

Sørøvere i speedbåde – pirater i det 21. århundrede

Af Thorbjørn Thaarup, stud. mag.

Stort set al transport af varer mellem kontinenterne forgår til søs. Mens mennesker på få timer flyver fra storby til storby i et nærmest altomfattende netværk af luftkorridorer, er havet vores globale motorvej for varer. Tøj, fødevarer, elektronik og ikke mindst olie bliver hver dag året rundt flyttet mellem verdensdelene i et flydende net af forskelligartede skibe – med containerskibe og olietankere som de vigtigste. Moderne transport til søs er over lange afstande billig og effektiv, men en af de farer der truer den globale handel, og de søfolk der betjener den, virker forbløffende gammeldags: sørøvere

Hvor stor er faren?

Natten til den 19. september 1992 kommer tankskibet NAGASAKI SPIRIT glidende gennem mørket. Stedet er den nordlige del af Malaccastrædet ud for Sumatras kyst. Vejret er uddramatisk med god sigtbarhed og svag vind, men snart bliver natten lyst op af et enormt flammehav. NAGASAKI SPIRIT bliver torpederet midtskibs af containerskibet OCEAN BLESSING. Containerskibet får næsten tankskibet midt over og ilden breder sig hurtigt om bord på begge skibe. Risikoen for en større økologisk katastrofe er åbenbar og værdier for millioner af kroner går op i røg – det samme gør godt 40 menneskeliv. Skaden på miljøet viser sig heldigvis at blive minimal, da olien om bord på NAGASAKI SPIRIT er af en letflydende type, der relativt hurtigt fordamper i områdets tropiske temperaturer og som desuden reagerer villigt med de opløsningsmidler, der bliver hældt ud over udslippet fra de tililende redningsfartøjer. Tilbage står imidlertid spørgsmålet om årsagerne til den dramatiske og ulykkelige kollision – sørøveri viser sig hurtigt at være en af de mest sandsynlige.

De redningsfolk, der undersøgte det endnu brændende NAGASAKI SPIRIT for overlevende, fandt ingen, men de fandt heller ingen lig.

Skibet var øde. Måske har besætningen haft tid til at gå i redningsbåden, men de er aldrig blevet fundet. Kun liget af kaptajnen Alan MacKereth blev senere fundet slemt forbrændt i en pøl af olie. Hans skib var ikke bare tømt for mennesker – også radioer, fjernsyn, tøj og skibets pengeskab var væk. Det er næppe sandsynligt, at den flygtende besætning skulle have haft tid og lyst til at tage alle disse ting med i redningsbåden. Sandsynligheden for at det tomme skib og den efterfølgende kollision skyldtes et piratoverfald var langt større. Kaptajnens sidste radiomeddelelse fra det brændende skib bekræfter denne formodning - som årsag til branden nævner han beskydning. NAGASAKI SPIRIT brændte altså allerede før kollisionen.



*Det udbrændte vrak af NAGASAKI SPIRIT fotograferet ved Hitachi skibsværftet i Singapore.
Foto – Nils Koch*

Det formodes at også OCEAN BLESSING var blevet angrebet af pirater tidligere på aftenen. Containerskibet var blevet set sejlede med meget uregelmæssig hastighed og med pludselige kursskift som i et forsøg på at ryste forfølgende pirater af. Ingen af besætningsmedlemmerne overlevede, så sandheden kommer næppe frem. Uanset hvor meget af skylden for kollisionen der kan lægges hos lokale pirater, viser den ulykkelige hændelse os, hvor store konsekvenser disse piraters

handlinger potentielt kan have for verdenshandlen og for de søfolk, der er denne handels repræsentanter på havet.

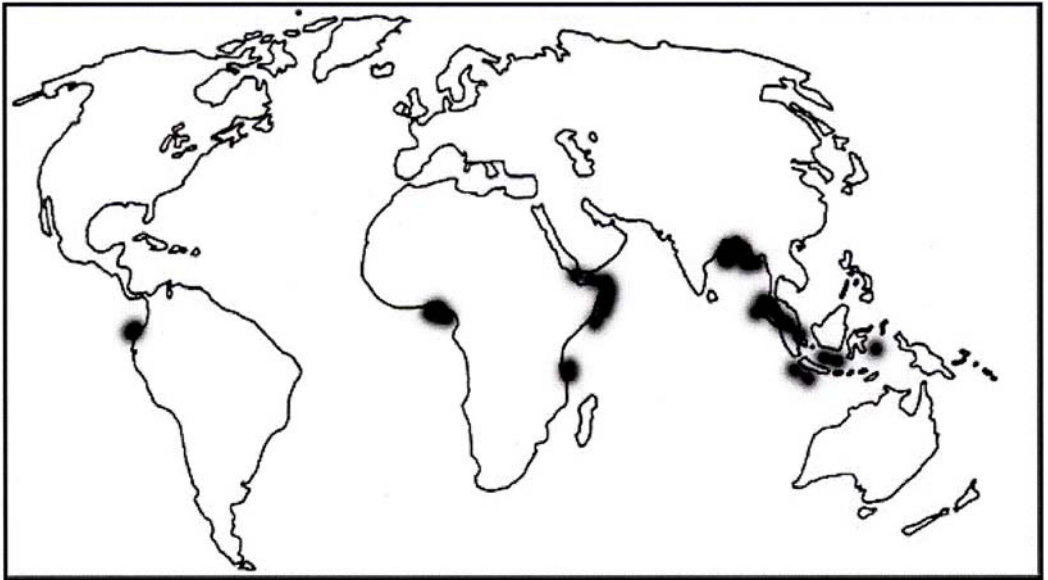


*OCEAN BLESSING pløjede sin stævn direkte ind i siden på NAGASAKI SPIRIT.
Foto – Nils Koch*

Hvor er risikoen størst?

Der er selvsagt ikke den samme risiko for piratoverfald overalt på kloden. Tiderne, hvor Østersøen og Nordsøen var hjemmøgt af kapere og sørøvere, er heldigvis forbi. Farerne lurer i dag under fattigere himmelstrøg – især i områder med meget trafik. I Morten Bronkes artikel omtales overfaldet på den danske fregat CHARLOTTE AMALIE udfor den afrikanske kyst. Godt 400 år efter er der stadig risiko for pirater i dette område. Havet udfor Nigeria er således ved at udvikle sig til et af de farligste i verden. Bare i de første tre måneder af 2007 registreredes seks voldelige overfald på skibe og borerigge i dette område, mens 40 mennesker er blevet kidnappet eller taget som gidsler. Den urolige situation og den udbredte fattigdom i afrikanske lande som

Nigeria og Somalia, hvor det danske skib DANICA WHITE blev kapret i forsommeren 2007, er med til at øge grobunden for sørøveri. Myndighederne i disse lande er ineffektive i bekæmpelsen af pirater og i hjælpen til nødstedte handelsskibe.



Risikozoner for piratoverfald

Kilde: ICC International Maritime Bureau – Piracy and armed robbery against ships, Annual Report 2006

Mens der således er vedvarende problemer med piratoverfald visse steder i verden, er der også områder, hvor antallet af registrerede overfald daler. Heriblandt finder vi tidligere så berygtede farvande som Malaccastrædet, hvor den skæbnesvangre kollision mellem NAGASAKI SPIRIT og OCEAN BLESSING fandt sted, og farvandet udfor Bangladesh. Set i forhold til de fleste områder af verden er der stadig stor risiko i de Sydøstasiatiske farvande, men antallet af piratoverfald har vist sig faldende gennem de første år af det 21. århundrede. Den verdensomspændende handelsorganisation International Chamber of Commerce (ICC) tillægger et forbedret samarbejde mellem nationale og lokale myndigheder i området en stor del af æren for nedbringelsen af overfaldenes antal. Det internationale pres på disse myndigheder har

været markant. De yderste konsekvenser af væbnede piratoverfald er åbenbare og bare en kortvarig lukning af Malaccastrædet vil have svære konsekvenser for hele verdens økonomi – og for finansmarkedernes tiltro til områdets stabilitet.

Udover den øgede indsats mod sørøveri i Sydøstasien er det en interessant detalje, at antallet af piratovergreb ud for Sumatra faldt kraftigt fra 2004 til 2005. Den voldsomme tsunami, der i slutningen af december 2004 ramte områdets kyster, lagde ikke blot hele samfund øde – den raserede også en lang række af piraternes baser.

Kamp på liv og død

Den 24. april 1992 bliver tankskibet VALIANT CARRIER angrebet af pirater ud for Singapore. Kaptajn Donny Monteiro er gået ned i sin kahyt for natten og overladt vagten til en af sine underofficerer. Monteiro har for en sjælden gang skyld sin kone og sine to børn på besøg om bord – ingen af dem får en rolig nat. VALIANT CARRIER bliver om aftenen angrebet og bordet af pirater. Den vagthavende officer sætter sig til modværge, men bliver overmandet og hårdt såret. Piraterne vælter ind i kaptajns kahyt, slår ham halvt bevidstløs og skriger efter penge. Situationen udvikler sig yderligere dramatisk, da resten af besætningen forsøger at komme deres kaptajn til hjælp. Bevæbnet med brandøkser og jernrør trænger de piraterne op i en krog. Det lykkes imidlertid piraterne at bruge både kaptajnen og dennes familie som levende skjolde. De voldsomme kampe fører blandt andet til at Monteiros kun syv måneder gamle datter såres. Det er kun heldet, der forhindrer dødsfald. Piraterne hopper over bord, ned til deres ventende speedbåde, med et udbytte på cirka 4.000 dollars.



I november 2005 blev krydstogtskibet SEABOURN SPIRIT angrebet af pirater ud for Somalia. Det lykkedes besætningen at undgå kaping, men det voldsomme overfald satte sig spor. Her ses resterne af en raket i skibssiden.

Denne historie er et moderne eksempel på et klassisk tema – pirater, blod og kamp på liv og død. Nutidens pirater kommer lige så lidt som deres ofre sejlene i maleriske sejlskibe. Små speedbåde sejler hurtigt og de undgår nemt handelsskibenes radarer. Bevæbnet med panserværnsraketter, automatvåben og de mere gammeldags macheter er piraterne frygtindgydende modstandere. Det er dog sjældent, at det kommer til egentlige kampe som om bord på VALIANT CARRIER. Ofte må piraterne opgive at borde de store handelsskibe på grund af disse skibes efterhånden omfattende sikkerhedsforanstaltninger og hvis bordingen lykkes sætter besætningen sig sjældent til modværge. Men bordinger på åbent hav er ikke den eneste form for sørøveri, der optræder i statistikkerne – også tyverier i havne eller indtrængen om bord på ankerliggende skibe registreres ofte som piratoverfald. Af og til indberettes endda formodede, men ikke gennemførte, angreb. Dette kan gøre det svært at gennemskue det tilgængelige data på området.



Malaccastrædets betydning for den internationale søfart er enorm. I det snævre farvand mellem Malaysia og Indonesien passerer hundredvis af skibe hele døgnet rundt. Mange af dem er store tankskibe, der bringer den uundværlige olie fra Mellemøsten til Kina og Japan.

Hvordan forhindres piratoverfald?

Den mest almindelige forholdsregel overfor piratangreb er egentlig ikke så meget en forholdsregel, som det er en metode at undgå vold og dødsfald på. Den går ud på, at besætninger om bord på skibe, der bliver bordet af pirater ikke må gøre modstand. Man skal simpelthen følge piraternes ønsker, og give dem det de forlanger. Denne regel adskiller sig ikke fra de retningslinier som turister over hele verden anbefales at følge, og det er også indlysende at reglen om ikke at gøre modstand mindsker risikoen for fatal vold, når først sørøverne står i kahytten eller på dækket og truer med macheter eller maskinpistoler. Blandt både rederier og besætninger er der da også almindelig accept af fornuften i ikke at gøre modstand. Der er dog stor forskel på at være turist i eksempelvis Mexico City, løsrevet for sine vante omgivelser som fremmed i et ukendt miljø. Som turist vil man oftest være på tyvenes hjemmebane. Bliver man som sømand derimod angrebet på sit skib, er det ens egen bane, der er under angreb. Det er her man lever, arbejder og føler sig hjemme – i hvert fald i de perioder hvor man er til søs. Om bord på ens skib, sammen med ens kollegaer og uden mulighed for flugt bliver trangen til selvforsvar sværere at undertrykke. Ofte bliver

reglen om ikke at forsvare sig fysisk fulgt, men der er, som i sagen med VALIANT CARRIER, også eksempler på kampe om bord på bordede skibe – med døde og sårede til følge.

Men hvad gør man så for at undgå at piraterne kan trænge om bord? Det er nemt at forestille sig de store container- og tankskibe som noget nær uindtagelige fæstninger med fribord på otte-ti meter selv i fuldt lastet tilstand, men virkeligheden er en anden. Flere af selv de største skibe har områder med sænkede dæk og meget transport forgår med skibe, der ikke er af nær samme størrelse som branchens sværvægtere. Rederier og besætninger er derfor tvunget til at tænke i forsvar mod pirater – både for at undgå tab af fragt og ulykkelige kampe mellem besætning og indtrængere. Vandkanoner er et af de lettest tilgængelige og mest almindelige våben. Skibene har dem alligevel til bekæmpelse af brand om bord. Ved gennemsejling af områder, der er kendt for mange piratangreb, bliver vandkanonerne holdt i beredskab, således at eventuelle pirater kan skyldes fra borde. Af og til ses skibe i eksempelvis Malaccastrædet sejle med tændte vandkanoner, simpelthen for at afskrække pirater.

Samtidig vil man ofte se skibene sejle med tændte dækslys og mandskab på vagt. Lysene begrænser ganske vist udsynet fra broen og giver øget risiko for kollisioner, men det giver samtidig piraterne indtrykket af et skib på vagt. Muligheden for at overraske besætningen er væsentlig for piraterne, og hvis denne mulighed er gået tabt, vil de ofte vælge et andet skib at angribe.

En anden metode, der vinder frem i disse år, er etablering af en "fæstning" om bord. Metoden kaldes på engelsk "secure ship" og inkluderer etableringen af et elektrisk hegn hele vejen rundt om skibet. Lige som elektrisk hegn rundt om marker ikke er designet til at dræbe køerne, er det heller ikke meningen at indtrængende pirater skal dø af stødet. De 9.000 volt er virkeligt ubehagelige og målet er, at opnå en

tilbagetrækning. Når elhegnet kombineres med automatisk dækslys, høje sirener og kampklare vandkanoner, formodes det at skibet er godt sikret imod overfald.



Som et supplement til handelsskibenes eget beredskab patruljerer orlogsskibe fra flere berørte stater havenes risikoområder. Her overvåger et amerikansk skib et mistænkeligt fartøj i Det indiske Ocean.

Foto – U.S. Department of Defence

Endelig bliver GPS også flittigt brugt i kampen mod pirater. Satellitterne, der giver rederierne mulighed for at overvåge fragtens vej, giver også mulighed for at spore skibene i tilfælde af eventuelle kapringer. I 2002 blev det af FN's organisation for maritim sikkerhed IMO vedtaget at alle fartøjer over 500 brt. fra 2006 skal have et Ship Security Alert System ombord. Dette system tillader besætningen om

bord at sende en alarm til rederiet i tilfælde af piratoverfald, samtidig med at rederiet hele tiden kan følge skibets fart og kurs samt de omgivende vejrforhold. Alarmen kan ikke høres om bord eller fra skibe i nærheden, hvilket skulle forhindre yderligere aggression fra ophidsede pirater.

Pirater i et andet lys

Ligesom studiet af fortiden kan give os indsigt i vores egen tid, kan en forøget indsigt i nutidens forhold give os en glimrende baggrund for forståelsen af fortiden. Det er nemt at distancere sig fra fortiden, og forestille sig den befolket af mennesker, der var meget anderledes end os selv. Fortolkninger af fortiden findes overalt i vores litterære og filmiske univers. Nogle gange er der tale om deciderede romantiseringer, mens de andre gange beskriver forgangne tidsperioder som primitive og brutale. At nuancer kun sjældent findes på de skrå brædder eller på det store lærred, skal historikerne ikke brokke sig over – for så har denne uddannelse også relevans. Normalt nuancerer vi nutiden ved at formidle fortiden. I denne artikel om et af fortidens mest romantiserede folkefærd, sørøverne, er det omvendte forsøgt.

Fortællingerne om VALIANT CARRIER, NAGASAKI SPIRIT og OCEAN BLESSING viser hvad pirater er i stand til. De viser at piratoverfald kan have alvorlige konsekvenser for den globale økonomi og for de uskyldige besætningsmedlemmer om bord på de handelsskibe, der overfaldes. I fortiden har det ikke forholdt sig anderledes. Også i 16-1700'tallet mistede uskyldige mennesker deres liv i desperate kampe med pirater, og skibe og gods forsvandt for aldrig siden at dukke op. Faren ved datidens søfart skal ikke overdrives, men romantikken ved piraternes virke dengang må ikke tage overhånd og underholdningsindustriens billede af sørøverne må ikke stå uimodsagt. Hovedpointen er, at hverken piraternes handlinger og ofrenes følelser har ændret sig dramatisk gennem de sidste 400 år.



*Piraterne sniger sig typisk ind på handelsskibene i små hurtige speedbåde.
Foto – U.S. Department of Defence*

Alle mennesker lever i deres egen nutid, og der er ingen grund til at tro at søfolk i 1600'tallet ikke har været ængstelige for piratoverfald, ligesom søfolk er i dag. På samme måde har flertallet af datidens sørøvere, lige så lidt som deres nutidige modstykker, gjort det for sjov og med et smil på læben. Dengang som nu handlede det om overlevelse kombineret med et håb om hurtig profit.

Hvorfor romantiseringen af fortidens rovmordere og tyveknægte er så udbredt netop for sørøveriets vedkommende kan være svært at forklare. Man skal imidlertid ikke glemme, at rovmordere og tyveknægte kun sjældent griber til ulovligheder af ren lyst. Fattigdom, undertrykkelse og oprør var og er grobund for desperate handlinger. Hver dag sejler der værdier for millioner gennem Malaccastrædet, men

lokalbefolkningen i Indonesien får intet af denne rigdom. Nogle forsøger sig med illegal indtrængen og underbetalt arbejde i nabolandet Malaysia – andre bliver pirater. Samtidig med at man aldrig må glemme det individuelle ansvar og personlige moral, bør man også se på baggrunden for volden.

Udfor Nigerias kyst har flere multinationale oliefirmaer borerigge, men arbejdet, der gør europæere og amerikanere rige, udføres kun sjældent af mennesker fra den fattige og dårligt uddannede lokalbefolkning. Kidnapninger og overfald ud for denne kyst er ofte udtryk for desperation i et korrumpet samfund i den rige verdens baggård. Endelig er der tilfælde, hvor oprørsbevægelser delvist finansieres af sørøveri. Dette har været tilfældet i Indonesien.

Sørøveri kan både romantiseres og dæmoniseres, men de voldelige overfald er en del af en kontekst, der ikke bør overses. Det findes i virkeligheden og ikke kun i fiktionen. Det er virkelige mennesker, der er både overfaldsmænd og ofre – måske begge dele på samme tid. Fortiden ligner nutiden meget og den er ikke så enkel.

Hvis du vil læse mere om moderne pirater

John S. Burnett *"Dangerous Waters - Modern Piracy and Terror on the High Seas"*, Plume, New York 2002

www.icc-ccs.org Commercial Crimes Services, en organisation under International Chamber of Commerce, opdaterer løbende deres hjemmeside med nyheder og rapporter om piratoverfald.