

# FARLIG FÆRD I DET RØDE HAV



Siden november har handelsskibe været udsat for de yeminitiske houthiers angreb i Rødehavet og Aden bugten. Det sker i protest mod Israels krigsførelse i Gaza. Men det er ikke længere kun skibe med relationer til Israel, der er mål for houthiernes missiler. Militsten har meddelt, at hvis man på nogen måde støtter Israel eller USA's og Storbritanniens angreb mod mål i Yemen, så vil skibe med relationer til disse lande være legitime mål for deres væbnede styrker.

---

TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: ALAMY, EPA IMAGES OG PRIVATFOTOS

Om morgenen d. 13. december er produkt-tankeren Ardmor Encounter på vej gennem Rødehavet for nordgående. Skibet, der er hjemmehørende i Irland og sejler under Marshall øernes flag, har lastet jetfuel i Mangalore i Indien og er nu på vej op mod Suez kanalen for at sejle igennem Middelhavet og levere lasten enten i Rotterdam i Holland eller Gävle i Sverige. Men kort før klokken halv ni modtager de på broen et opkald fra nogen, der præsenterer sig som myndighederne fra Yemen og får besked på at ændre kurs. Sker det ikke, vil de blive udsat for et angreb. Klok-

”Da koalitionen begyndte deres direkte angreb mod mål på land i Yemen, da sagde vi simpelt hen: STOP”, fortæller Ralph Juhl, teknisk direktør for Hafnia. Fra koalitionsstyrkerne lød det: ”Hvis ikke I absolut er nødt til at sejle igennem – så hold jer væk. Vi kan ikke garantere jeres sikkerhed 100 procent”. ”Der traf vi vores beslutning om helt at stoppe vores sejlads gennem såvel Aden bugten som Det Røde Hav”, uddyber Ralph Juhl.



Hafnia's produkttanker, Hafnia Thames, var så tæt på, at besætningen kunne høre missilet, der blev sendt mod produkttankeren Ardmor Encounter om morgenen d. 13. december. Det var lidt af et wake-up call.



*Da koalitionen begyndte deres direkte angreb mod mål på land i Yemen, da sagde vi simpelt hen: STOP. Vi stoppede de skibe, vi havde på vej dertil for lige at se tiden an”*

*– Ralph Juhl, teknisk direktør, Hafnia*

ken 8:30 udsender tankskibet ”Mayday”, der hurtigt bliver opfanget og besvaret af den amerikanske destroyer USS Mason. Herfra er beskeden – hold kurs og fart. Få minutter efter kommer en speedbåd suseende med bevæbnede soldater ombord. De åbner ild mod tankskibet, hvorefter de bevæbnede vagter ombord svarer igen. Der bliver affyret 8-10 runder. Speedbåden var på et tidspunkt kun 300 meter fra Ardmor Encounter, men takket være vagterne om bord må houthi militsfolkene opgive at boarder skibet og sejler væk. Faren er dog langt fra drevet over, for nu bliver tankskibet med en position 59 sømil nordvest for den yemenitiske havneby Hudaydah udsat for missilangreb fra land. Det ene missil bliver uskadeliggjort af det amerikanske krigsskib, mens det andet eksploderer 200 meter fra tankskibets stævn. Braget kan høres vidt omkring

– blandt andet ombord på Hafnia's produkttanker, Hafnia Thames, der sejler under Singapore flag.

”Det var selvfølgelig noget af et wake-up call. Vores kaptajn sagde, at han kunne høre eksplosionerne, selvom vores skib, der også var for nordgående, på det tidspunkt var tre sømil derfra. Det var altså lidt tæt på, og det betød, at vi satte hele vores sikkerhedsapparat i gang med at undersøge, hvilke forholdsregler vi skulle træffe, hvis flere af vores skibe skulle igennem Rødehavet og dermed det snævre Bab el-Mandeb stræde, hvor de fleste angreb finder sted,” fortæller Ralph Juhl, teknisk direktør for Hafnia.

#### **Danske skibe ikke fredet**

De fleste af rederiets 120 skibe er produkt-tankere, der jævnlige sejler igennem Suez kanalen og Rødehavet – omkring otte pas-

sager om måneden. Men som han siger, havde de heldigvis ikke så mange på vej lige efter bemeldte angreb. Og da houthi militsen på det tidspunkt efter eget udsagn kun gik efter skibe med relation til Israel, så vurderede rederiet sammen med deres eksterne sikkerhedsrådgivere, at det med de nødvendige forholdsregler stadig ville være forsvarligt at sende skibe den vej.

”Men jeg skal da indrømme, at vi blev lidt betænkelige ved hele situationen, da 13 lande d. 3. januar udsendte en fordømmelse af houthiernes angreb på handels-skibene, hvori der fulgte en klar advarsel til militsen om, at de ville komme til at stå til regnskab, hvis angrebene ikke hørte op. Både Danmark og Singapore var medunderskrivere, og det er præcis de to flag, vi sejler under. På den måde kan man sige, at vi som rederi lige pludselig var rykket



frem i forreste række, når og hvis houthierne ville udvide deres angrebsmål.”

Og det skete faktisk allerede en uge senere. For torsdag d. 11. januar – iværksætter USA og Storbritannien en bølge af angreb mod mål i Yemen. Ordren kom fra Det Hvide Hus i Washington, hvor USA's præsident Joe Biden sagde følgende:

”På min ordre har amerikanske styrker sammen med britiske og med støtte fra Australien, Bahrain, Canada og Holland med succes gennemført angreb mod en række mål i Yemen, der bliver brugt af houthi militsen til at hindre den frie sejlads i en af verdens vigtigste søveje.”

Ifølge oplysninger fra det amerikanske forsvar blev der gennemført henved 100 angreb den første dag – primært luft-

angreb, hvor målene var kommandocentre, kontrolenheder samt våben- og ammunitionslagre i Yemen. Formålet var at stække houthiernes evne til angreb på handelsflåden, og en del materiel blev givetvis også ødelagt, men ikke militsens kampgest. Houthi-lederen Abdul Malek Al-Houthi sagde ifølge CNN dagen efter koalitionsens angreb blandt andet:

”Disse angreb vil ikke forblive ubesvarede.... Og fremover vil vi ikke nøjes med at angribe israelske og amerikanske skibe.”

### **Hafnia sagde stop**

På det tidspunkt havde Hafnia flere skibe på vej mod Det Røde Hav – to i Middelhavet og tre i Det Indiske Ocean. Og som

Ralph Juhl påpeger blev det mere og mere vanskeligt at lave risikovurderinger for de enkelte skibe. For hvordan kan man være sikker på, at en befragter, en ladningsejer eller en terminal ikke har et tilknytningsforhold til enten Israel, USA eller Storbritannien – eller for den sags skyld en tidligere relation. Det så ud til, at houthierne havde ganske gode oplysninger om både ejerskab, last og destinationer, så rederne skulle være yderst påpasselige, og det var Hafnia også.

”Men da koalitionen begyndte deres direkte angreb mod mål på land i Yemen, da sagde vi simpelt hen: STOP. Vi stoppede de skibe, vi havde på vej dertil for lige at se tiden an og få snakket med koalitionsstyrkerne, om de eventuelt ville begynde på





*Man kan godt diskutere passagen gennem Rødehavet med besætningen, men hvis folk ikke vil sejle gennem et område, hvor der klart er en øget risiko til stede, ja så må det naturligvis være sådan.”*

*– Carsten Ostenfeldt, COO, ship management firmaet Anglo-Eastern*



Houthierne har tilsyneladende ganske gode oplysninger om både ejerskab, last og destinationer, for de skibe, der sejler i området omkring Yemen. På billedet ses skibet Galaxy Leader, som Houthierne kaprede i november sidste år.

## HVEM ER HOUTHIERNE?

Houthi-bevægelsen, der også går under navnet Ansar Allah (Guds hjælpere) er en politisk og religiøs milits, der udspringer af det shiamuslimske mindretal i Yemen. Bevægelsen er støttet af Iran, hvor over 90 procent af indbyggerne er shiamuslimer.

Houthi-bevægelsen blev dannet i 1990'erne og blev navngivet efter grundlæggeren Hussein al-Houthi. De holder primært til i den nordlige del af Yemen og kæmper for at få øget selvstændighed.

I 2014 blev det til et kup mod den siddende præsident Hadi, hvorefter houthierne tog kontrol over hovedstaden Saana og store områder i den vestlige del af landet. Siden da har houthierne ført borgerkrig mod Yemens regering, der stadig er internationalt anerkendt som landets retsmæssige ledere.

Udover Iran har houthi-bevægelsen nære forbindelser til den shiamuslimske milits Hizbollah i Libanon og palæstinensiske Hamas i Gaza. Og

det er for at støtte sidstnævnte, at houthierne i november begyndte at angribe handelsskibe i Det Røde Hav – primært skibe med relation til Israel og USA.

Både USA og Saudi Arabien beskylder Iran for at forsyne houthierne med de tunge våben, der bruges i angrebene mod den internationale handelsflåde. Det afviser regeringen i Teheran, hvorfra det lyder, at de kun støtter houthierne politisk.

Yemen har godt 33 millioner indbyggere, hvoraf cirka en tredjedel er shiamuslimer. Ifølge bevægelsens egne oplysninger råder houthi-militsen over 40.000 soldater.

Bevægelsen har i dag kontrol med de tættest befolkede områder i Yemen, herunder kystområdet ud til Det Røde Hav. Houthierne har erklæret, at de vil fortsætte deres angreb mod handelsflåden, indtil Israel indstiller dets angreb på befolkningen i Gaza.

Kilder: BBC, Reuters.



Jakob P. Larsen, der er chef for sikkerhedsafdelingen i den internationale søfartsorganisation, BIMCO, med hovedsæde i Bagsværd, ryster på hovedet, når houthi-militsen taler om "legitime mål".

"Det kan godt være, de mener, at deres angreb mod handelsskibe med israelsk islæt er retfærdiggjort, fordi Israel bomber i Gaza. Men hvis de vil kaste sig ind i den krig, så skal de angribe mål, der er legitime i henhold til krigens love. Så skal de angribe militære formationer og ikke civile handelsskibe uden direkte rolle i konflikten, og som ikke har nogen mulighed for at forsvare sig", siger han.



konvojsejladser, eller hvordan vi på anden måde kunne blive ekstra beskyttet. Men deres svar til os var: 'Hvis ikke I absolut er nødt til at sejle igennem – så hold jer væk. Vi kan ikke garantere jeres sikkerhed 100 procent.' Og der traf vi vores beslutning om helt at stoppe vores sejlads gennem såvel Aden bugten som Det Røde Hav," siger Ralph Juhl og tilføjer, at det ikke var helt så enkelt, som det måske godt kan lyde. For der var en hel del kontraktuelle diskussioner med ladningsejere og dem, der havde chartret skibene. Alle accepterede dog, at Hafnias skibe indtil videre vil sejle syd om Afrika.

Situationen i Det Røde Hav har også givet panderynker hos Anglo-Eastern – et

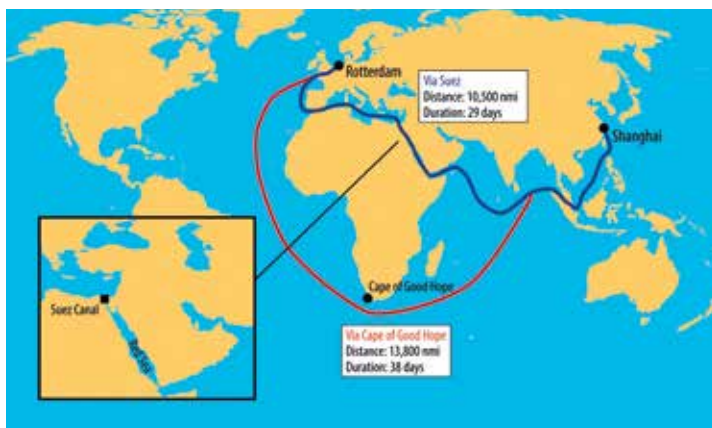
af verdens største ship management firmaer, der har to danskere i topledelsen i Hong Kong. Herfra sørger de for bemanning og teknisk ledelse af over 600 skibe fra alle egne af kloden, deriblandt førortaltale Ardmores Encounter.

"Før krisen havde vi omkring fire skibe igennem Rødehavet om dage, men nu sejler de fleste af de skibe, vi har med at gøre, syd om Afrika, og det tager altså 7 til 10 dage ekstra i forhold til at gå igennem Suez-kanalen. Men vi har jo skibene i management på vegne af ejerne, og hvis rederen siger, at skibet er nødt til at sejle gennem Rødehavet og Suez, jamen så må vi jo rette os efter det. Ganske vist under forudsætning af, at besætningen

er indforstået heri. Og så bliver der lavet en frisk risk assesment, så vi kan træffe de fornødne forholdsregler i forhold til at modstå eventuelle angreb," forklarer Carsten Ostenfeldt, Chief Operation Officer og vicedirektør i Anglo-Eastern.

### Besætningen kan sige nej

Hele den sydlige del af Det Røde Hav er nu erklæret for krigsrisikozone, som starter ved 18 grader nordlig bredde. Og så rækker risikozonen et godt stykke ud i Aden bugten, hvor houthierne også jævnlige retter deres skyts hen. Som Ostenfeldt påpeger, kan de søfarende på den baggrund godt nægte at sejle igennem.



De krigslignende tilstande i Rødehavet og Adenbugten betyder, at de fleste rederier har valgt at sende deres skibe syd om Afrika, selv om det er en tur, der tager betydeligt længere tid.

Det er her ud for Yemen ved indsejlingen til Det Røde Hav med kurs mod Suez-kanalen, at skibe bliver angrebet af houthi-militsen.



”Vi skal selvfølgelig ikke have nogen igennem, der ikke vil. Man kan godt diskutere passagen gennem Rødehavet med besætningen, men hvis folk ikke vil sejle gennem et område, hvor der klart er en øget risiko til stede, ja så må det naturligvis være sådan. I sidste instans er det rederens beslutning, men som situationen er p.t. med næsten daglige angreb, så anbefaler vi ikke som ship managementfirma at sejle gennem det Røde Hav,” påpeger COO Carsten Ostenfeldt.

Hvis vi spoler tiden tilbage til den 19. november, hvor det første houthi angreb fandt sted, var der tale om et totalt overraskelsesangreb, som militsens pressefolk filmede og lagde ud på nettet til skræk og advarsel. Her ser man en helikopter lande på dækket af biltransportskibet Galaxy Leader, hvorefter syv eller otte kampklædte og maskerede militfolk løber hen mod broen for at tage kommandoen over skibet. Kaptajn og besætning kan ikke gøre andet end at overgive sig, og et nærliggende amerikansk krigsskib kan intet stille op, da houthierne har beslaglagt Galaxy Leader og taget de 25 mand om bord som gidsler. Ved første øjekast virkede det måske ikke helt logisk, at netop det skib blev houthiernes første angrebsmål. Skibet er registreret på Isle of Man, sejler under Bahamas flag, og er chartret af det japanske firma Nippon. Men det afgørende er, at ejeren er fra Israel, og som en talsmand fra militsen sagde efter aktionen, så er skibet derfor et ”legitimt mål for vores væbnede styrker”.

I den internationale søfartsorganisation, BIMCO, med hovedsæde i Bagsværd har de siden dette allerførste angreb fulgt situationen tæt for at kunne rådgive rederier og andre involverede aktører på bedste vis. Chefen for sikkerhedsafdelingen, Jakob P. Larsen, der er tidligere officer i Søværnet og tillige har fungeret som chef for global sikkerhed i Maersk Line, ryster på hovedet af houthi-militsens brug af vendingen ”legitime mål”.

”Der er faktisk regler for krigsførelse. Det kan godt være, de mener, at deres angreb mod handelsskibe med israelsk islæt er retfærdiggjort, fordi Israel bomber i Gaza. Men hvis de vil kaste sig ind i den krig, så skal de angribe mål, der er legitime i henhold til krigens love. Så skal de angribe militære formationer og ikke

## TIDSLINJE FOR UDVIKLINGEN I DET RØDE HAV OG ADENBUGTEN

**19. november 2023** – den iranskstøttede houthi milits fra Yemen angriber et handelsskib i Det Røde Hav. Biltransportskibet Galaxy Leader bliver kapret, og besætningen taget som gidsler

**13. december 2023** – det danske tankskib Hafnia Thames er tæt på, da produkttankeren Ardmore Encounter under Marshall øernes flag bliver udsat for missilangreb – ligeledes i Rødehavet.

I løbet af december gennemfører houthierne yderligere 16 angreb, og flere rederier begynder at sejle syd om Afrika i stedet for at gå gennem Suez kanalen

**3. januar** udsender 13 lande incl. Danmark en forordommelse af houthiernes angreb på handelsskibe på passage gennem Det Røde Hav og advarer om konsekvenser, hvis angrebene ikke hører op.

Houthierne forsætter dog deres angreb med missiler og droner og siger, de vil blive ved, indtil Israel stopper deres angreb mod palæstinenserne i Gaza.

**Den 11. januar** svarer USA med støtte fra Storbritannien igen med en bølge af luftangreb rettet mod houthi mål i Yemen.

**Den 29. januar** sendes den danske fregat Iver Huitfeldt afsted mod Rødehavet for at bidrage til den amerikanske ledede Operation Prosperity Guardian, der har til formål at beskytte den internationale handelsflåde mod houthiernes angreb.

**Den 18. februar** bliver den britisk ejede bulkcarrier Rubymare udsat for et missilangreb i Det Røde Hav og bliver ramt så alvorligt, at det tager vand ind. Besætningen bliver nødt til at forlade skibet, der et par uger efter synker.

I de seneste par måneder har houthi militsen udvidet deres angreb til også at omfatte Aden bugten. Her bliver fragtskibet True Confidence (Liberia flag), ramt af et eller flere missiler. Tre søfolk mister livet – det er første gang et houthi angreb koster menneskeliv.

**Den 9. marts** bliver den danske fregat sammen med amerikanske krigsskibe udsat for et voldsomt angreb med bevæbnede droner i det sydlige Rødehav. Besætningen på Iver Huitfeldt nedskyder fire af dronerne.

**Den 22. marts** starter fregatten hjemrejsen og ankommer til flådestationen i Korsør d. 4. april.

Kilder: Forsvaret, BBC, CNN, BIMCO.



Ved middagstid d. 6. marts ramte Houthierne bulk carrieren True Confidence med et ballistisk missil. Det er ejet af et rederi i Liberia og sejler under Barbados flag. Tre af søfolkene ombord, som kom fra Filipinerne, Vietnam og Indien, blev dræbt, og fire såret, heraf tre alvorligt. Besætningen forlod skibet umiddelbart efter angrebet. Dagen efter angrebet drev det fortsat rundt i Aden-bugten, og der blev igangsat bestræbelser for at redde det. Skibet var på vej til Saudi-Arabien og Jordan med en last stål fra Kina. Houthierne siger, det var amerikansk ejet, og at de advarede skibet før angrebet, men at det ignorerede advarslerne.



civile handelsskibe uden direkte rolle i konflikten, og som ikke har nogen mulighed for at forsvare sig. Så er vi snarere ovre i terrorisme, og det er vel også derfor amerikanerne nu har defineret houthierne som en terrorbevægelse,” forklarer Jakob P. Larsen.

### Løbende risikovurdering

Ellers er BIMCO's vigtigste opgave løbende at oplyse skibsfarten om, hvordan houthierne opererer, hvilke mål de primært går efter, og hvordan handels-skibene skal holde kontakt med de militære myndigheder i området og rapportere, hvis de bliver angrebet. Men først og

fremmest er det op til det enkelte rederi at lave en risikovurdering og træffe de nødvendige forholdsregler.

”Siden det allerførste angreb i november har vi ikke set flere kapringer. Der har ganske vist været kapringsforsøg med speedbåde, men de er i de fleste tilfælde blevet afvist af bevæbnede vagter ombord eller flådestyrker. Det er primært tunge våben som missiler affyret fra land og bevæbnede droner, som houthi militsen har taget i brug – og derfor er der i høj grad brug for de krigsskibe en række nationer har sendt til området,” siger Jakob P. Larsen, der også mener, at frekvensen af angreb på handelsskibe er aftaget, siden den amerikansk ledede koalition begyndte at slå til mod militsen på land. Men som han tilføjer: ”Det er desværre ikke overraskende, at houthierne derefter har udvidet deres kriterier for at angribe. Foruden at true skibe med forbindelser til Israel, truer houthierne nu også skibe, der primært har forbindelse til USA og Storbritannien, men også i nogen grad skibe med forbindelse til de øvrige lande, som er med i koalitionen. I lyset af risikoen for fejlidentifikation kan ingen rigtig længere vide sig sikre, selvom truslen stadig er væsentligt højere mod skibe fra Israel samt USA og Storbritannien.”

Status efter flere måneders krigsliggende tilstande i Rødehavet og Aden-

bugten er, at de fleste rederier sejler syd om Afrika. De seneste tal viser, at trafikken gennem det snævre Bar Al-Mandeb stræde er reduceret med 60 til 65 procent. Ifølge BIMCO's oplysninger sejler der næsten ingen biltransportskibe igennem, omkring 70 procent af containerskibene har også droppet Suez, og dermed er den samlede skibstrafik reduceret med lidt over 50 procent.

Men der sejler altså stadig pænt mange skibe igennem det farlige område, og det er dem, krigsskibe som den danske fregat Iver Huitfeldt (der imidlertid i dag er tilbage i Danmark) og andre nationers krigsskibe skal beskytte. Det får dog ikke umiddelbart Hafnia til at sende deres skibe den vej.

”Vi vurderer stadig risikoen for at være for stor, så længe koalitionen ”Operation Prosperity Guardian” ikke kan garantere vores sikkerhed 100 procent. Vi snakker jo om store missiler, der pludselig dukker op af ørkensandet med retning mod et handelsskib, og så skal et af krigsskibene reagere ekstremt hurtigt for at undgå en katastrofe. Men lige så snart man kan sejle i en korridor og med et sikkerhedssystem som det, man havde i pirattiden gennem Adenbugten, så tror jeg da, vi begynder at sejle der igen. Det tror jeg bare ikke er realistisk lige foreløbig,” lyder vurderingen fra Ralph Juhl. ■

”

*Vi snakker jo om store missiler, der pludselig dukker op af ørkensandet med retning mod et handelsskib, og så skal et af krigsskibene reagere ekstremt hurtigt for at undgå en katastrofe.”*

- Ralph Juhl, teknisk direktør for Hafnia

# Hvad gælder ved sejlads i krigs-/risikozoner?

I Søfartens Ledere har vi tidligere sendt et nyhedsbrev til vores medlemmer med en oversigt over søfarendes rettigheder set fra en juridisk vinkel i konkrete situationer, hvor et skib har kurs mod en risikozone.

→ Det vil altid være en konkret vurdering, om et område opfylder betingelserne for at blive regnet for en krigs- eller risikozone.



TEKST: MORTEN EGHOLM ANDERSEN | FOTO: COLOURBOX

I nyhedsbrevet vi tidligere sendte ud, for at medlemmerne kan være klædt på til at håndtere situationer, hvor et skib har kurs mod en risikozone, skrev vi:

## Sømandsloven

Ifølge sømandsloven har en søfarende ret til at fratrage tjenesten om bord (afmønstre), hvis skibet skal sejle til et område, hvor (citeret fra loven):

1. der er fare for, at skibet vil blive opbragt af krigsførende, udsat for krigsskade eller en faretruende situation, der kan ligestilles hermed, eller
2. sådan fare er blevet væsentlig forøget.

Generelt gælder retten, uanset om ordren til at sejle til risikoområdet kommer før eller efter afgang fra havn. Skibsføreren har dog kun ret til at fratrage tjenesten om bord, hvis ordren om sejlads til et risikoområde kommer inden afgang fra havn. Retten til at fratrage tjenesten om bord betyder generelt, at man kan afmønstre i næste havn.

Hvis en søfarende fratræder tjeneste om bord, er det ikke i sig selv det samme som en opsigelse, men kun en afmønstring. Både rederiet og den søfarende kan dog efter afmønstringen opsige an-

sættelsesforholdet med normalt varsel, også selv om afmønstringen ikke sker i en normal fratrædelseshavn.

## Hvilke områder er krigs- eller risikozoner?

Det vil altid være en konkret vurdering, om et område opfylder lovens betingelser for, at en søfarende kan kræve at fratrage tjenesten om bord. I nogle tilfælde kan det på internationalt plan være fastlagt, at bestemte områder er defineret som krigs- eller risikozone. ITF (The International Transport Workers' Federation) foretager løbende en vurdering af sådanne områder – flere oplysninger kan findes hos ITF Warlike and High Risk Areas | ITF Seafarers.

## Det er den søfarendes ansvar at sikre sig en accept fra rederiet

Hvis rederiet ikke er enig i, at der konkret er en tilstrækkeligt alvorlig faresituation, risikerer man at blive bortvist (afskediget) for arbejdsvægring, hvis man alligevel forlader skibet. Derfor er det vigtigt at sikre sig, at rederiet accepterer en afmønstring – man kan ikke afmønstre eller nægte at sejle til et bestemt område kun baseret på sine egne vurderinger. ■

## DANSKE SØFOLK BØR IKKE GÅ PÅ ARBEJDE I EN KRIGSZONE

Tidligere formand for Søfartens Ledere, Sven Thormod Petersen, udtalte sig i februar til Søfart om situationen i Det Røde Hav. "Det er en underdrivelse at udbetale et gene- og ulempestillæg. Det er ikke en gene eller en ulempe, at man risikerer at blive ramt af et missil eller en raket", sagde han og fortsatte:

"Rederierne bør undgå krigszoner og andre risikoområder. Hvis de alligevel bevæger sig ind i en erklæret krigszone, giver sømandsloven danske søfolk ret til at afmønstre. Det kan i praksis være vanskeligt. Hvis danske søfolk ender med at sejle ind i områder, hvor der er risiko for angreb, bør de have et risiko- og krigstillæg sådan som man tidligere har fået andre steder. Typisk vil der være tale om to gange lønnen oven i den normale løn".