

Fra: Jens Marquard Sørensen [<mailto:jms@lho.dk>]

Sendt: 18. maj 2021 14:12

Emne: Lederne Søfart - til beslutningen om at sende et orlogsfartøj til Guineabugten.

Af uransagelige årsager har FM ikke fået os med i høring på dette forslag, som vi iøvrigt bakker op om generelt, men med forslag til en forebyggende indsats til gavn for handelsflåden. Derfor kommer dette forslag til forbedring, men med den klare opfattelse at forsvarsminister Trine Bramsens forslag og udspil er godt.

Vi ved at man kan styrke det danske bidrag betydeligt hvis man også tager disse tre tiltag med.

Forslag

1 - Søværnet skal sikre at IMO's maritime sikkerheds krav overholdes

Danske skibe og udenlandske skibe skal overholde IMO/FN's eksisterende sikkerhedskrav i højrisikozonen.

Lederne Søfart mener at en dansk tilstedeværelse har som **sekundær** mission at højne handelsfartøjernes sikkerheds niveau, og indsamle viden om hvilke udfordringer dette skaber. Det skal bruges til at tage nye relevante diplomatiske og sikkerheds initiativer i fremtiden, samt være med til at danne danmarks næste antipirateri strategi.

Erfaringen fra Somalia og andre maritime sikkerheds problemer er, at en succesfull indsats også skal have en effektiv civil anti-pirateri strategi. Som bekendt stoppede Somalisk pirateri uden at der nogensinde var en indsats i land. I stedet stoppede pirateriet, fordi handelsfartøjerne ganske enkelt ikke kunne tages længere - det blev forsvært. Den gængse opfattelse om at løsningen lå i land, viste sig ikke at være rigtig. I stedet var en effektiv forebyggende indsats på havet for handelsfartøjer og offshorefartøjer afgørende - det ødelagde forretningen for piraterne der derfor stoppede kort efter. Hvor om dette er krævende og situations bestemt, er der minimums krav som stadig ikke er overholdt i Guineabugten.

Ved Guineabugten er der desværre mange handelsfartøjer, som ikke overholder de sikkerheds krav som IMO har sat - nærmere beskrevet i "BMP 5", "BMP West africa" og ophøjet til dansk lov i BEK nr 1084 af 23/11/2011 "Bekendtgørelse om teknisk forskrift om forholdsregler til forebyggelse af pirateri og væbnede overfald på danske skibe" (alle tre er vedhæftede). Disse har til hensigt at gøre det svært og måske umuligt at udføre succesfulde pirat angreb. Herunder bla. At man skal vurdere om det er vigtigt at sejle ind i området, eller man blot ikke skal sejle ind. Desværre vælger nogle skibe samt få rederier stadig ikke at overholde disse krav. Hvilket er pointeret af flere uafhængige analyser bureauer, som en af grundene til at piraterne har succes i Guineabugten.

Skibe der flager Dannebrog

En succesfull indsats fra dansk side, bør derfor inkludere at inspicere danske handelsfartøjer inden de sejler ind i højrisiko zonen. Her kan et dansk Orlogsfartøj rådgive Dansk flagende skibe, og i særlige tilfælde agere myndig og stoppe skibene fra at sejle ind (ved tilfælde hvor man vurderer at det er uforsvarligt at sejle ind i højrisiko zonen, og man ikke lever op til dansk lov). Erfaringerne er

også at Dannebrog gør sig bedre som attraktivt flag for rederier, når den danske stat tager initiativer der slår sikkerheds niveauet for danske skibe fast.

Udenlandske skibe

Ved udenlandske skibe, kan et dansk Orlogsfartøj selvsagt ikke agere myndighed i internationalt farvand, men overfor danske rederier der bruger udenlandske flag kan man evt. komme med anbefalinger til rederiet.

Dernæst er det stadig muligt at indsamle information om skibe der sejler ind i højrisiko zonen uden at leve op til IMO's krav. Et Dansk Orlogsfartøj bør derfor indsamle viden struktureret om dette. Den viden kan f.eks. vise om der er nogle rederier og flagstater, der er særligt dårlige til at overholde IMO's krav. Denne viden bør indgå i en diplomatisk mission, hvor Danmark som maritim stormagt bruger sin indflydelse til at påpege overfor andre lande at de skal overholde IMO's krav, og den samme viden, kan også deles med kyststaterne, såfremt man er sikker på at den ikke vil blive delt med organiserede pirat netværk - der som bekendt har kontakter til lokale korrupte myndigheder.

2 - Vurderinger af angreb mod pirater

Væbnede aktioner skal vurderes lokalt ombord

Ved tidligere indsatser, har det vist sig at være en udfordring at afklare hvornår en indsats skulle vurderes politisk, eller militærfagligt ombord. Det har været et problem, når Dannebrog flagende skibe skulle have assistance fra et dansk Orlogsfartøj. Lederne søfart anbefaler derfor at Forsvarsministeriet, laver en tydelig retningslinje for Søværnet - inden missionens påbegyndelse - der afklarer hvilke angreb, indsatser osv. der er militærfagligt "sagsbehandling" ombord og foretages af chefen på et dansk orlogsfartøj, og hvilke der skal have politisk godkendelse fra embedsmænd i ministeriet, ministeren og evt. folketinget. Her bør man tage højde for at en vurdering skal tages på ganske få minutter og til tider sekunder, hvis et dansk skib skal have assistance, en embedsmands eller politisk vurdering af truslen kan i sagens natur, ikke foretages i Danmark da muligheden for at assistere med en væbnet aktion kan forsvinde.

3 - IMO's skibssikkerheds kode skal opdateres.

IMO's sikkerheds kode skal genvurderes, for den er mest skabt til bekæmpelse af terrorister.

ISPS koden der er IMO/FN's sikkerhedskode, stammer fra tiden efter 11/9. Den er derfor baseret på et trusselsbillede, hvor terrorisme var den største maritime sikkerhedstrussel. Desværre er pirateri ikke en stor del af koden. Lederne Søfart mener at Danmark som verdens 5 største søfartsnation, skal tage initiativ til at koden opdateres og inkludere klare tiltag der skal forebygge fremtidige pirateri problemer og skal genvurdere jævnlige ud fra et eksisterende trusselsbillede, frem for et politisk perspektiv.

Bekymringer

Endeligt har det vagt opmærksomhed, at Frømandskorpsets ledelse, stadig møder kritik i offentlige medier. Vi undre os over, om dette kan få negativ indflydelse på om Frømandskorpset bliver klar til en indsats.

Jens Marquard Sørensen
Næstformand i bestyrelsen
Dir. +45 22489824 |
Mail jms@ledernesofart.dk | Vermlandsgade 65, 2300 København S



Med venlig hilsen

Jens Marquard Sørensen
Næstformand for Lederne Søfart

Mail jms@lho.dk | Vermlandsgade 65, 2300 København S



Følg os på sociale medier:

