del är det av intresse att bedöma om händelsen kan konstateras vara en olycka eller om kabelbrotten skett uppsåtligt. SHK utreder normalt inte uppsåtliga händelser. SHK redovisar i denna promemoria sina observationer men dokumentet utgör inte en reguljär slutrapport efter olycksutredning.

1.2 Händelseförloppet

YI PENG 3 avgick den 18 oktober från Port Said, Egypten, efter att ha lossat sin last från Murmansk, Ryssland. I Port Said hade ett besättningsbyte skett, vilket innebar att samtliga förutom den tekniske chefen var nya ombord. Den 25–31 oktober drev fartyget i västra Medelhavet och inväntade lastorder. På morgonen den 7 november passerade fartyget öster om Læsø i Danmark, och i samband med det sjönk farten en kort stund ner till ca 1 knop. Därefter tycks resan ha fortsatt med drygt 10 knops fart hela vägen till Ust-Luga i Finska viken, dit man anlände tidigt den 10 november. Efter att ha bunkrat bränsle och lastat 72 800 ton kol kunde fartyget avgå vid lunchtid den 15 november.

Under hela lotsningen ut från Ust-Luga var de båda ankarna enligt rutin förberedda för störtankring. Detta innebar att ankarna endast hölls fast av de handmanövrerade bromsarna. Det fanns två ankare i fartygets för och det fanns en broms per ankare. De övriga säkringarna, en vajer och en gångjärnsförsedd kättingstoppare (björnen) var osäkrade.

Enligt befälhavaren var det blåsig, 8–13 m/s, redan vid avgången. Under första delen ut genom Finska viken kunde fartyget hålla en fart av 10 knop. På morgonen den 16 november hade vinden och sjögången tilltagit och fartyget befann sig i trafikseparationszonen norr om Dagö, Estland. Med anledning av prognosen om sämre väder genomfördes en säkerhetsinspektion med befälhavaren, överstyrman och båtsman (däcksförmannen) för att se till att allt var säkrat ute på däck. Efter inspektionen förbjöds besättningen att vistas utomhus på grund av det dåliga vädret. Enligt befälhavaren hade den sydvästliga vinden ökat till 17–21 m/s.

Efter att fartyget passerat separationssystemen utanför Dagö följde fartyget djupvattenrännan som leder öster om Gotland och senare mellan Bornholm och Sverige. På grund av fartygets djupgående som var 14,16 meter vid avgång från Ust-Luga var fartyget tvunget att gå upp genom Stora Bält, Danmark.

Vid midnatt den 16 till 17 november passerade fartyget öster om Fårö. Strax därefter löpte babords ankare ut. Enligt besättningen måste ankaret ha lossnat från ankarvinschen, varvid ankaret och ankarkättingen rasade ut. Ankarkättingen löpte ut i hela sin längd. Fartygets fart började sjunka från 9 knop ner till drygt 6 knop. Enligt befälhavaren och loggboksanteckningar var vinden västsydvästlig med en styrka av 17–21 m/s under den 17 november och den signifikanta våghöjden var 2,5 till 4 meter. Huvudmaskinen gick med ett något reducerat varvtal av 72 rpm på grund av väderförhållandena. Med detta varvtal skulle fartyget normalt hålla en fart av 11 knop i lastat tillstånd under lugna väderförhållanden. Befälhavaren har

uppgett att han beordrat att fartyget skulle styras för hand när fartygets fart understeg 7 knop för att inte "slita på styrningen". Detta innebar att man på bryggan hade en rorgångare som styrde fartyget större delen av tiden från den 16 till den 18 november.

Besättningen undrade varför fartygets fart gått ner så pass mycket när fartyget passerade Gotland. Men man förmodade att det var det rådande vädret som var anledningen till fartreduktionen. En av styrmännen hade funnit information i fartygets loggbok om att fartyget tappat fart på liknande sätt på en resa mellan Murmansk och Port Said när det passerade Nordnorge i dåligt väder tre månader tidigare. Denna information gjorde att befälhavaren kände sig trygg med att det inte var några problem med fartyget.

På morgonen den 18 november när fartyget befann sig i Hanöbukten, hade vädret förbättrats något. Befälhavaren, överstyrman och båtsman gick ut på däck för att besiktiga fartyget. När de kom fram till fördäck upptäckte de att babords ankare lossnat. Kättingstopparen (björnen) som säkrar ankaret var uppfälld och säkringsvajern som skulle gått igenom en kättinglänk var inte på plats. All ankarkätting på 330 meter var ute. Så snart upptäckten gjorts stoppades fartyget ca 15 distansminuter söder om Utklippan i Blekinge. Klockan 09.18 började man vinscha upp ankaret. Under tiden som fartyget låg och vinschade upp ankaret kallade man upp det finskflaggade fartyget FINNPULP och informerade om att fartyget stoppat upp och drev. Fartyget hade då släpat ankaret i 1,5 dygn i ca 180 sjömil (drygt 330 km).

Det tog ungefär en och en halv timme att få upp ankaret. Fartyget var tvunget att vända runt och positionera sig rakt ovanför ankaret och ankarkättingen för att ankarvinschen skulle orka få upp ankaret. När ankaret var uppe och säkrat igen återupptogs resan.

Under passagen genom Stora Bält kom två danska lotsar ombord för att lotsa fartyget genom området. Fartyget ankrades därefter upp söder om Anholt på internationellt vatten, enligt order från kinesiska myndigheter.

1.3 Händelseförlopp från andra källor (AIS-spår m.m.)

Spåren från fartyget automatiska identifieringssystem (AIS) bekräftar besättningens vittnesmål och loggboksanteckningar. AIS-spåret har också jämförts med spår från radarövervakning. AIS- och radarspårerna överensstämmer med varandra och därmed kan man fastslå att AIS-spåret är pålitligt och inte blivit utsatt för störningar eller någon annan typ av manipulation.

Det går dock att få fram en mer detaljerad bild av resan med hjälp av AIS-spåret. Det kan bl.a. konstateras att farten gick ner ytterligare när fartyget passerade grundområden söder om Gotland.

På morgonen den 17 november passerade fartyget över en datakabel mellan Gotland och Litauen (BCS East-West Interlink), som slets av. Drygt 18 timmar senare passerade fartyget ytterligare en datakabel mellan Finland och Tyskland (C-Lion 1) som också slets av. Enligt AIS-spåren var fartygets fart då knappt 7 knop.

Vid 18-tiden den 17 november, i samband med att fartyget passerade trafiksepareringen syd om Hoburgs bank, sjönk fartygets fart ner till 4 knop under en timme. Fartreduceringen skedde på ett område med grundare vatten. Farten sjönk på nytt under 4 knop vid midnatt till den 18 november när det passerade över grundare vatten vid Midsjöbankarnas trafikseparering. Generellt verkar inte kabelbrotten ha påverkat fartygets hastighet nämnvärt.

1.4 Fartyget

YI PENG 3, med IMO-nummer 9224984, är ett torrlastfartyg med en längd på 225 meter och bredd på 32,2 meter och med en bruttodräktighet på 40 622. Framdrivningsmaskineriet bestod av en direktkopplad tvåtakts dieselmotor med maximal effekt på 11 160 kW vilket gav en marchfart på ungefär 12 knop. Fartyget byggdes i Sydkorea på Samho Heavy Industries Co; Ltd, senare Hyundai Heavy Industries. Fartyget levererades i juli 2001 till det grekiska rederiet Target Marine S.A. med namnet LEDA. Fartyget bytte ägare år 2007 till ett annat grekiskt rederi, Carras Hellas S.A. och fick då namnet AVRA. När Ningbo Yipeng Shipping Co., Ltd köpte fartyget år 2016 fick fartyget kinesisk flagg och namnet YI PENG 3 med anropssignal PBME8.

När fartyget besöktes var djupgåendet i fören 13,8 meter och i aktern 14,4 meter. Detta ger ett displacement på drygt 86 000 ton.

1.4.1 Besättningen

Besättningen bestod av 22 personer och samtliga var kinesiska medborgare boende i Kina. Hela besättningen förutom den tekniska chefen hade mönstrat på den 11 oktober i Port Said i Egypten och det var första gången besättningen jobbade på detta fartyg. Den tekniska chefen hade mönstrat på den 23 februari 2024.

Befälhavaren hade tjänstgjort på liknande fartyg i femton år. Från den föregående befälhavaren fick han information om att styrbords ankarkätting blev utbytt i mars 2024. Överstyrman (First Officer) hade tjänstgjort till sjöss i mer än tio år. Han har uppgett att han fått uppgiften från den tidigare överstyrmannen att man hade haft problem med babords ankare och att det kunde rappa över kättinghjulet (kabularet) i samband med att ankaret togs upp med ankarvinschen. Av den anledningen hade endast styrbords ankare använts sedan besättningen kom ombord i oktober. Det är överstyrman som ansvarar för ankringsutrustningen ombord men det är bara befälhavaren som kan ge order om ankring. Tredje styrman (third officer) utbildade sig för drygt tio år sedan men började arbeta till sjöss först 2023 och detta var hans fjärde fartyg. Det var tredje styrman som hade vakten när det upptäcktes att

babords ankare släpade efter fartyget. Omedelbart efter upptäckten övertog befälhavaren vakten.

1.4.2 Beskrivning av utrustning och system i relevanta delar

Fartyget var utrustat med två kombinerade ankarspel och förtöjningsvinschar i fören av fartyget, ett på vardera sidan. Ankarspelen var tillverkade av Pusnes i Norge (numera Cargotech) med typbeteckningen 150 HM (AW). De installerades när fartyget byggdes. Vardera ankarspel manövrerades hydrauliskt med en radialkolvmotor som via en reduktionsväxel och klokoppling drev kättinghjulet. Maximal hastighet var 9 meter ankarkätting per minut, med en kraft av 29 ton. Maximal kraft var drygt 43 ton. Vinschen var inte så stark att den skulle orka lyfta både ankaret och kättingen i hela dess längd.

För att bromsa kättinghjulet fanns en handmanövrerad bandbroms med en maximal bromskraft på 206 ton.

För att avlasta bromsen och säkra ankaret finns en gångjärnsförsedd kättingstoppare som faller ner över ankarkättingen. Kättingstopparen säkras sedan med en tvärgående bult som i sin tur säkras med en låspinne. När ankaret är i stuvat läge till sjöss, används även en vajer som förs igenom en av kättinglänkarna och som sedan spänns upp med en vantskruv. På så sätt säkerställs att ankaret ligger helt indraget utan att kunna röra sig i hårt väder.

Båda ankarkättingarna var 330 meter långa (12 shacklar). Enligt konstruktionsritningen skulle ankarkättingen vara 78 mm i diameter. Varje ankare vägde 7 875 kilo och var av s.k. HHP-typ (High Holding Power). Ankarkättingen kom upp ur kättingklyset via ett brythjul där även kättingbjörnen satt. Ankarkättingen ledde sedan över ankarvinschens kättinghjul innan det ledde ner under däck till kättingboxen. Änden av ankarkättingen var fäst med en tvärgående stål bult i en påsvetsad låda på kättingboxen.

1.4.3 Färdregistratorer och annan övervakningsutrustning

Fartyget var utrustat med en förenklad färdskrivare (Simplified Voyage Data Recorder, S-VDR). Färdskrivaren spelar fortlöpande in samtal på bryggan, kurs, fart, position m.m. Beroende på modell spelas datan över efter viss tid. Vid besöket hade den kinesiska haverikommissionen med sig experter för att ladda ner inspelad data från färdskrivaren. Besättningen hade slagit av spänningen till färdskrivaren, i hopp om att datan inte skulle spelas över. Den sparade inspelningen visade sig dock börja den 8 december och var alltså inte relevant för den aktuella händelsen. All tidigare data var överspelad.

På bryggan satt en central för övervakningskameror. Det fanns 16 kameror utplacerade runt om i fartyget. Bland annat fanns det kameror på respektive bryggvinge och uppe på styrehustaket som var riktade mot fören på fartyget. Kamerornas inspelning spelades automatiskt över efter ungefär 40 dagar, beroende

på hur stora filerna från filmerna var. SHK har inte fått tillgång till något kameramaterial.

1.4.4 Bottendokumentation

SHK har tagit del av bilddokumentation från platsen där ankaret först träffade botten. Utifrån bilderna går det att se att ankaret sjunkit ner ungefär en halvmeter i leran och runt avtrycket från ankaret syns också spår av ringlad ankarkätting. Det tyder på att ankaret och ankarkättingen löpt ut i hög fart. Med tanke på ankarets tyngd och att ankaret inte sjönk djupare ner, framstår det som sannolikt att havsbotten vid platsen består av relativt hård glacial lera. Åtminstone i inledningen av händelsen har släp-spåren sedan inte heller gått djupare. Ankaret har snarare studsat på havsbotten utan att greppa ordentligt. SHK har inte närmare undersökt bottenspår vid de platser där farten gått ned kraftigt. Det är möjligt att ankarflyna där greppat bättre.

1.5 Meteorologisk information

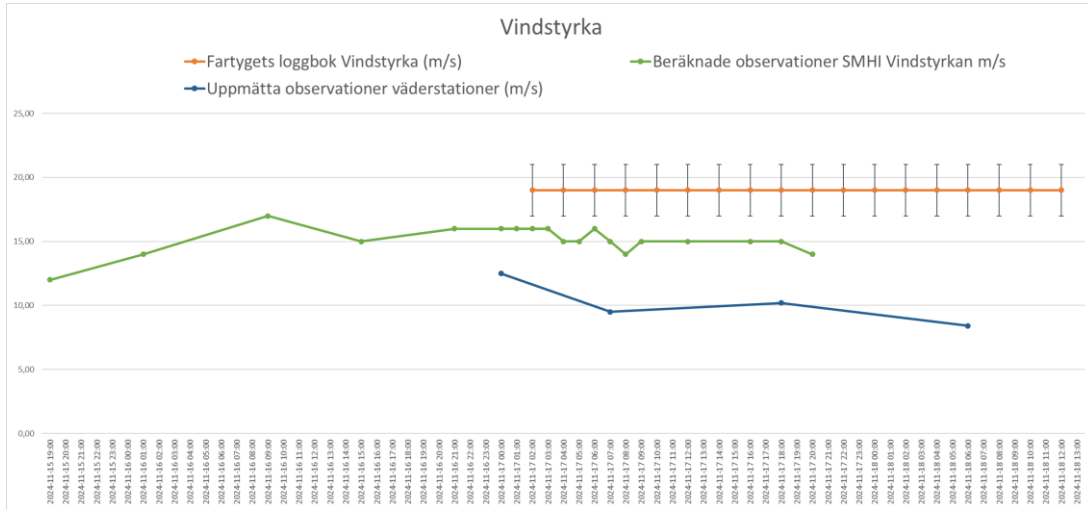
SHK har hämtat in väderinformation från SMHI för vädret på Östersjön mellan den 15 och den 18 november. Vädret har tagits fram från prognosmodell och väderanalysskartor. Som referens har information från väderbojar i närheten av fartygets rutt inhämtats.

Den 16 november kl.15.00 blåste vinden från sydväst 15 m/s. Den signifikanta våghöjden var 3,5 meter och vågbojen i norra Östersjön registrerade en signifikant våghöjd på 3,9 meter.

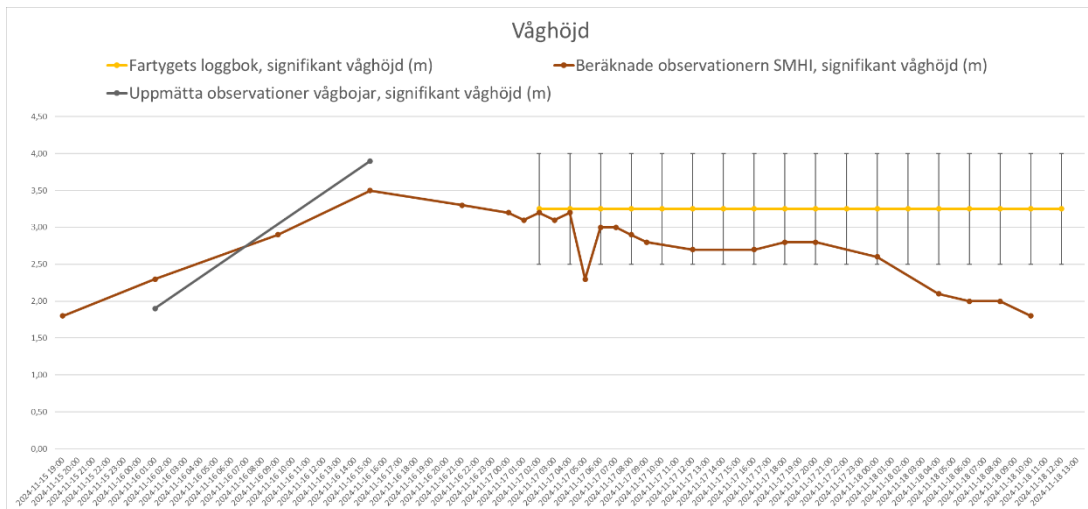
Under dygnet den 17 november blåste vinden från västsydväst konstant runt 15 m/s och den signifikanta våghöjden var runt 3 meter. Enligt fartygets loggbok blåste vinden västsydväst 17-21 m/s under hela dygnet och den signifikanta våghöjden var grov dvs. 2,5-4 meter.

På morgonen den 18 november avtog vinden sakta och sjönk ner till under 10 m/s samtidigt som vinden vred över till västlig. Den signifikanta våghöjden sjönk till under 2 meter vid lunchtid. Enligt fartygets loggbok lättade vinden till västsydväst 13-17 m/s med oförändrad eller något avtagande sjögång.

I fartygets loggbok har vädret registrerats varannan timme. Det loggade vädret har generellt sett legat på högre styrkor än det som SMHI tagit fram. Det ska dock poängteras att i fartygets loggbok registrerades vädret med intervallvärden istället för exakta värden.



Figur 1. Diagram med jämförelser mellan fartygets observerade vindstyrka och observationer från SMHI.



Figur 2. Diagram med jämförelser mellan fartygets observerade signifikanta våghöjder och observationer från SMHI.

1.6 Observationer ombord

Vid besöket ombord deltog SHK:s representanter vid intervjuer som genomfördes med delar av besättningen. Man genomförde även besiktningar av olika delar av fartyget. På grund av att vädret försämrades under seneftermiddagen och förväntades fortsätta vara dåligt så fick ombordbesöket avslutas tidigare än önskat. Vissa utredningsåtgärder fick därför forceras eller helt utebli. Till exempel fanns det inte tid att provköra ankarspelet efter att de grundläggande undersökningarna var klara.

1.6.1 Bryggan

Bryggan var utformad med konsoler i förkant och var utrustad med bland annat två radarsystem och två godkända elektroniska sjökortssystem (ECDIS). På bryggan fanns som minst alltid en styrman och en utkik när fartyget var till sjöss.

Från bryggan kunde man se förskeppet och ankarspelen. Det saknades indikering på bryggan om ankaret var i stuvat läge eller inte. Ankarspelet kunde bara manövreras från ankarvinscharna på fördäck.

Enligt uppgift har man på bryggan inte observerat när ankaret och ankarkättingen löpt ut. Med viss svårighet kan man dock se läget på kättingbjörnen från bryggan. Motvikten på kättingbjörnen är gulmålad för att synas tydligare.



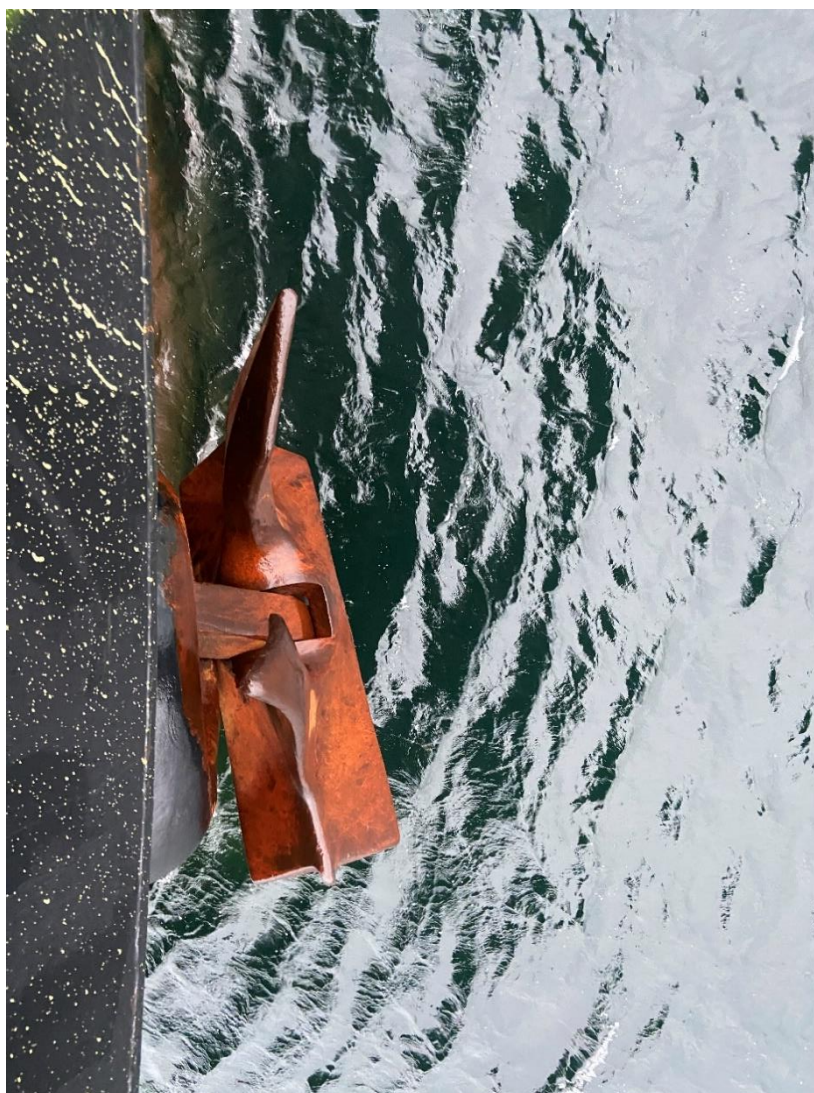
Figur 3. Vy från bryggan. Förstoringen visar babords ankarspel med kättingbjörnens motvikt målad i gult.

1.6.2 Loggböcker

I fartygets däckslögbok har fartygets genomsnittliga uppmätta fart registrerats varannan timme. Under den 17 november varierar den uppmätta farten från 7,8 knop på morgonen ner till 4,8 knop vid midnatt. Vind och våghöjd har varit oförändrade under hela dagen enligt loggboken.

1.6.3 Babords ankare

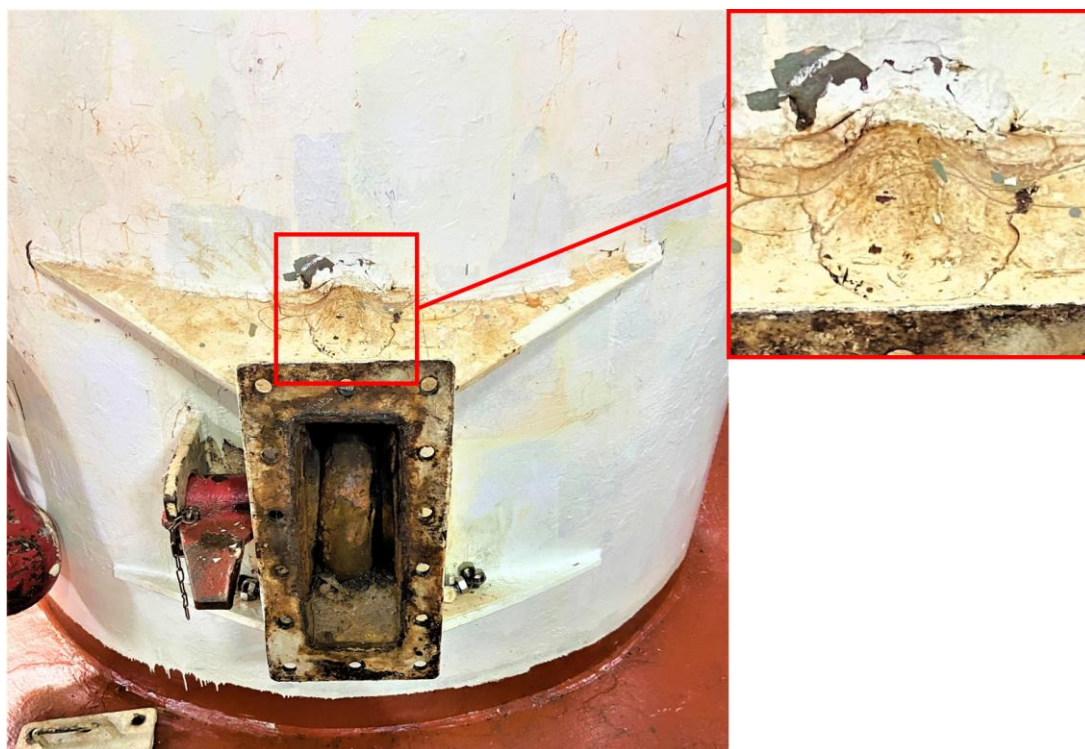
På babords ankare som dragits i botten hade det ena ankarflyet blivit något utböjt. Besättningen vet inte om detta inträffat vid händelsen eller om ankaret haft denna deformation sedan tidigare, se figur 4.



Figur 4. Babords ankare efter händelsen. Flyna är deformerade och böjda åt olika håll.

1.6.4 Kättingboxen

Kättingboxen, alltså det utrymme under ankarspelet där ankarkättingen förvaras, öppnades upp och undersöktes. Den påbyggda låda som utgjorde infästningen till ankarkättingens slutlänk hade sprickbildningar vid förstärkningsplåtarnas ändar. Ovankanten på lådan hade en buckla som bildats av att slutlänken med kraft slagit i när kättingen sträckts upp.



Figur 5. Babords kättingbox. När ankarkättingen drogs ut i sin fulla längd slog den sista länken i ovankanten av den låda den var fastsatt i. En tydlig buckla syns i ovankant, se förstoringen.

1.6.5 Babords ankarspel

Vid ombordbesöket var babords ankare i stuvat läge och inkopplat till ankarvinschen. Bromsen var ansatt. Kättingstopparen var nedfäld och säkrad över ankarkättingen. Vajern med tillhörande vantskruv var även den ansatt. I tillägg till dessa var även en förtöjningstross dragen i däcksnivå genom en av kättinglänkarna till en pollare på fördäcket. Båda ankarspelen var relativt nymålade men sprickor i färgen tyder på att de inte blivit målade efter händelsen. Under kättinghjulet fanns en grön presenning som täckte hålet ner till kättingboxen för att förhindra att vatten från nederbörd och överbrytande sjö skulle vattenfylla kättingboxen.



Figur 6. Ankarspelen sedda förifrån. Styrbords ankarspel (vänstra bilden) användes och kättingen var säkrad med broms och kättingstoppare. På babords ankarspel (högra bilden) kunde man se att kättingen inte passade ihop med kättinghjulet. Kättingen klättrade över kättinghjulet. Den ena av de två hållarna för säkringsvajern var också något nedböjd, jämför de gula inritade strecken. Förtöjningstrossen som går igenom ankarkättingen var anbringad som ett extra skydd efter händelsen.

1.6.6 Säkringsvajern

Det ena fästet för vajern var något nedbockat. Vajern låg dock på plats och var uppspänd med vantskruven.

1.6.7 Kättingstopparen (björnen)

Babords kättingstoppare skilde sig från den på styrbordssidan. Stopparen hade modifierats med en relativt lång påsvetsad stålklack, detta för att passa med den grövre ankarkättingen. Det var dock endast en kort bit av ankarkättingen som var utbytt mot en grövre dimension. Kättingstopparens funktion för resterande del av kättingen, när fartyget är ankrat, gick på grund av tidsbrist inte att prova. Det var heller inte relevant för själva händelsen. Styrbordssidans kättingstoppare hade en motsvarande, men betydligt kortare stålklack.



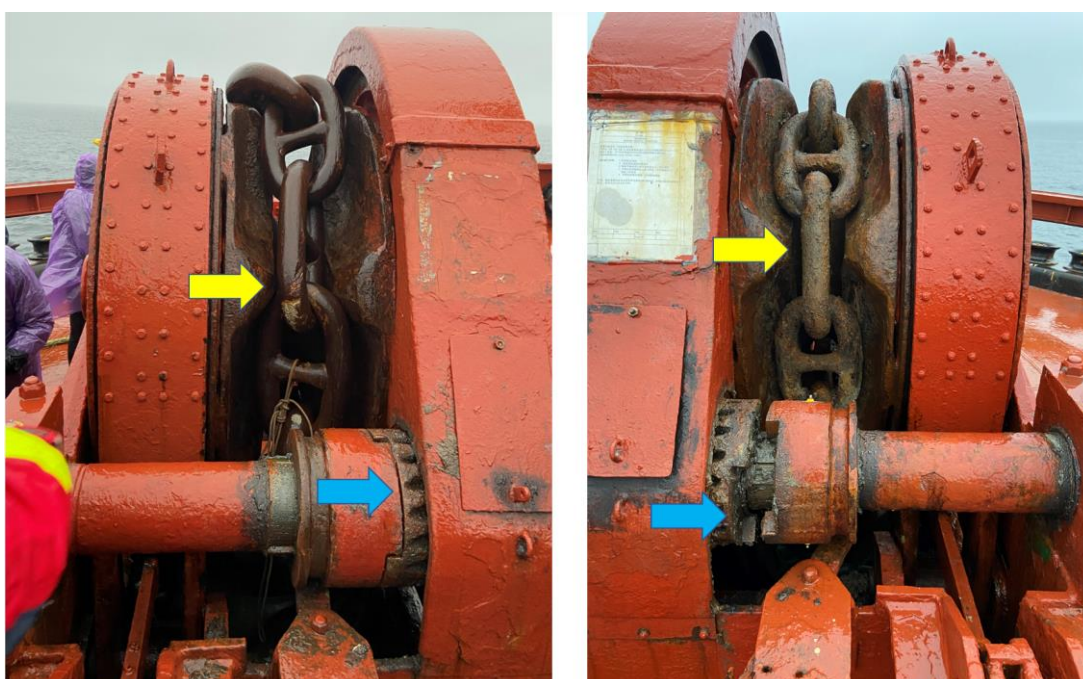
Figur 7. De båda kättingstopparna, babord till vänster. Den gula pilen markerar den långa påsvetsade stopplacken.



Figur 8. Babords kättingstoppare i öppet läge.

1.6.8 Ankarkättingen

På babords sida låg ankarkättingen inte ordentligt på kättinghjulet. Det berodde på att de första länkarna mellan ankaret och kättinghjulets övre del var av en grövre dimension än resterande kätting. Högst upp på kättinghjulet fanns en kopplingslänk (kenter) som kopplade ihop den grövre kättingen med den ordinarie kättingen. Kättingen hade ett tunt lager ytrost till skillnad mot kättingen på styrbords sida som hade tydlig gravrost. Detta beror sannolik på att kättingen släpat mot havsbotten och på så sätt slipats av leran.



Figur 9. Ankarspelen sedda akterifrån, babord till vänster och styrbord till höger. De gula pilarna visar ankarkättingarna och att kättingen på babords ankarspel inte ligger helt korrekt i kättinghjulet. De blå pilarna markerar klokopplingarna för drivningen till vinschmotorn. Babord är inkopplad medan styrbord är urkopplad.

1.6.9 Brossen

Brossen till kättinghjulet var ansatt (åtdragen). Brossbandets tjocklek var ungefär 10 mm och närmade sig den kritiska gränsen för utbyte vid 8 mm. Det fanns inte tid att göra noggrannare mätningar på brossbandet runt om, utan endast vid skarven mellan de båda halvorna. Några tecken på överhettning på grund av friktion från brossen kunde inte ses. Brossarmen som drar åt brossbandet var uppskruvad nästan till ändläget på handhjulets gängade spindel. Detta tyder också på att brossbandet var nära gränsen för att behöva bytas ut eller att brossen var felaktigt instuderad.

1.6.10 Hydraulmotorn

Den hydrauliska radialkolvmotorn var hel och såg inte ut att ha blivit utbytt. Detta tyder på att den inte varit inkopplad när ankaret löpte ut. Hade den varit inkopplad

hade den övervarvat och gått sönder. Det skulle då ha varit nödvändigt att byta ut den innan ankaret kunde vinschas upp igen.

2. Analys

2.1 Förutsättningar

Inledningsvis konstaterar SHK att YI PENG 3 under sin färd genom Östersjön släpat babords ankare efter sig i 1,5 dygn i ca 180 sjömil (drygt 330 km). Fartygets besättning har också bekräftat detta även om man gjort gällande att det varit oavsiktligt. Ankaret har skadat marin infrastruktur i form av datakablar på Östersjöns botten.

Fartyget har färdats på internationellt vatten och ankrade efter händelsen på internationellt vatten i Danmarks ekonomiska zon. Det innebär att fartyget, som är registrerat i Kina, stod under kinesisk jurisdiktion och att det fanns begränsningar i vilka åtgärder, i bland annat straffrättsligt avseende, som andra stater kunde vidta mot fartyget. Även beträffande olycksutredningar är huvudregeln i internationella sammanhang att sådana görs av den berörda flaggstaten även om det finns visst utrymme för andra stater, bl.a. berörd kuststat, att genomföra en olycksutredning. Ombordbesöket skedde därför under ledning av kinesiska myndigheter.

Vidare genomfördes ombordbesöket under tidspress och undersökningarna av fartygets system blev inte fullt utförda. Det saknades möjligheter att ta del av elektroniska bevis såsom övervakningsbilder eller Voyage Data Recorder (VDR). Ett begränsat urval av besättningen blev intervjuade med tolk under viss tidspress. Intervjuerna kunde heller inte ske under sedvanliga förhållanden (utan andra intressenter närvarande).

En väsentlig fråga är om det mot bakgrund av den fakta som framkommit kan bedömas om händelsen skett uppsåtligen eller oavsiktligt. SHK konstaterar att rättsvärdande myndigheter i flera berörda stater bedriver brottsutredningar med anledning av det inträffade. Eftersom SHK deltagit i besöket ombord och genomfört vissa utredningsåtgärder finns det anledning att redovisa dessa, vilket sker i denna promemoria.

2.2 Bedömning

Fartyget saktade inte in i samband med att ankaret rasade ut. Hade ankaret släppts avsiktligt hade det varit naturligt att först minska farten för att därigenom minska riskerna för fartyget eller för att ankarkättingen skulle trassla in sig i ankaret.

Bildmaterialet från den plats där ankaret träffade botten visar att ankaret löpt ut med kraft, sannolikt okontrollerat. Dels kan man i bildmaterialet se det avtryck som själva ankaret gjorde i sjöbotten, dels kan man notera att den yttersta delen av

ankarkättingen lagt sig på samma ställe. När ankarkättingen sedan sträcktes upp har ankaret börjat släpas och ibland studsat över botten.

Frånvaron av brännmärken på babords ankarspels bandbroms samt den omständigheten att bromsbandet såg intakt ut tyder på att bromsen inte varit på, alternativt suttit mycket löst ansatt när ankaret lossnat.

Avsaknaden av skador på kättingbjörnens stoppklack tyder på att kättingbjörnen inte legat på och låst ankarkättingen när den lossnat. Kättingstopparen har alltså varit uppfälld.

Säkringsvajern visade små deformationer som inte nödvändigtvis behöver ha skett i samband med att ankaret lossnat. Det ena fästet som säkringsvajern löpte över var bokat. Det har inte gått att fastställa om den deformationen skett i samband med att ankaret släppte eller om den funnits där sedan tidigare.

För att förhindra att vattenfylla kättingboxen vid dåligt väder finns det normalt ett arrangemang med presenning runt klyset ner till ankarboxen. Denna skyddspress var oskadad men den kan också ha bytts ut efter händelsen.

De väderuppgifter som fartygets besättning antecknat i loggboken anger något sämre väderförhållanden än de som anges i SMHI:s analys. Skillnaden är dock inte så stor att det går att dra någon säker slutsats av det.

Om ankaret löpt ut oavsiktligt är en förutsättning att det inte var sjösäkrat när det lossnade och löpte ut. Ankaret löpte ut med hög hastighet tills hela kättingen rasat ut och ankarkättingen blivit hängande i infästningen nere i ankarboxen. Eftersom det inte uppstått några nämnvärda skador runt ankarvinschen bör i så fall ankaret ha lämnats kvar förberett för störtankring, efter att lotsen lämnat efter avgång från Ust-Luga. Under den säkerhetsinspektion som utfördes av befälhavaren, överstyrman och båtsman dagen efter avgång har man i så fall inte kontrollerat att ankarspelen var säkrade för sjöresan.

När fartyget rört sig i sjögången som rådde kan ankaret tidvis ha träffats av mötande sjö. Den extra kraft som blir av fartygets fart genom vattnet när sjön träffade stäven skulle kunna vara tillräcklig för att få ankaret att börja löpa ut. Bromsen visar visserligen inte tecken på skador, men det fanns indikationer på att det var tid för service eller utbyte av bromsband.

Sammantaget finns två alternativa händelseförlopp till händelsen där det ena scenariot är att fartyget medvetet släppt ut ankaret för att orsaka skada på botteninfrastruktur under resan i Östersjön. Det som talar emot detta alternativ är den medvetna risk för fartyget som det inneburet att lossa ankaret i fart med stor risk för att fartyget och den personal som opererat ankarspelet allvarligt skadas under lossgöringen av ankaret. Det andra alternativet är att ankaret lossnat på grund av att det sjösäkrats dåligt eller inte alls. Bristen på skador i kättingboxen

och på ankarspelet talar till viss del emot detta scenario, samt att fartyget gått med ankaret släpande i botten under 1,5 dygn utan upptäckt.

De begränsningar i utredningsåtgärder som listats ovan innebär att det inte går att helt utesluta något av alternativen. Ytterligare undersökningar i ett tidigare skede ombord på fartyget hade behövt genomföras för att ha möjlighet att fastslå vad som inträffat ombord.

De internationella reglerna om utredning av sjöolyckor har som utgångspunkt att det är konsekvenserna av en olycka eller de potentiella konsekvenserna av ett tillbud som styr om en händelse ska utredas eller inte. Om en utredning görs, ska den som huvudregel göras av det berörda fartygets flaggstat. I förevarande fall har inte förhållandena varit sådana att det förelegat någon allvarlig fara för fartyget eller sjötrafiken. Vidare har händelsen skett på internationellt vatten och det berörda fartyget är registrerat i Kina. SHK bedömer därför inte att det är motiverat att SHK genomför någon närmare olycksutredning enligt det internationella regelverket för sjöolyckor. SHK:s bedömning hindrar inte Åklagarmyndigheten att bedriva en förundersökning om misstänkt brott.