



SØULYKKESRAPPORT FRA OPKLARINGSSENHEDEN

*Undersøgelse af forløbet op til piratoverfaldet
og kapringen den 1. juni 2007*

SØFARTSSTYRELSEN, Vermundsgade 38 C, 2100 København Ø.*
Tlf. 39 17 44 00, Fax: 39 17 44 16 CVR-nr.: 29 83 16 10
E-Mail: oke@dma.dk - www.sofartsstyrelsen.dk

Søulykkesrapporten er udsendt den 16. november 2007

Sagsnummer 200711082

Søulykkesrapporten kan også findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside www.sofartsstyrelsen.dk under *Ulykkesopklaring*.

Opklaringsenheden

Opklaringsenheden undersøger søulykker og alvorlige personulykker på danske handels- og fiskeskibe. Enheden undersøger ligeledes søulykker i danske farvande, hvor udenlandske skibe er involveret.

Formål

Formålet med Opklaringsenhedens undersøgelse er at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykken og at klarlægge de årsager og det begivenhedsforløb, som har ført til ulykken, med henblik på at der af Søfartsstyrelsen eller andre kan træffes foranstaltninger for at reducere risikoen for gentagelser.

Undersøgelsen sigter ikke mod at tage stilling til de strafferetlige eller erstatningsretlige aspekter ved ulykkerne.

Opklaringsenhedens undersøgelsesarbejde foregår adskilt fra Søfartsstyrelsens øvrige funktioner og virksomhed.

Indberetning

Når et dansk handels- eller fiskeskib er involveret i en søulykke eller en alvorlig personulykke, skal Opklaringsenheden straks underrettes.

Telefon 39 17 44 00
Telefax 39 17 44 16
E-post: oke@dma.dk

**Uden for kontortid kan Opklaringsenheden træffes
på telefon 23 34 23 01**

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	4
2	Resume	4
3	Konklusion	4
4	Undersøgelsen	5
5	Faktuelle oplysninger	5
5.1	Data	5
5.2	Sejladsdata	5
5.3	Skibsdata	5
5.4	Vejrdata.....	6
5.5	Besætningsdata	6
5.6	Rederidata	7
5.7	Hændelsesforløb.....	7
5.8	Rederiets kendskab til kaperingen	11
5.9	Skibets sejladsplanlægning og aktuelle sejlads	12
5.10	Vagthold.....	14
5.11	Ship Security Alert System (SSAS)	15
5.12	Forholdsregler mod piratoverfald	16
5.13	Arbejdstid/hviletid.....	18
5.14	Konsekvenser	18
6	Analyse	18
6.1	Beslutning om rejsen	18
6.2	Sejladsplanlægningen.....	19
6.3	Vagthold.....	19
6.4	Forholdsregler mod piratoverfald	20
6.5	Piratoverfaldet.....	20
6.6	Ship Security Alert System (SSAS)	21
7	Anbefalinger.....	21
7.1	Procedure om pirateri	21
7.2	SSAS	22
8	Tiltag.....	22

1 Indledning

Piratoverfald på skibe har været et problem i mange år, og der er internationalt, med kraftig dansk støtte, iværksat en række initiativer til bekæmpelse af pirateri.

Opklaringsenheden undersøger omstændighederne, der ledte op til overfaldet på DANICA WHITE for at kunne fremlægge et materiale, der kan danne basis for iværksættelse af eventuelle yderligere foranstaltninger for at reducere risikoen for gentagelser.

Denne rapport omhandler kun forløbet indtil piratoverfaldet og kapingen og baggrundsmateriale for dette forløb.

2 Resume

DANICA WHITE var på rejse fra Sharjah i De Forenede Emirater mod Mombasa i Kenya med en besætning på 5 mand og med en ladning borerør og borecement, da skibet den 1. juni 2007, kl. ca. 10.15, blev overfaldet af somaliske pirater, som overtog kontrollen med skibet.

Overfaldet skete på positionen 01°50' N - 50°06' Ø, 205 sømil fra den somaliske kyst.

Piraterne forlangte at blive sejlet ind til kysten, og DANICA WHITE ankrede ved den somaliske kyst på territorialfarvandet den 2. juni omkring midnat.

Skibet blev frigivet den 22. august og sejlede til Djibouti, hvorfra besætningen blev fløjet hjem. Der var ingen større skader på skibet. De 5 besætningsmedlemmer havde ikke lidt fysisk overlast, men bliver efter hjemkomsten undersøgt for eventuelle psykiske problemer.

3 Konklusion

Det var charterrens beslutning om at slutte lasten til Mombasa, som udløste den pågældende rejse. (6.1)

Det var oplysninger fra charterrens agent i Bahrain som udvirkede, at DANICA WHITE's skibsfører, ca. 2 døgn efter rejsens påbegyndelse, lagde ruten længere til søs. (6.2)

Skibsføreren havde ikke modtaget nogen konkret instruktion fra rederiet eller charterren om sejlruten ved passage af Somalias kyst. (6.2)

Under de pågældende omstændigheder med sejlads i et pirattruet farvand, var vagtholdet i DANICA WHITE utilstrækkeligt. (6.3)

DANICA WHITE's ISM indeholder en procedure for pirateri. (6.4)

Der var ikke fra rederiet eller charterren givet nogen konkret instruktion til skibsføreren om den pågældende sejlads eller om at iværksætte forholdsregler imod pirater i forbindelse med sejladsen. (6.4)

Skibsføreren iværksatte ingen ekstra foranstaltninger – som f.eks. forstærket udvig. (6.4)

Ingen om bord opdagede piraterne, før de var om bord. (6.4)

Piratoverfaldet skete 205 sømil fra Somalias kyst. (6.5)

Hvis der havde været holdt behørig udvig i DANICA WHITE, kunne piraternes både være blevet opdaget ca. ½ time før, de kunne nå DANICA WHITE. Skibet kunne dog ikke med sin ringe fart sejle fra piraterne, men besætningen kunne have alarmeret i god tid og vist piraterne, at de var opdaget. (6.5)

Skibsføreren handlede korrekt ved at følge piraternes ordre. Herved sikrede han besætningen bedst muligt. (6.5)

Hverken SOK eller rederiet modtog SSAS alarm fra skibet den 1. juni. (6.6)

Skibsførerens forklaring om SSAS alarmer tyder på et manglende kendskab til, hvordan alarmer fungerer. Det kan derfor ikke udelukkes, at skibsføreren har iværksat alarmer forkert. (6.6)

Udover den manglende modtagelse af alarm den 1. juni, er der intet, der indikerer en teknisk fejl i SSAS. (6.6)

4 Undersøgelsen

Opklaringsenheden har gennemført interview af de 5 besætningsmedlemmer og af skibsrederen.

Opklaringsenheden har gennemgået DANICA WHITE's ISM og ISPS systemer.

Opklaringsenheden har gennemgået oplysnings- og rådgivningsmateriale om pirateri. Alle tidsangivelser er lokal tid.

5 Faktuelle oplysninger

5.1 Data

Hændelsen	Piratoverfald og kaping
Dato og tidspunkt	1. juni 2007, kl. 10.15
Position	01°50' N - 50°06' Ø
Farvandsområde	Indiske Ocean
Tilskadekomne	5 undersøges for evt. psykiske mén.

5.2 Sejladsdata

Sejladsens fase	Sejlads i åbent farvand
Afgangshavn	Sharjah (v. Dubai)
Afgangsdato og tidspunkt	21. maj kl. 18.45

5.3 Skibsdata

Navn	DANICA WHITE
Hjemsted	Nakskov
Kaldesignal	OXMG2
IMO nummer	8401157
Kontrolnummer	D 2995

Register	DIS
Flagland	Danmark
Byggeår	1985
Skibstype	Tørlastskib
Bruttotonnage	997
Klassifikationsselskab	Bureau Veritas
Længde overalt	61,55
Maskineffekt	588 kW
Fartsområde	World Wide
Regelgrundlag	Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B

5.4 Vejrdata

Vind – retning og hastighed i m/s	SSV – 4
Bølgehøjde	Ca. 1 m
Strøm	N-gående
Sigtbarhed	God
Lysforhold	Lyst

5.5 Besætningsdata

Antal besætningsmedlemmer	5
Antal besætningsmedlemmer med sønæringsbevis til at være vagthavende på broen	2
Vagtform på broen	2 skifte
Besætningsfastsættelse	4
Stilling om bord	Alder, sønæringsbeviser, certifikater, uddannelse, sejltid.
Skibsfører	55 år Sætteskipper, Generelt radiocertifikat Sejlet som skibsfører siden 1988, i rederiet H. Folmer & Co. som skibsfører siden 1994. Mønstrede i Zeebrugge den 4. februar.
Styrmand	63 år Sætteskipper, Generelt radiocertifikat Sejlet siden 1965, vekslende som skibsfører og styrmand, anden udmønstring i rederiet H. Folmer & Co. Mønstrede i Izmir den 19. april.
Kok	48 år Sejlet siden 1979, som kok i rederiet H. Folmer & Co. siden 2004. Mønstrede i Izmir den 19. april.
Ubefaren skibsassistent 1	26 år Skibsassistentuddannelsen Modul II. Ca. 8 måneders sejlads i DANICA BROWN primo 2000. Mønstrede i Izmir den 19.april.
Ubefaren skibsassistent 2	18 år Søfartsskole i efteråret 2006 1 måneders sejlads i januar/februar 2007 Mønstrede i Izmir den 19. april

5.6 Rederidata

Rederi: H. Folmer & Co., København

Operatør: H. Folmer & Co., København

Rederiets Document Of Compliance (DOC) blev inddraget af Søfartsstyrelsen i maj 2007 og det operative ansvar overgik herefter til Erria A/S, som skulle overtage ansvaret for de enkelte skibe i rederiet, efterhånden som skibene havde gennemgået et ISM-audit for at indføre sikkerhedsstyringssystemet for Erria A/S i næste sikre havn .

For DANICA WHITE's vedkommende blev det aftalt, at synet skulle ske i Suez efter skibets rejse i Persergolfen. På grund af de ændrede sejlplaner for DANICA WHITE blev synet ændret til Mombasa. Synet og den efterfølgende overdragelse af det operative ansvar for DANICA WHITE foregik i Djibouti efter skibets frigivelse.

Rederen har oplyst, at Bureau Veritas, den 19. marts 2007, fornyede DANICA WHITE's SMC for en ny 5 års periode samt afholdt intermediate syn på ISPS certifikatet. På ISM var der to og på ISPS 3 Non Conformities, som blev rette på stedet.

Chartrere: Nico Shipping, USA

5.7 Hændelsesforløb

Den følgende beskrivelse af hændelsesforløbet er baseret på Opklaringsenhedens interview af de 5 besætningsmedlemmer, skibsføreren, styrmanden, skibsassistent 1, skibsassistent 2 og kokken, interview af rederen samt på notater i skibets skibsdagbog.

Indtil piratoverfaldet

Skibsføreren kom om bord i DANICA WHITE i Zeebrugge den 4. februar 2007. Fra Zeebrugge sejlede DANICA WHITE til Venezuela og fra Venezuela til Wilmington i North Carolina, hvor der blev lastet ammunition fra det militære våbendepot ved Sonny Point. I Wilmington kom skibet i timecharter (T/C) hos det amerikanske rederi Nico Shipping.

DANICA WHITE afsejlede fra Wilmington den 22. marts og ankom til Izmir i Tyrkiet den 19. april. Her blev styrmanden, to skibsassistenter og kokken udskiftet. Skibsføreren og en tredje skibsassistent (skibsassistent 3) forblev om bord. Ved afsejlingen fra Izmir bestod besætningen således af skibsfører, styrmand, 3 ubefarne skibsassistenter og kok. Dette er den normale besætningssammensætning.

Fra Izmir sejlede DANICA WHITE gennem Suez kanalen til Al Hydaydah i Yemen, hvor der den 29. april blev losset noget af ladningen. Skibet sejlede fra Al Hydaydah samme dag kl. 22.20.

Fra Yemen sejlede DANICA WHITE til Muskat i Oman, hvor skibet lå fra den 7. maj kl. 13.10 til den 8. maj kl. 22.30, medens der blev losset en dellast. Fra Muskat til Abu Dhabi i Emiraterne, hvor skibet lå den 10. maj fra kl. 16.20 til kl. 22.30, og hvor der også blev losset en dellast. Skibet var herefter i Bahrain, den 12. maj fra kl. 06.10 til kl. 16.40 og derefter i Kuwait fra den 13. maj kl. 23.45 til den 14. maj kl. 11.50. Sidste

havn var Umm Qasr i Irak, hvortil skibet ankom den 15. maj kl. 11.45, og hvor den sidste del af ladningen blev losset samme dag.

Skibsassistent 3 blev afløst af skibsassistent 4 i Abu Dhabi den 10. maj.

Efter at være udlosset i Umm Qasr skulle der ryddes op i underlasten, og der skulle flyttes noget surringsgrej. I forbindelse med dette arbejde, som blev udført af skibsassistenterne, blev der fjernet et lugedæksel på mellemdækket, så man kunne få grejet op fra underlasten. Under arbejdet kom skibsassistent 4 til at træde ud i hullet. Han faldt ned i underlasten og beskadigede højre fod. Han kom til lægen, som ikke kunne finde noget brækket, og som gav ham noget smertestillende. Han forblev i første omgang om bord.

DANICA WHITE sejlede fra Umm Qasr i ballast den 16. maj kl. 12.40, og det var meningen, at skibet skulle fortsætte mod Suez, hvor det skulle afleveres af chartereren, og hvor der skulle foretages syn med henblik på overgivelse af det operative ansvar til Erria A/S.

Den 16. maj fandt rederiets befragter imidlertid en udbudt last borerør m.m. fra Sharjah, ved Dubai i Emiraterne, til Mombasa i Kenya. Befragteren meddelte det til Nico Shipping. Det var herefter op til Nico Shipping, om de ville slutte lasten eller ej. Nico Shipping valgte at slutte lasten, hvilket blev gjort den 17. maj. Nico Shipping omdirigerede DANICA WHITE til Sharjah ved besked direkte til skibet og med info til rederiet.

DANICA WHITE ankom til Sharjah den 18. maj og lastede de næste par dage borerør og borecement samt en container, på dækket, som indeholdt computer- og laboratorieudstyr (et færdigt operatør/laboratorium modul), i alt ca. 1000 tons.

Skibsassistent 4, som var kommet til skade med foden i Umm Qasr, kom til læge i Sharjah, og han fik gips omkring foden. Herefter blev han sygeafmønstret og sendt hjem fra Dubai. Der var således nu kun to skibsassistenter om bord.

Indtil Sharjah deltog to af skibsassistenterne i søvagten, som udkig eller rorgænger, efter en fast tårn, hvor skibsassistent 1 havde 00-06 og 12-18 vagten sammen med styrmanden og skibsassistent 2 06-12 og 18-24 vagterne sammen med skibsføreren. Den tredje skibsassistent var dagmand. De skulle skifte hver måned. På et tidspunkt blev skibsassistent 2 byttet med dagmanden (skibsassistent 4), fordi skibsføreren og skibsassistent 2 ikke kunne enes. Den vagthavende skibsassistent arbejdede sammen med dagmanden inden for normal arbejdstid (08 – 17). Det var således kun uden for normal arbejdstid, at skibsassistenterne gik vagt på broen. Skibsassistenterne havde et overenskomstmæssigt vagtillæg.

Efter afsejlingen Sharjah aflyste skibsføreren skibsassistenternes søvagt, fordi de ikke var villige til både at gå søvagt og arbejde på dækket, og fordi skibsføreren ikke ønskede flere diskussioner med dem. Styrmanden mente heller ikke, at der var behov for, at der skulle være en skibsassistent på vagt som udkig.

DANICA WHITE afsejlede fra Sharjah den 21. maj om aftenen. Dybgangen ved afsejling var 4,1m, hvilket gav et fribord på ca. 1,5m.

Før afsejlingen var der udarbejdet en ruteplan. Skibsføreren havde udarbejdet ruteplanen på sin computer og udtaget WayPoints, kurser m.m.. Han havde udskrevet den og givet den til styrmanden. Styrmanden udfyldte ruteplansskemaet i skibets SMS mappe (Safety Management System) og udsatte kurserne i søkortene.

Først havde skibsføreren lavet ruteplanen med en passageafstand på ca. 140 sømil til Somalia, men ifølge skibsføreren havde rederen så sagt, at de skulle holde mindst 200 sømil klar af Somalia, og skibsføreren havde ændret planen i overensstemmelse hermed.

Ifølge de to skibsassistenter blev ruten først ændret efter, at DANICA WHITE var afsejlet fra Sharjah, og fordi chartereren gav besked herpå.

De fik et anduvningskort til Mombasa om bord i Sharjah.

Ifølge skibsføreren modtog han i Sharjah fra agenten diverse papirer om pirateri, som agenten havde hentet på nettet, bl.a. de sidste bulletiner fra MARLO (Maritime Liason Officer) i Bahrain og fra Piracy Reporting Centre i Kualo Lumbur.

DANICA WHITE har en forlægningsfart på 9 – 9,5 knob, og der var givet forventet ankomst til Mombasa omkring den 31. maj. På vejen syd over var vejret godt, men der var sydlige vinde, og nordgående strøm, så den beholdne fart blev reduceret til 5 – 6 knob.

Den 26. maj ved midnatstid passerede DANICA WHITE 330 sømil øst om øen Suqutra og herfra fortsattes på en sydvestlig kurs ned langs Somalias kyst i en afstand af 300 - 205 sømil. Der var ikke megen trafik. Skibsføreren og styrmanden delte vagten på broen efter deres normale 6 – 6 tårn. Begge radarer var i gang og stod på 12 sømils området. Den ene af skibets 3 GPS var i gang, og AIS var tændt.

Hver dag sendte skibsføreren en statusmelding til chartereren og til rederiet, med angivelse af skibets position, ETA (Estimated Time of Arrival), kurs og fart m.m.

Den 31. maj ved 18-tiden passerede DANICA WHITE et modgående skib i en afstand af ca. 2 sømil. På DANICA WHITE's AIS var skibet opgivet til at være 220m langt, at være et Pilot skib og at være beskæftiget med fiskeri. Skibet hed NAUTICA + et navn mere. Skibsføreren syntes, at det så mærkeligt ud. Han kunne se skibet visuelt, og det var under 100 m i længde. De talte om det om bord.

Om formiddagen, den 1. juni, før de blev overfaldet, blev de passeret af containerskibet CMA CGM SIMBA, som var på vej sydvest over. Det passerede i en afstand af ca. 5 sømil.

Piratoverfaldet

Skibsførerens forklaring

Overfaldet skete den 1. juni kl. 10.15 på ca. 2° nordlig bredde. Skibsføreren havde vagt alene på broen, hvor han var i gang med at forberede nogle papirer i forbindelse med, at en ny skibsfører skulle overtage skibet i Mombasa. Han var også i gang med at notere position, ETA, vejr m.m. for afsendelse til rederiet. Begge radarer var i gang.

Pludselig hørte skibsføreren råben uden for. Han troede først, at det var skibsassistenterne, der pjattede. Så hørte han nogle brag og blev klar over, at nogen ruskede i døren ind til styrehuset.

Skibsføreren havde ikke set piraterne komme om bord, og han mener, at heller ikke nogen af de andre besætningsmedlemmer havde set dem. Pludselig stod der 10 – 15

mand med våben i styrehuset. Skibsføreren rakte hænderne i vejret og sagde, at de kunne få, hvad de ville have, og at besætningen ville gøre, som de forlangte.

Skibsføreren nåede forinden at trykke på SSAS alarmer. Knappen lyste som tegn på, at der blev sendt.

Skibsføreren iværksatte også skibets generalalarm for at få de øvrige besætningsmedlemmer på broen. Piraterne troede ikke på, at de kun var 5 mand om bord.

Piraterne var kommet om bord i 3 glasfiberbåde, en stor båd med indenbords motor og 2 mindre både med påhængsmotor. Bådene kom på slæb efter DANICA WHITE.

Styrmandens forklaring

Styrmanden havde frivagt og opholdt sig på sit kammer. Kl. ca. 09.30 skulle han på toilettet. Da han kom tilbage til sit kammer kiggede han tilfældigvis ud af vinduet og så agterenden af en glasfiberbåd. Klokken var 09.45. Han gik herefter op på broen og meddelte skibsføreren, at de var blevet overfaldet. Skibsføreren sad og arbejdede ved sin computer. Han havde ikke set noget.

Skibsføreren sagde til styrmanden, at han havde trykket på alarmer.

Umiddelbart efter kom piraterne ind i styrehuset og pegede på dem med maskinpistoler.

Kokkens forklaring

Den 1. juni var vejret lidt snusket. På et tidspunkt var han på vej ind i messen for at hente en kop kaffe. Han hørte nogle knald, og han troede først, at det var skibsassistenterne, som affyrede nogle lysraketter, så han fortsatte ind på sit kammer med kaffen. Så lød skibets alarm, og han blev klar over, at der var noget galt.

Kokken gik derfor op på broen, og han fulgtes derop med styrmanden. Skibsføreren var alene på broen. Da piraterne var kommet ind i styrehuset, gik styrmanden ned for at finde skibsassistenterne, men han fandt dem ikke.

Piraterne gav herefter kokken besked på at finde resten af besætningen, og han fik en maskinpistol i nakken. Han gik ned og råbte til skibsassistenterne, som havde låst sig inde, at de skulle komme op på broen. De åbnede så døren og gik med op på broen.

Skibsassistent 1s forklaring

Den 1. juni kl. 10.00 var han og skibsassistent 2 færdig med fredagsrengøringen om læ. De havde holdt 10 pause og skulle i gang igen kl. 10.15, og de sad på hvert sit kammer og sundede sig lidt. Pludselig kom skibsassistent 2 farende ind og råbte, at de blev overfaldet af pirater.

Skibsassistent 1 så først piraterne, da de var på vej op på dækket. Det var let for dem at komme om bord. Fribordet var kun ca. 1m, og de brugte en almindelig stige med hager, som de satte fast på dækket.

De blev begge lidt panikslagne. Han prøvede at ringe til broen. Så hørte de nogle skud, og de blev klar over, at piraterne nok allerede var kommet op på broen. De vidste ikke, hvad de skulle gøre, men mente at det gjaldt om at komme hen er sikkert sted.

Fra kammeret løb de derfor ned i maskinrummet og låste døren efter sig. Der sad de så og gemte sig i 15 – 20 minutter ("for at få pulsen ned"). De blev derefter enige om, at de nok hellere måtte gå op på broen, for at ikke de andre skulle komme i fare, fordi piraterne blev klar over, at der manglede nogle besætningsmedlemmer.

Skibsassistent 1 var klar over, hvor alarmknappen var anbragt. De tænkte i situationen slet ikke på at iværksætte alarmerne.

På vejen op til broen – på deres gang – var det roligt. De kunne se nogle af bådene. De gik ind på skibsassistent 1's kammer og låste døren. Kort efter bankede kokken på døren, og lidt efter lød generalalarmen. Den lød kun kort tid.

Da de kom op på broen, fik de alle besked om at gå ned i messen undtagen skibsføreren, som blev på broen.

Piraterne var kommet i 3 glasfiberbåde. Den ene var større end de to andre, og den store var fyldt med olietønder.

Skibsassistent 2s forklaring.

Han og skibsassistent 1 havde gjort rent i apteringen siden kl. 08.00. Kl. 10.00 holdt de pause, og kl. 10.15 sad de på hvert sit kammer og "trak den lidt". Han hørte nogle knald, og han troede, at det var kokken. Da knaldene fortsatte kiggede han ud ad køjet, og han så piraterne på vej op af lejderen til broen.

Han blev lidt panikslagen og råbte til skibsassistent 1, at de var blevet overfaldet af pirater. De løb sammen ned i maskinrummet, låste døre og gemte sig bag en hjælpemotor. Her sad de i ca. 15 minutter, hvorefter de blev enige om, at de hellere måtte gå op for ikke at bringe de tre andre i fare, når piraterne blev klar over, at der manglede nogle besætningsmedlemmer.

De gik op på skibsassistent 1s kammer og låste døren. Kort efter bankede kokken på døren og råbte, at de skulle komme på broen. Da de kom op på broen fik de besked om at gå ned i messen. Skibsføreren forblev på broen, hvor han stod bøjet over et søkort sammen med en pirat. Kort efter blev der ændret kurs mod land.

Skibsassistenterne tænkte ikke på at udløse SSAS alarmerne. Skibsassistent 2 vidste i øvrigt ikke, hvor den var. Det fik han først at vide senere.

Piraterne havde haft let ved at komme ombord. Agter var der et fribord på kun ca. ½m, så de kunne næsten gå lige om bord fra bådene.

5.8 Rederiets kendskab til kapringen

Lørdag den 2. juni kl. ca. 13.00 modtog en medarbejder fra rederikontoret i København en opringning fra et amerikansk krigsskib, som oplyste, at de havde observeret DANICA WHITE på vej mod Mogadishu med 3 både på slæb. De ville gerne høre, om det kunne være rigtigt.

Rederimedarbejderen ringede umiddelbart efter til rederen. Rederen var om bord i DANICA RAINBOW, som lå i Gdynia. Rederen svarede kort efter krigsskibet, at de ville undersøge sagen nærmere og ringe tilbage.

Herefter oprettede rederen en krisestab på DANICA RAINBOW's bro, bestående af ham selv, DANICA RAINBOW's skibsfører og styrmand samt 3 af rederiets faste montører.

Skibsføreren sendte en "kaptajnsmeddelelse" med indhold af privat karakter til DANICA WHITE. Meddelelsen blev ikke besvaret.

Fra kontoret i København blev undersøgt, om skibet destination var blevet ændret (af chartereren). Det var den ikke.

SOK blev spurgt, om der var modtaget en SSAS alarm. Det var der ikke.

Herefter fik det amerikanske krigsskib besked om, at DANICA WHITE ikke skulle være på vej til Mogadishu, og at det øjensynlig ikke var under rederiets kontrol.

Rederen talte flere gange i løbet af eftermiddagen med SOK.

Krigsskibet meddelte, at de var sejlet op tæt på DANICA WHITE, og at de havde observeret tumult med mange mennesker på skibets bro.

Efter denne meddelelse var modtaget, blev en medarbejder sendt til rederikontoret og rederen gik i gang med at kontakte de nærmeste pårørende til besætningsmedlemmerne.

5.9 Skibets sejladsplanlægning og aktuelle sejlads

Ifølge skibets Safety Management System (SMS), efter ISM Koden, skal der før afgang fra havn udarbejdes en ruteplan for den kommende rejse, som indskrives i en "Passage Plan Checklist".

Skibsføreren har forklaret, at han under opholdet i Sharjah indtastede sejlruten til Mombasa på sin computer. Ruten var lagt ca. 140 sømil fra Somalias kystlinje. Under samtale med rederen fik han imidlertid besked på, at ruten skulle lægges mindst 200 sømil fra Somalias kyst, så han rettede ruteplanen i overensstemmelse hermed. Han printede planen ud og gav den til styrmanden, som indskrev den på standardskemaet for ruteplanlægning fra DANICA WHITE's SMS og udsatte den i søkortene, BA charts no. 4703 og 2969.

Skibsføreren havde ikke tidligere hørt om den generelle anbefaling om at holde mindst 200 sømil klar af Somalias kyst.

Styrmanden har forklaret, at han udarbejdede en ruteplan for sejladsen fra Sharjah til Mombasa på et standardskema om bord, og at han udsatte ruten i søkortene.

Ifølge styrmanden havde chartereren kommunikeret til skibet, at de skulle holde mindst 200 sømil klar af Somalias kyst, og ruteplanen var i overensstemmelse hermed.

Skibsassistenterne har forklaret, at ruten blev ændret efter afsejlingen fra Sharjah, og fordi chartereren gav besked herom.

Ifølge rederiets mailkorrespondance modtog Nico Shipping MARLO Advisory Bulletin af 20. maj 2007 vedrørende "Somali Coast" fra sin agent i Bahrain. Nico Shipping sendte bulletinen videre til rederiet, og rederiet sendte den videre til DANICA WHITE den 23. maj kl. 10.50. I samme mail har medarbejderen i rederiet tilføjet følgende:

"XX har sagt følgende til afskiberen af nuværende last.

Due to the high risk of pirates along the coast of Somalia, the Master has decided to go about 250 miles off Socotera and keep a distance off the coast of Somalia of 150 nm. At 2 S he will alter the course straight for Mombasa. We may have to ask him to keep another 50 miles off Somali, this has been recommended by Marlo.

The above taken into effect, the Master gives ETA Mombasa for June 3rd morning, and he will keep us updated daily."

Den 24. maj kl. 09.28 sendte DANICA WHITE's skibsfører positionsmelding til Nico Shipping med information til rederiet og Erria A/S. Positionsmeldingen, som giver ETA Mombasa den 4. juni kl. 06.00, sluttet med følgende tilføjelse:

"Vi har revurderet vores rute iht. jeres mail/anbefaling dvs. at ruten nu er blevet 90 nm længere".

Følgende positioner er, blandt flere, indskrevet i DANICA WHITE's skibsdagbog:

26/5 kl. 23.50: 12°38,7' N - 59°59,7' Ø. Hvilket er 330 sømil øst for øen Suqutra.

27/5 kl. 23.50: 12°00,0' N - 60°00,0' Ø. Kurs 224°. Gennemsnitsfart det sidste døgn er 7,5 knob.

28/5 kl. 23.50: 08°11,2' N - 56°15,5' Ø. Kurs 224°. Gennemsnitsfart det sidste døgn er 7,5 knob. Afstand til kysten er 303 sømil.

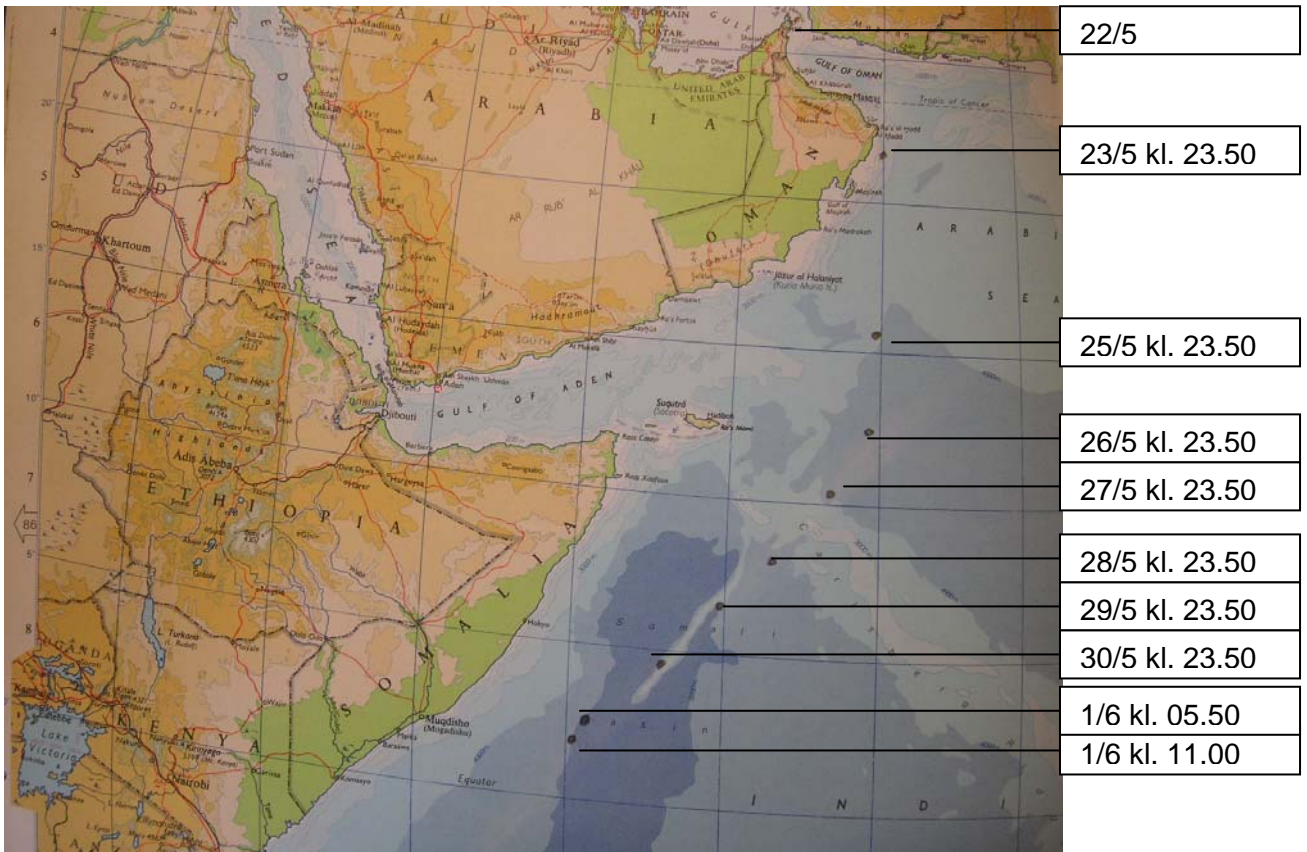
29/5 kl. 23.50: 06°36,6' N - 54°44,3' Ø. Kurs 224°. Gennemsnitsfart det sidste døgn er 5,2 knob. Afstand til kysten er 285 sømil.

30/5 kl. 23.50: 04°39,7' N - 52°51,8' Ø. Kurs 224°. Gennemsnitsfart det sidste døgn er 6,7 knob. Afstand til kysten er 245 sømil.

31/5 kl. 23.50: 02°30,7' N - 50°47,8' Ø. Kurs 224°. Gennemsnitsfart det sidste døgn er 7,5 knob. Afstand til kysten er 206 sømil.

1/6 kl. 05.50: 02°07,5' N - 50°25,3' Ø. Kurs 224°. Gennemsnitsfart siden 31/5 kl. 23.50 er 5,5 knob. Afstand til kysten er 205 sømil.

1/6 kl. 11.00: 01°50,3' N - 50°06,1' Ø. Afstand til kysten er 205 sømil.



5.10 Vagthold

Ifølge DANICA WHITE's SMS skal styrmanden udarbejde vagtplansskema for besætningen. Styrmanden skal også føre besætningsmedlemmernes hviletidsskemaer. Styrmanden skal aflevere skemaerne til skibsføreren ved månedens udgang, og hviletidsskemaerne skal sendes hjem til rederiet sammen med månedsregnskaberne.

DANICA WHITE havde normalt en besætning på 6 mand, skibsfører, styrmand, tre ubefarne skibsassistenter og en kok.

Søvagten om bord var arrangeret således, at skibsføreren og styrmanden gik en 6 – 6 tørn som vagthavende navigatør. To af de tre ubefarne skibsassistenter gik ligeledes en 6 – 6 tørn som udkig / rorgænger. Den tredje skibsassistent var dagmand og gik ikke søvagt. Den vagthavende skibsassistent arbejdede sammen med dagmanden inden for normal arbejdstid (08 – 17).

I havn opretholdt skibsassistenterne en adgangskontrol ved landgangen.

I DANICA WHITE's skibsdagbog er under den 12/5 kl. 18.10 noteret følgende: "Ubf. sk.ass. XXX forlader vagten – vil ikke holde udkig – mener han har krav på at sidde ned". Under den 13/5 kl. 10.00 er noteret: "ingen udkig".

Den 21/5, kort før DANICA WHITE's afsejling fra Sharjah, blev en af de ubefarne skibsassistenter sygeafmønstret. Der var herefter kun 2 ubefarne skibsassistenter om bord.

Skibsføreren besluttede herefter at stoppe skibsassistenternes søvagt. Ifølge hans egen forklaring tog han denne beslutning, fordi han ikke ønskede flere diskussioner

med de to skibsassistenter, som ikke ville både gå søvagt og arbejde med rengøring og vedligeholdelse om læ og på dækket.

I perioden fra den 21/5 kl. 18.45 (afsejling fra Sharjah) til den 1/6 kl. 10.15 (piratoverfaldet) var der således kun den vagthavende navigatør på vagt på broen.

Der var ikke etableret nogen vagtmæssige foranstaltninger i anledning af passagen af farvandet ud for Somalia.

Piraterne blev ikke observeret fra DANICA WHITE, før de var om bord.

5.11 Ship Security Alert System (SSAS)

SSAS er en "overfaldsalarm", som iværksættes om bord i tilfælde af, at skibet er truet ved f.eks. terrorangreb eller piratoverfald. Sikringsalarmen går til en forud udpeget myndighed i land, og den kan ikke høres ombord eller af andre skibe. Ved iværksættelse af alarmen sendes automatisk skibets data, position m.m. til den udpegede myndighed. For danske skibes vedkommende går alarmen til Søværnets Operative Kommando (SOK) og til skibets rederi.

Sikringsalarmen skal kunne iværksættes fra broen og fra mindst et andet sted i skibet. Den er påbudt i alle skibe, som er omfattet af ISPS koden, herunder DANICA WHITE. Samtlige besætningsmedlemmer skal være orienteret om alarmens placering, både for at de i givet fald kan iværksætte den og for, at de ikke utilsigtet kommer til at iværksætte alarmen.

I DANICA WHITE er sikringsalarmen en TT-3000SSA, som sender på Inmarsat-C. Alarmen kan aktiveres fra broen og fra et andet sted i skibet. Betjeningspanelet består af en grøn og en rød knap. Den grønne knap er en test knap, og den røde knap, er alarmknappen. Der er et hængslet plasticdæksel over begge knapper for at forhindre, at et stød utilsigtet iværksætter alarmen.

Den grønne knap lyser konstant som indikation på, at systemet er operationelt.

Alarmen iværksættes ved at trykke den røde knap ind, og den bliver inde. Alarmsignalet sendes efter 30 – 33 sekunder. Hvis der igen trykkes på den røde knap, før der er gået de 30 – 33 sekunder, afbrydes alarmen, før signalet er sendt, og så vil den grønne knap blinke langsomt. Man kan ikke se, at alarmen er aktiveret.

SSAS kan afprøves lokalt, uden udsendelse af signal, ved brug af den grønne test knap sammen med den røde alarmknap. Ved brug af de to knapper kan SSAS også sende en testmeddelelse til rederiet. Af meddelelsen vil fremgå, at det er en test. Endelig kan der også foretages en "real" test, hvor alarmen iværksættes, som den vil blive i en situation, hvor skibet er truet. Før der iværksættes en "real" test, skal SOK give tilladelse hertil.

Ifølge ISPS koden skal der være procedurer for afprøvning af SSAS.

Ifølge DANICA WHITE's Ship Security Plan (SSP) skal der foretages en test af SSAS en gang hver tredje måned.

På tidspunktet for kapringen var der i Søfartsstyrelsens vejledning ikke krav om periodiske tests af SSAS. I forbindelse med opdatering af regler for SSAS er foreslået,

at der stilles krav om, at systemet skal afprøves "real" ved installation af systemet samt også i forbindelse med det årlige radiosyn.

Den normale praksis har hidtil været, at SSAS er blevet afprøvet ved ISPS audits.

Skibsføreren har forklaret, at han trykkede på SSAS alarmer, og at knappen lyste som tegn på, at der blev sendt.

Skibsføreren har endvidere forklaret, at firmaet SEACOM i Ærøskøbing foretog en test af alarmsystemet, da skibet var i Wilmington. Alarmer blev prøvet to gange, ved at radioteknikeren tog alarmer ind over sin egen computer og sendte derfra. Rederiet modtog alarmer og returnerede den tekst, som de havde modtaget.

Seacom's operatør har bekræftet, at han afprøvede systemet i Wilmington, og at han checkede software, frekvens m.m. Det fungerede tilfredsstillende, og det blev godkendt af klassifikationssekskabet.

SOK har oplyst, at de den 15. marts (Wilmington) fik et opkald fra rederiet, hvori blev oplyst, at der den pågældende dag ville blive lavet en test på alarmer, at det ikke var meningen, at alarmer skulle gå til SOK, men hvis SOK alligevel modtog alarm, så kunne rederiet kontaktes på et nærmere angivet nummer.

Om alarmer har skibsføreren også forklaret, at han instruerede nye besætningsmedlemmer herom, samt gjorde dem opmærksom på at være påpasselige med ikke at trykke på alarmknappen. Han viste dem placeringen af begge alarmknapper.

Skibsføreren har endelig forklaret, at de om bord ikke selv afprøvede alarmer, og han mente ikke, at der var nogen test knap på systemet.

I forbindelse med classesyn efter DANICA WHITE's ankomst til Djibouti den 28. august, blev alarmer også afprøvet, og den virkede, som den skulle.

SOK har oplyst, at der ikke er modtaget alarm den 1. juni.

Under den 2. september har SOK noteret en normal live test for DANICA WHITE.

5.12 Forholdsregler mod piratoverfald

Piratoverfald på skibe har været et stort problem i mange år. Der er internationalt, med kraftig dansk støtte, iværksat en række initiativer for bekæmpelse af pirateri, ikke mindst af FNs Internationale Maritime Organisation (IMO). IMO og en række internationale, erhvervsfaglige organisationer har udsendt retningslinier for rederier/operatører, skibsførere og besætninger om forholdsregler mod piratoverfald.

IMOs Guidance om Piracy And Armed Robbery Against Ships findes i papiret MSC/Circ.623, som stammer fra slutningen af 1990'erne. Cirkulæret indeholder en række anbefalinger til såvel besætning som reder om, hvorledes man kan forberede sin sejlads i et pirattruet område, samt hvorledes man kan handle, hvis skibet bliver overfaldet eller forsøgt overfaldet.

Det anbefales bl.a. at skærpe overvågningen ved forstærket udkig, både visuelt og ved radar. Det anføres i den forbindelse, at en tidlig erkendelse af et piratoverfald vil give

bedre tid til alarmering samt mulighed for, ved manøvrering og andet, at vise piraterne, at de er opdaget, hvilket måske kan bidrage til, at de opgiver angrebet.

Cirkulæret blev sidst revideret i 2002 og findes i dag i papiret MSC/Circ.623/Rev 3 af 29. maj 2002. Søfartsstyrelsen sendte papiret til rederiforeningerne og til de søfarendes organisationer den 10. juli 2002.

International Shipping Federation (ISF), International Chamber of Shipping (ICS) og BIMCO er nogle af de organisationer, som også har udgivet Master's Guide om Pirates and Armed Robbers.

International Maritime Bureau har oprettet et IMB Piracy Reporting Centre i Kuala Lumpur. Centret offentliggør på Internet websiden www.icc-ccs.org ugentlige rapporter om piratoverfald. Rapporterne er baseret på indberetninger om hændelser fra rederier/operatører og skibe.

Maritime Liaison Office (MARLO) Bahrain er et forbindelsesled mellem USA's flådestyrker og den civile skibsfart i Rødehavet, Det Indiske Ocean og Persergolfen. Det informerer om maritime hændelser, herunder piratoverfald, i området på Internet websiden www.marlobahrain.org.

Søfartsstyrelsen har gennem artikler i fagblade, ved møder med de søfarendes organisationer og ved foredrag orienteret om pirateri, herunder om hvilke områder, der er mest udsat for piratangreb, om hvilke forholdsregler der internationalt iværksættes for at imødegå pirateri, samt om hvad rederierne og skibene kan gøre for at imødegå trusler fra pirater.

I efteråret 2005 anbefalede MARLO Bahrain, at skibe skulle holde sig mindst 200 sømil fra den somaliske kyst.

MARLO Bahrain gentog sin anbefaling i MARLO Advisory Bulletin 20 May 2007 på grund af en række piratoverfald ud for Somalia i 2007, hvoraf flere i stor afstand fra kysten.

Danmarks Rederiforening gentog en i 2005 udsendt anbefaling om at holde sig mindst 200 sømil fra somalisk kyst ved udsendelse af Rederibrev nr. 24/2007 af 22. maj 2007. Rederibrev nr. 24/2007 blev også udsendt af Rederiforeningen af 1895, hvor DANICA WHITE's rederi er medlem.

Rederen mener, at han kender MSC Cirk. 623, samt at det sandsynligvis ligger om bord i skibene. Hvad rederiet modtager af rederibreve bliver sendt videre til skibene.

Det var rederens opfattelse, at cirkulæret var indarbejdet i ISPS Koden.

I sikkerhedsmanualen (SMS) i rederiets skibe er en side om pirateri, og formålet med siden er "at orientere om proceduren for pirateri".

Her nævnes bl.a., at det sædvanligvis foregår i territoriale farvande, og at kaptajn, styrmand og den øvrige besætning skal tage sig i agt for denne risiko, specielt i områder, hvor der har været hyppige overfald.

Det anføres også, at piraterne ofte søger at borde skibet fra små fartøjer lige fra kanoer til speedbåde. Der opfordres også til at være på vagt.

DANICA WHITE's skibsfører kendte ikke MSC Cirk. 623. Han havde ikke iværksat nogen særlige foranstaltninger for sejladser langs Somalias kyst. Ifølge skibsføreren, og også ifølge andre besætningsmedlemmer, havde de ikke forstillet sig, at der kunne ske noget så langt fra land.

I MARLO Advisory Bulletin 20 May 2007 er udtrykkelig nævnt hijacking af skibe på 180 og 210 sømils afstand fra kysten.

5.13 Arbejdstid/hviletid

Styrmanden fører hviletidslisterne om bord. Listerne bliver hjemsendt til rederiet sammen med månedsregnskaberne.

Den 11/10 var de sidst hjemsendte hviletidslister for DANICA WHITE fra april måned.

Opklaringsenheden har derfor ikke set hviletidslisterne for maj måned.

Ifølge hviletidslisterne for april måned, sammenholdt med notaterne i skibsdagbogen, har der ikke været problemer med overholdelse af hviletidsbestemmelserne.

I perioden fra den 7. maj til den 15. maj havde DANICA WHITE en del korte havneanløb. Opklaringsenheden har, som nævnt, ikke gennemgået hviletidslisterne for maj måned og kan derfor ikke udtale sig om, hvorvidt der i forbindelse med havneanløbene har været problemer med overholdelse af hviletidsbestemmelserne.

Fra afsejling fra Sharjah den 21. maj til overfaldet den 1. juni er der ifølge skibsdagbogen ikke forgået aktiviteter om bord, som kunne give problemer med overholdelse af hviletidsbestemmelserne.

5.14 Konsekvenser

Ud over et større oprydningsarbejde var skaderne på skibet begrænsede.

Besætningen led ikke fysisk overlast, men efter hjemkomsten bliver de alle undersøgt for eventuelle psykiske problemer.

6 Analyse

6.1 Beslutning om rejsen

Det var planen, at DANICA WHITE skulle sejle i ballast til Suez efter at være blevet losset i Irak.

Dagen efter afsejlingen fra Irak besluttede chartereren imidlertid, at skibet skulle tage en last fra Sharjah, ved Dubai i Emiraterne, til Mombasa i Kenya. Det var rederiets befragter, som gjorde chartereren opmærksom på den pågældende last.

Det var således chartererens beslutning om at slutte lasten til Mombasa, som udløste den pågældende rejse.

6.2 Sejladsplanlægningen

Af skibsførerens forklaring fremgår, at han havde et vagt kendskab til pirataktiviteter ud for Somalia, men at han ikke regnede med, at de opererede så langt til søs.

Skibsføreren kendte ikke den generelle anbefaling om at holde sig mindst 200 sømil fra kysten. Skibsføreren kendte heller ikke MARLO's oplysninger om kapringerne mere end 200 sømil fra kysten,

Skibsførerens første ruteplan lå derfor kun ca. 140 sømil fra kysten.

Ifølge mailkorrespondance fra rederiet var det oplysninger fra charterrens agent i Bahrain som udvirkede, at DANICA WHITE's skibsfører, ca. 2 døgn efter rejsens påbegyndelse, lagde ruten længere til søs.

Skibsførerens endelige rutevalg, og efterlevelse af den generelle anbefaling om at holde sig mindst 200 sømil fra Somalias kyst, synes at bero på, at charterrens agent fra nettet fik en information, som han videresendte til charterren.

Skibsføreren havde ikke modtaget nogen konkret instruktion fra rederiet eller charterren om sejlruten ved passage af Somalias kyst.

6.3 Vagthold

Ifølge DANICA WHITE's besætningsfastsættelse skal besætningen bestå af mindst en skibsfører, en overstyrmand og to ubefarne skibsassistenter.

Skibet har normalt yderligere en ubefarne skibsassistent og en kok om bord.

Med tre skibsassistenter om bord er det muligt, i relation til hviletidsbestemmelserne, at lade to af skibsassistenterne gå en 6-6 timers søvagt, som navigatørerne, og lade den tredje skibsassistent virke som dagmand til rengøring og forfaldent dæksarbejde.

Under den aktuelle sejlads var der kun 2 skibsassistenter om bord, fordi den tredje var sygeafmønstret kort før afsejlingen.

Med to skibsassistenter om bord er det stadig muligt, i relation til hviletidsbestemmelserne, at lade en skibsassistent gå vagt som udkig i de mørke timer samtidig med, at der kan gøres rent m.m.

Under DANICA WHITE's passage af Somalias kyst, en sejlads på 8 – 9 døgn, skulle være etableret forstærket udkig, som anbefalet i MSC/Circ.623, og som anført i skibets procedure for pirateri under ordlyden "vær på vagt". Dette ville også kunne gennemføres med to skibsassistenter om bord, men der ville i så fald være meget begrænset tid til andet arbejde, hvis hviletidsbestemmelserne skulle overholdes.

Under den omhandlede sejlads var kun den vagthavende navigatør på broen, fordi skibsføreren havde besluttet, at skibsassistenterne ikke skulle gå søvagt. Den vagthavende navigatør var således alene om at holde udkig, også i mørke, og der var ikke etableret forstærket udkig, selvom sejladsen foregik i et pirattruet område. Endelig

var skibsføreren, som var alene på broen under piratoverfaldet, beskæftiget med andet end skibets sejlads og udvig.

Under de pågældende omstændigheder var vagtholdet i DANICA WHITE utilstrækkeligt.

6.4 Forholdsregler mod piratoverfald

Ifølge de afgivne forklaringer havde hverken skibsføreren eller de øvrige besætningsmedlemmer forestillet sig, at piraterne overfaldt skibe så langt til søs.

Skibsføreren har åbenbart ikke hæftet sig ved oplysningerne i den mail, som han modtog fra rederiet den 23. maj, og som gengiver MARLO's information om kapring af handelsskibe langt til søs ud for Somalias kyst.

Skibsføreren kendte ikke cirkulæret med IMO's vejledning om forholdsregler mod pirateri. Søfartsstyrelsen har udsendt cirkulæret til rederiforeningerne og til de søfarendes organisationer. Rederen mener, at han kender det, og at det må ligge i skibene.

Søfartsstyrelsen har de senere år informeret bredt om pirateri og forholdsregler imod piratoverfald.

DANICA WHITE's SMS indeholder en procedure for pirateri.

Der var ikke fra rederiet eller chartereren givet nogen konkret instruktion til skibsføreren om den pågældende sejlads eller om at iværksætte forholdsregler imod pirater i forbindelse med sejladsen.

Skibsføreren iværksatte ingen ekstra foranstaltninger – som f.eks. forstærket udvig.

Ingen om bord opdagede piraterne, før de var om bord

6.5 Piratoverfaldet

Piratoverfaldet skete 205 sømil fra Somalias kyst.

Det var lyst og klart vejr. Skibsføreren var alene på broen. De fire andre besætningsmedlemmer var om læ.

Piraterne kom sejlen, fuldt bevæbnede, i 3 glasfiberjoller. De kravlede om bord agter ved hjælp af stiger.

Hvis der havde været holdt behørig udvig i DANICA WHITE kunne piraternes både være blevet opdaget ca. ½ time før, de kunne nå DANICA WHITE. I skibet kunne man derved have opnået god tid til alarmering og til at forberede sig på at modtage angrebet. Man kunne ved manøvre og lignende have vist piraterne, at de var opdaget, og at man var forberedt på deres angreb.

På grund af vind og strøm sejlede DANICA WHITE med ringe fart, ca. 5 knob, så skibet har ikke haft nogen chance for at sejle fra piraterne, selv om de var blevet opdaget på vej mod DANICA WHITE.

Skibsføreren handlede korrekt ved at følge piraternes ordre. Herved sikrede han besætningen bedst muligt.

6.6 Ship Security Alert System (SSAS)

Skibsføreren har forklaret, at han trykkede på SSAS alarmer, at den lyste som tegn på, at alarmer var iværksat, at der ikke findes nogen test knap på alarmer, samt at besætningen ikke selv foretager test af alarmsystemet.

Hverken SOK eller rederiet modtog alarm den 1. juni.

SSAS alarmer virkede under en test den 15. marts, og den virkede også, da den blev testet efter skibets frigivelse.

Skibsførerens forklaring om SSAS alarmer tyder på et manglende kendskab til, hvordan alarmer fungerer. Det kan derfor ikke udelukkes, at skibsføreren har iværksat alarmer forkert.

Udover en manglende modtagelse af alarm den 1. juni er der intet der indikerer en teknisk fejl i systemet.

7 anbefalinger

7.1 Procedure om pirateri

Til rederiet / operatøren.

Det anbefales rederiet / operatøren, at det i en nedskreven rederiprocedure fastsættes, at rederiet / operatøren skal orientere sig om situationen i et potentielt pirattruet område, som et af rederiets skibe skal passere eller anløbe, og inden rejsen skal tage kontakt med skibsføreren for at aftale forholdsregler, der gør passagen / anløbet så sikker som mulig.

Til rederiet.

Det anbefales rederiet at revidere den procedure for pirateri, som findes i skibenes SMS. Proceduren bør i større detaljeringsgrad beskrive, hvorledes besætningen kan forberede sig til sejlads i et pirattruet område, samt tiltag i tilfælde af et piratoverfald eller trussel herom.

Det anbefales i den forbindelse, at hente inspiration i MSC Circ. 623/Rev 3 af 29. maj 2002.

Til alle danske rederier.

Det anbefales alle danske rederier, at de kontrollerer, at IMO Circ. 623/Rev 3 af 29. maj 2002 er kendt i deres skibe, samt at cirkulærets vejledninger er behørigt implementeret i skibenes SMS.

Rederiforeningerne anmodes om at videreformidle denne anbefaling til sine medlemmer.

7.2 SSAS

Til rederiet.

Det anbefales rederiet, at der gennemføres foranstaltning, som sikre, at skibsførerne / SSO er fuldt fortrolige med, hvorledes SSAS fungerer, herunder at der findes en nedskrevet testprocedure for systemet.

8 Tiltag

Opklaringsenheden har fra Søfartsstyrelsen fået oplyst, at følgende tiltag er igangsat som følge af kapingen af DANICA WHITE:

Regeringen har i Udenrigsministeriets regi nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, som skal komme med forslag til, hvilke internationale initiativer DANICA WHITE-sagen kan give anledning til. Søfartsstyrelsen, Justitsministeriet og Forsvarsministeriet deltager i arbejdsgruppen.

Søfartsstyrelsen vil tage initiativ til, at der i IMO arbejdes for en udbygning af retningslinierne for forebyggelse af sørøveri og væbnede overfald mod skibe samt skærkelse af den eksisterende resolution om Somalia.

På Søfartsstyrelsens hjemmeside vil der blive offentliggjort links til IMO og IMB (International Maritime Bureau), hvor der findes oplysninger om overfald på skibe, så både danske rederier og de søfarendes organisationer får let adgang til at følge udviklingen i de områder, hvor de skal sejle.

Søfartsstyrelsen overvejer for tiden, om hændelsen bør give anledning til ændring af de danske regler.