



DET TALTE ORD GÆLDER

ERHVERVS- OG  
VÆKSTMINISTEREN

## **Samråd omhavarikommissionen, som opfølgning på sagen om pirateri mod rederiet Shipcraft**

### **Samrådsspørgsmål AJ**

Hvad kan ministeren fortælle om den maritime havarikommission, som ministeren har påtænkt at nedsætte i kølvandet på sagen om pirateri mod rederiet Shipcraft?

### **Samrådsspørgsmål AK**

Hvilke overvejelser har ministeren gjort i valget mellem en maritim havarikommission og en særlig havarikommission?

[Gidsselfrigivelsen]

- Tak for ordet.
- Jeg vil gerne starte med at sige, at det var med stor glæde, at jeg modtog nyheden om, at de 6 søfolk fra det danske skib LEOPARD var blevet frigivet.
- En gidselsituation er noget af det værst tænkelige et menneske kankomme ud for. De 6 søfolk og deres pårørende har været i en ganske forfærdelig situation. Heldigvis er de fri nu, og det glæder jeg mig over.
- En lang række spørgsmål har rejst sig i kølvandet på frigivelsen, hvorfor vi også er her i dag.
- Jeg kan i øvrigt forstå, at udenrigsministeren har orienteret Udenrigspolitisk Nævn om sagen både før og efter frigivelsen.

- Sikkerhed til søs er mit ansvarsområde. Det omfatter også, hvordan skibene beskytter sig mod pirater. Der er i løbet af årene taget en lang række tiltag mod pirateri, også internationalt.
- Det er klart, at vi hele tiden kan lære af de forskellige sager, og jeg er helt enig i, at vi også må se på, hvad vi kan lære af denne sag.

[Om Den Maritime Havarikommission]

- I den forbindelse afventer vi resultatet af Den Maritime Havarikommissions igangværende undersøgelse af de søsikkerhedsmæssige aspekter af forløbet op til kapringen.
- For så vidt angår Den Maritime Havarikommission, så blev den oprettet i 2011 ved lov om sikkerhedsundersøgelser til søs.
- Jeg vil gerne understrege, at Den Maritime Havarikommission er en selvstændig, uafhængig enhed under Erhvervs- og Vækstministeriet, og derfor vælger kommissionen også selv hvilke ulykker til søs, der kræver en nærmere undersøgelse.
- Havarikommissionen undersøger i gennemsnit omkring 12 til 15 ulykker årligt.

- Havarikommissionen arbejder inden for rammerne af lov om sikkerhedsundersøgelser af ulykker til søs, som implementerer EU-direktivet om undersøgelse af ulykker i søtransport.
- Den Maritime Havarikommission er en uvildig instans, der i sin organisation, retlige struktur og beslutningstagen er uafhængig af andre parter.
- Formålet med Den Maritime Havarikommissions undersøgelser er at klarlægge årsagerne til ulykker og andre alvorlige hændelser, så risikoen for gentagelser kan mindskes.
- Havarikommissionens medarbejdere har typisk en uddannelse eller erfaring fra arbejde i den maritime sektor og har derfor indsigt i og forstand på skibe.
- Hvis Den Maritime Havarikommission konkluderer, at der er noget at lære af forløbet op til kapringen, vil der som en del af Havarikommissionens redegørelse om sagen blive udarbejdet anbefalinger til forbedring af søsikkerheden.
- Jeg vil gerne understrege, at det ikke er Den Maritime Havarikommissions opgave at placere skyld eller strafansvar.

[Havarikommissionens undersøgelse af LEOPARD]

- Som nævnt tidligere er Havarikommissionen allerede i gang. Kommission gik lige efter frigivelsen for halvanden måned siden i gang med en undersøgelse af de søsikkerhedsmæssige forhold op til kapringen af LEOPARD.
- Det svarer i øvrigt til den måde, som Søfartsstyrelsens daværende Opklaringsenhed undersøgte forløbet op til kapringen af det danske skib DANICA WHITE i 2007.
- Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed eksisterer ikke længere og er så at sige erstattet af Den Maritime Havarikommission.
- Den Maritime Havarikommission har ikke hjemmel hverken i loven eller i det EU-direktiv, som loven implementerer, til at undersøge selve kapringen og forløbet efter gidseltagningen.
- Havarikommissionen udfærdiger på baggrund af de indsamlede oplysninger en redegørelse om forløbet op til kapringen med henblik på at klarlægge de søsikkerhedsmæssige omstændigheder af sagen.
- Efter loven er der pligt til at stille al relevant information til rådighed for Havarikommissionens undersøgelse.

- Dette gælder også for de involverede personer, som Havarikommissionen ønsker at interviewe som led i undersøgelsen.
- Oplysninger, der afgives til Havarikommissionen, vil være omfattet af straffelovens bestemmelse om afgivelse af urigtig erklæring til offentlige myndigheder.
- Undersøgelse kan vedrøre alt fra skibets indretning og vagthold til sejladsens forløb, samt de beslutninger, der blev truffet undervejs i forløbet op til kapringen.
- Formålet med undersøgelsen er således at se på, hvad man kan lære af forløbet, så skibene kan blive bedre rustede til at undgå kapringer i fremtiden.
- Undersøgelsen forventes at tage cirka 6 måneder. Når arbejdet er afsluttet, vil Havarikommissionen offentliggøres redegørelse.
- Jeg vil gerne understrege, at redegørelsen bliver offentliggjort, og jeg vil også gerne sørge for, at den bliver oversendt til udvalget efter offentliggørelsen.
- Når redegørelsen foreligger, vil jeg tage initiativ til et møde med søfartens parter om sagen. Jeg vil i den forbindelse gerne drøfte med dem, om der er behov for yderligere initiativer.

- Som jeg understregede for et øjeblik siden, er det ikke Den Maritime Havarikommissionens opgave at placere skyld eller strafansvar.
- Spørgsmålet om, hvorvidt sagen giver anledning til en straffesag, hører under politiet.
- Politiet har oplyst, at de undersøger sagen på baggrund af to politianmeldelser om overtrædelse af søfartslovgivningen og straffeloven.
- På nuværende tidspunkt bliver sagen således både undersøgt af Den Maritime Havarikommission og af politiet.

[Den Maritime Havarikommission eller en særlig undersøgelse efter søloven?]

- Samrådets andet spørgsmål handler om, hvilke overvejelser der er gjort omkring valget mellem Den Maritime Havarikommission og en særlig havarikommission efter søloven.
- Jeg kan oplyse, at muligheden for efter sølovens § 482 at nedsætte en særlig havarikommission er en bestemmelse, der stammer fra før etableringen af Den Maritime Havarikommission.

- Ifølge loven kan jeg som minister nedsætte en sådan særlig havarikommission, men kun, hvis der ikke gennem søforklaring ved retten eller andre offentlige undersøgelser er skabt klarhed om årsagen til en ulykke til søs, eller hvis hensynet til søsikkerheden begrundet en endnu mere omfattende undersøgelse.
- Muligheden for at nedsætte en særlig havarikommission er altså noget, som jeg har hjemmel i lovgivningen. Men jeg kan oplyse, at muligheden for at nedsætte en sådan ikke har været benyttet efter oprettelsen af Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed i 1990.
- I praksis er det i dag Den Maritime Havarikommission, som erstattede Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed i 2011, der undersøger årsagen til ulykker til søs.
- Den Maritime Havarikommission er som nævnt gået i gang med en undersøgelse af de søsikkerhedsmæssige aspekter af forløbet op til kapringen. Det er i udgangspunktet det samme, som det en særlig havarikommission skulle undersøge.
- Havarikommissionen gik i gang med sin undersøgelse for halvanden måned siden. Derudover bliver sagen som nævnt også undersøgt af politiet.

- Jeg kan til orientering oplyse, at muligheden for at nedsætte en særlig havarikommission kun har været benyttet ved én enkelt ulykke.
- Det skete i 1981 – altså før oprettelsen af Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed – da redningsbåden RF2 forliste ud for Hirtshals, i forbindelse med eftersøgningen af overlevende fra en fiskekutter, der var forlist tidligere samme dag.

[Øvrige tiltag – ændring af lov om søfarendes ansættelsesforhold]

- Jeg vil gerne slutte af med at sige, at jeg synes, det er vigtigt, at sagen bliver belyst grundigt. Det håber jeg også at jeg har givet udtryk for.
- I regeringen tager vi pirateri yderst alvorligt, hvilket betyder at vi allerede har taget en række konkrete initiativer på området.
- Det er sket i forlængelse af drøftelsen i efteråret med søfartens parter om behovet for nye initiativer til bekæmpelse af pirateri og beskyttelse af de søfarende.
- Jeg vil gerne fremhæve den ændring af lov om søfarendes ansættelsesforhold, som Folketinget vedtog den 28. maj. Lovændringen indebærer flere forbedringer af de søfarendes rettigheder i forbindelse med pirateri, og hvis de bliver taget som gidsler.



- Helt konkret betyder det, at rederen ikke kan opsig søfarende, der holdes som gidsel i forbindelse med pirateri. Afledt heraf vil der være en forpligtigelse til at udbetale løn til den søfarende i hele gidselperioden.
- Lovændringen indebærer endvidere, at søfarende, der har siddet som gidsler, efter frigivelsen har ret til fri hjemrejse for rederens regning. Det betyder også, at de søfarendes nærmeste pårørende kan få tilskud, hvis de som følge af gidseltagningen savner forsørgelse.
- Lovændringen har også skærpet rederens forpligtigelser i forhold til forebyggelse, forberedelse og håndtering af sørøverisituationer.

[Fortsat dansk piratindsats]

- Danmark er en stor søfartsnation, og derfor er pirateri noget, vi fortsat skal bekæmpe.
- Problemet har et sådant omfang og alvor, at det ikke kan bekæmpes af et enkelt land alene. Vi skal derfor sammen med andre lande fortsætte indsatsen, så piraterne sættes under konstant pres, uanset hvor i verden de opererer.
- Somaliske pirater har gennem lang tid været under pres. Antallet af kapringer og angreb er faldet markant.

- Der er en høj grad af international enighed om, at dette skyldes den internationale militære tilstedeværelse, skibenes efterlevelse af de internationale anbefalinger for at beskytte sig mod piratangreb, brug af bevæbnede vagter og kapacitetsopbygning i regionen.

[Afslutning]

- Pirateri er en problemstilling flere steder på kloden. Jeg har foreksempel i forrige uge drøftet pirateri i Malacca-strædet ved Malaysia, Singapore og Indonesien med min kollega fra Singapore.
- Vi fortsætter således kampen mod pirateri flere steder i verden. Og vi søger hele tiden at lære af de erfaringer, vi gør os.
- Når Den Maritime Havarikommissions redegørelse foreligger, vil vi have fået et klarere billede af, om der er behov for yderligere opfølgning efter LEOPARDS kaping.