

Lars Bangert Struwe

# Piratpatrulje Afrikas Horn

Om behovet for en Greater Horn of  
Africa Sea Patrol

Dansk Institut  
for Militære Studier



Marts 2009

*Piratpatrulje Afrikas Horn* Dansk Institut for Militære Studier Marts 2009

# Abstract

Antallet af piratoverfald i farvandet ud for Somalia og Aden-bugten er på kun et år mere end fordoblet til 111 angreb i 2008. Derved udgør de somaliske pirater en voldsom trussel mod sejladsen gennem Suezkanalen og dermed mod en af de vigtigste søruter i verden. Somalia er ikke selv i stand til at løse piratproblemet, og det internationale samfund har hidtil nok reageret, men ikke ageret på problemet. Flere og flere flåde fartøjer er blevet sendt til området, uden at man har udtænkt en mere langsigtet løsning.

Piraterne er kriminelle, der skal bekæmpes af den lokale politimyndighed. Da en sådan ikke eksisterer i Somalia, og da ingen stater synes rede til at intervenere og stoppe den 20 år gamle borgerkrig, kan man indtil videre kun symptombehandle pirateriet ved at bekæmpe det til søs. En del er allerede sket med den store flådetilstedeværelse, men man må arbejde hen mod en langt mere permanent, regionalt baseret løsning.

Denne rapport foreslår, at der oprettes en regionalbaseret maritim enhed: Greater Horn of Africa Sea Patrol. Denne skal stå for overvågning og sikring af den fri sejlads i området og for opgaver som fiskerinspektion og miljøovervågning. Greater Horn of Africa Sea Patrol skal bestå af elementer fra kyststaterne fra Egypten i nord til Tanzania i syd, dækkende Afrikas Horn. Enheden skal oprettes med kapacitetsstøtte fra de stater, der allerede har en flådetilstedeværelse i området.

Incidents of piracy in the waters off the coast of Somalia and in the Gulf of Aden have more than doubled to 111 attacks in 2008. Somali pirates thus constitute a grave threat to navigation through the Suez Canal and thereby one of the most vital maritime routes in the world. The Somali authorities are unable to solve the problem of piracy unaided and so far, while the international community has reacted, it has failed to take concerted action to combat the problem. An increasing number of naval vessels has been sent to the area, but no long-term solution has been found.

Pirates are criminals who should be pursued by the local police authority. As such an authority does not exist in Somalia and as it appears there are no states prepared to intervene to stop the 20 year-old civil war, only the symptoms of piracy have hitherto been treated by combating it at sea. Some progress has been made, but it is necessary to take steps towards a far more permanent, regionally-based solution.

The solution suggested in this report is to establish a regionally-based maritime unit: a Greater Horn of Africa Sea Patrol, to carry out surveillance in the area to secure free navigation and take on tasks such as fishery inspection and environmental monitoring. A Greater Horn of Africa Sea Patrol would comprise elements from the coastal states – from Egypt in the north to Tanzania in the south. The unit would be established with the support of the states that already have a naval presence in the area.

Dansk Institut for Militære Studier er en uafhængig forskningsinstitution, hvis formål er at kortlægge, analysere og debattere de valg, som dansk forsvar står overfor i en globaliseret verden.

Denne rapport er baseret på forfatterens egen forskning, og dens konklusioner er således udelukkende udtryk for forfatterens egne holdninger.

Copyright © Dansk Institut for Militære Studier og forfatteren, 2009.

Rapporten kan hentes på [www.difms.dk](http://www.difms.dk)

# Anbefalinger

Pirater er internationale kriminelle, der skal bekæmpes lokalt, hvor de har deres baser. Da Somalia ikke er i stand til dette hverken nu eller i en overskuelig fremtid, anbefaler rapporten:

- Etableringen af en ny maritim enhed – Greater Horn of Africa Sea Patrol.

Den kapacitet og de ressourcer, der i dag bruges af de enkelte stater, alliancer og organisationer i kampen mod pirater, kan bruges mere effektivt ved etableringen af en regional enhed; Greater Horn of Africa Sea Patrol (GHASP). GHASP skal opbygges regionalt og være funderet i staterne ved Afrikas Horn. Det internationale samfund skal hjælpe til med dette, da piraterne hovedsagligt angriber uden at skele til skibenes nationale tilhørsforhold. GHASP skal udføre opgaver som:

- Overvågning og sikring af den fri sejlads
- Etablering af sikkerhed ved bekæmpelse af ulovlige handlinger til søs
- Beskyttelse af naturressourcer – herunder fiskerinspektion og miljøovervågning
- Søredningstjeneste.

Dette betyder, at Kenya, Tanzania, Eritrea, Djibouti, Egypten, Saudi-Arabien, Yemen og Somalia i fællesskab skal etablere GHASP. GHASP skal opstille, uddanne og udruste fartøjer, radarinstallationer og flyovervågning. Der skal tilknyttes domstol og straffeforanstaltninger til GHASP. Etableringen og driften af GHASP vil med fordel kunne ske med støtte fra de stater, der på nuværende tidspunkt stiller kapacitet og ressourcer til rådighed i operationer ved Afrikas Horn.

Det anbefales, at Danmark:

- Deltager i etablering og styrkelse af regionale kapaciteter – særligt i form af en regional enhed, GHASP
- Styrker bording- og landgangselement i det danske søværn med henblik på fortsat deltagelse i internationale operationer.

Danmark har erfaringer både militært og civilt i lokal kapacitetsopbygning. Dette skal bruges aktivt til at opbygge GHASP. Da det vil tage tid at opbygge GHASP, skal Danmark bibeholde sin sømilitære tilstedeværelse ud for Somalia. Erfaringerne fra Absalon- og Thetis-missionerne viser, at helikopterindsats kombineret med bording- og landgangselementer fra Frømandskorpset er virksomt over for piratangreb. Uanset om man vil agere aktivt eller reaktivt, bør især bording- og landgangselementet styrkes. En sådan styrkelse vil også kunne bruges i fremtidige internationale operationer, hvor man f.eks. skal foretage kontrol af fartøjer.

Endelig anbefales det, at:

- Igangsætte en forskningsindsats i pirateriets generiske egenart.

Denne rapport viser også, at vi ved for lidt om piraterne som sådan. Derfor bør man foretage interviews med besætninger, der er blevet angrebet af pirater, indsamle viden om *best practice* i antipiratoperationer og kombinere dette med historisk viden. Derved kan man identificere pirateriets generiske egenart og udvikle geografisk uafhængige løsningsmodeller i forhold til pirateri.

# Indholdsfortegnelse

|   |    |
|---|----|
| Abstract  | 2  |
| 01 Indledning: Hvad er pirater?                                       | 5  |
| 02 Hvem er piraterne, og er de andet<br>end pirater?                  | 14 |
| 03 De somaliske pirater   | 16 |
| 04 Foranstaltninger imod pirater                                      | 19 |
| 05 En regionalt placeret enhed<br>– Greater Horn of Africa Sea Patrol | 25 |
| 06 Konklusion og perspektivering                                      | 29 |
| 07 Bilag  | 31 |
| 08 Kilder   | 33 |
| 09 Noter  | 39 |

# 01 Indledning: Hvad er pirater?

En effektiv indsats mod pirater kræver, at de bekæmpes til lands. Pirater er kriminelle, og man bekæmper dem bedst ved at fjerne deres baser og netværk. Til søs kan man kun symptombehandle og fange de små fisk. Rapporten fokuserer på piraterne ud for Somalia, da problemet her er eksploderet, og da Danmark har involveret sig kraftigt i piratbekæmpelsen i området ved Afrikas Horn.

Man kan udvikle strategier for piratbekæmpelse med tre tidshorisonter: kort, mellemlangt og langt sigt. I øjeblikket har en lang række stater kastet sig ind i piratbekæmpelse. Det er sket meget hurtigt, og derfor bærer indsatsen præg af, at dens tidshorisont er kort. Sigtet med rapporten er at fremlægge anbefalinger, der kan fungere på mellemlangt sigt. Det vil sige, at midlertidige foranstaltninger som konvojering eller tilstedeværelse af soldater om bord på de civile skibe ikke bringes i betragtning. Sådanne operationer er det ikke realistisk at opretholde i længere tid. Rapporten søger heller ikke at finde en løsning på borgerkrigen i Somalia – en indsats, der ellers ville være med til at løse pirateriet på langt sigt. Somalia har hverken udsigt til etableringen af en stat, der kan håndhæve politimyndighed til lands og til vands, eller til en international intervention, der vil bringe lov og orden til Somalia. Derfor kan det nuværende pirateri ud for Somalia kun symptombehandles. Dette kan dog gøres langt mere effektivt end hidtil i form af en strategi, der opererer på mellemlangt sigt. Rapporten kommer med en række anbefalinger til denne effektivisering.

## **Afgrænsning og metode**

Rapportens fokusområde er Somalia og den piratvirksomhed, der drives derfra i området ved Afrikas Horn. Rapporten gennemgår ikke situationen i Somalia – det ville kræve en særskilt rapport. Det konstateres derfor kun, at der ikke eksisterer en regering i Somalia, der er i stand til at etablere den fornødne politivirksomhed til at kontrollere og fjerne piraterne til lands. I rapporten diskuteres det derfor ikke, om klanerne eller De Islamiske Domstole kan etablere den fornødne magt.<sup>1</sup>

Det centrale i rapporten er den militære og politiske dimension i piratbekæmpelsen. I såvel den nationale som den internationale debat om piraterne ud for Somalia har de enkelte staters mulighed

for retsforfølgelse af piraterne haft en central rolle. Denne diskussion er fravalgt i denne rapport. Rapporten kommer med anbefalinger, der skal gennemføres internationalt. Derfor giver det ikke mening at debattere national lovgivning. Ved en implementering af anbefalinger skal de enkelte stater naturligvis gøre sig de nødvendige politiske og juridiske overvejelser om en korrekt juridisk implementering, men dette spørgsmål ligger uden for denne rapports rammer.

Rapportens kildemateriale kan inddeles i tre grupper: samtaler med aktører, såsom ansatte i den danske flåde samt redere, materiale fra trykte og elektroniske nyheder og endelig forskningslitteratur om pirater, særligt i et bredt historisk perspektiv. Denne rapport og alle andre rapporter om emnet har en voldsom mangel, og det er kontakten til piraterne selv. Det er skønnet uforsvarligt at rejse til Somalia og forsøge at interviewe pirater. En del journalister har forsøgt, og nogle er blevet kidnappet. Derfor er de relativt få interviews, som medierne har bragt, blevet brugt i denne rapport. Dette indebærer flere metodiske problemer, idet valideringen af udsagnene kan være ganske svær. Imidlertid viser interviewene en relativ ensartet tilgang til pirateri fra piraternes side. Interviewene i artiklerne er derfor primært blevet brugt som en overordnet beskrivelse af piraterne og deres selviscenesættelse.

## Definition

Pirateri er en kriminel handling i form af et angreb på et skib. Så langt kan de fleste enes om en definition. Internationalt findes der yderligere en lang række af definitioner på pirater.<sup>2</sup> Den oftest benyttede, men også en af de snævrere, er FN's definition, som den fremgår af FN's havretskonventions artikel 101:

Sørøveri omfatter enhver af følgende handlinger:

- a) enhver ulovlig voldshandling, tilbageholdelse eller plyndring, som i personligt øjemed begås af besætningen eller passagererne på et privat skib eller luftfartøj, og som er rettet:
  - i) på det åbne hav mod et andet skib eller luftfartøj eller mod personer eller ejendom om bord på et sådant skib eller luftfartøj;
  - ii) mod et skib, luftfartøj, personer eller ejendom på et område uden for nogen stats jurisdiktion;
- b) enhver frivillig deltagelse i et skibs eller luftfartøjs drift med viden om kendsgerninger, hvoraf det følger, at der er tale om et sørøverskib eller et piratluftfartøj;
- c) enhver tilskyndelse eller forsætlig bistand til de under litra a) eller b) anførte handlinger.

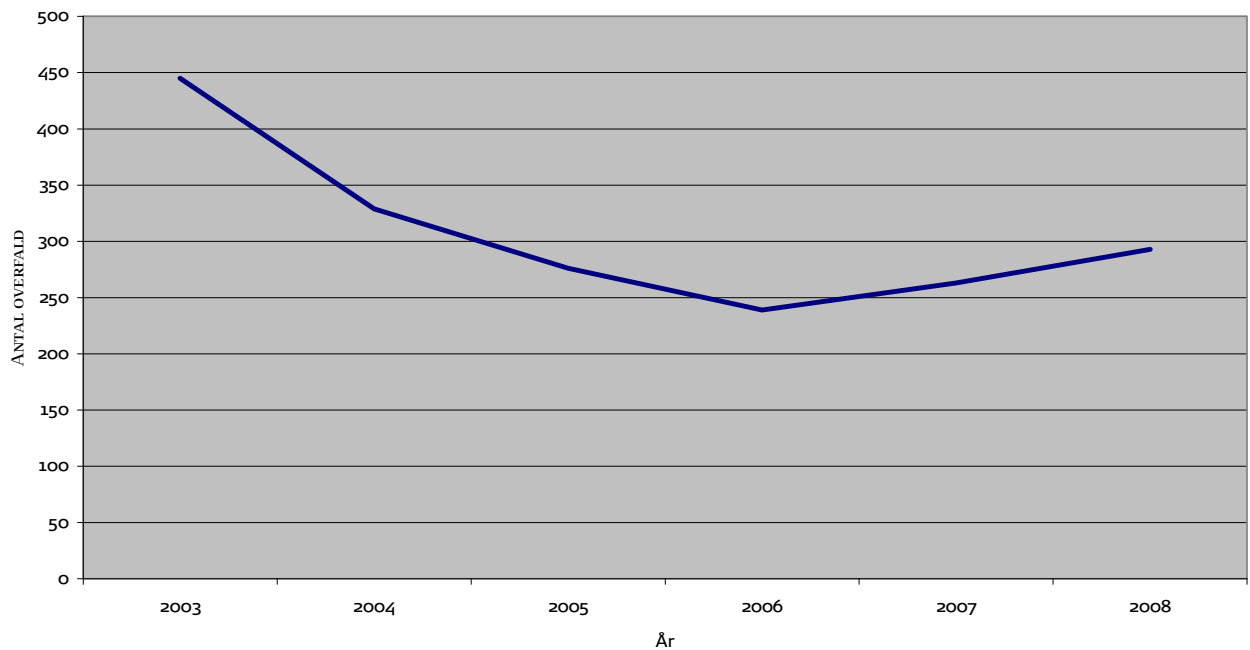
Helt centralt er det, at pirateri sker for personlig vindings skyld, og at det sker i form af, at et skib angriber et andet.<sup>3</sup> Dvs., at der i henhold til FN's havretskonvention skal være mindst to skibe til stede, for at pirateri kan finde sted: et angribende skib og et angrebet skib. Hvis angriberne er om bord på det angrebne skib i forvejen, er der juridisk set tale om hijacking. I det følgende vil FN's konventions definition af pirateri blive brugt. Juridisk skelnes der mellem sørøveri og pirateri. Noget forsimplet er sørøver – (*armed robbery at sea*) en overordnet ramme, hvori pirateri defineres som en handling, der sker i

internationalt farvand.<sup>4</sup> I denne rapport bruges begrebet pirateri eller pirater om både sørøvere og pirater.

### Status

Pirateri er i dag genstand for meget stor opmærksomhed i såvel dansk som udenlandsk presse. Man kan derfor få indtrykket af, at pirateri er eksploderet i de seneste år, men er det nu også tilfældet? Grafisk er antallet af piratoverfald internationalt set fremstillet i Figur 1. I perioden fra 2003 til 2008 har antallet af piratoverfald vekslet mellem 445 i 2003 ned til 239 i 2006. I 2008 steg antallet af overfald til 293 og fortsatte derved den stigning, der var sket i 2007.

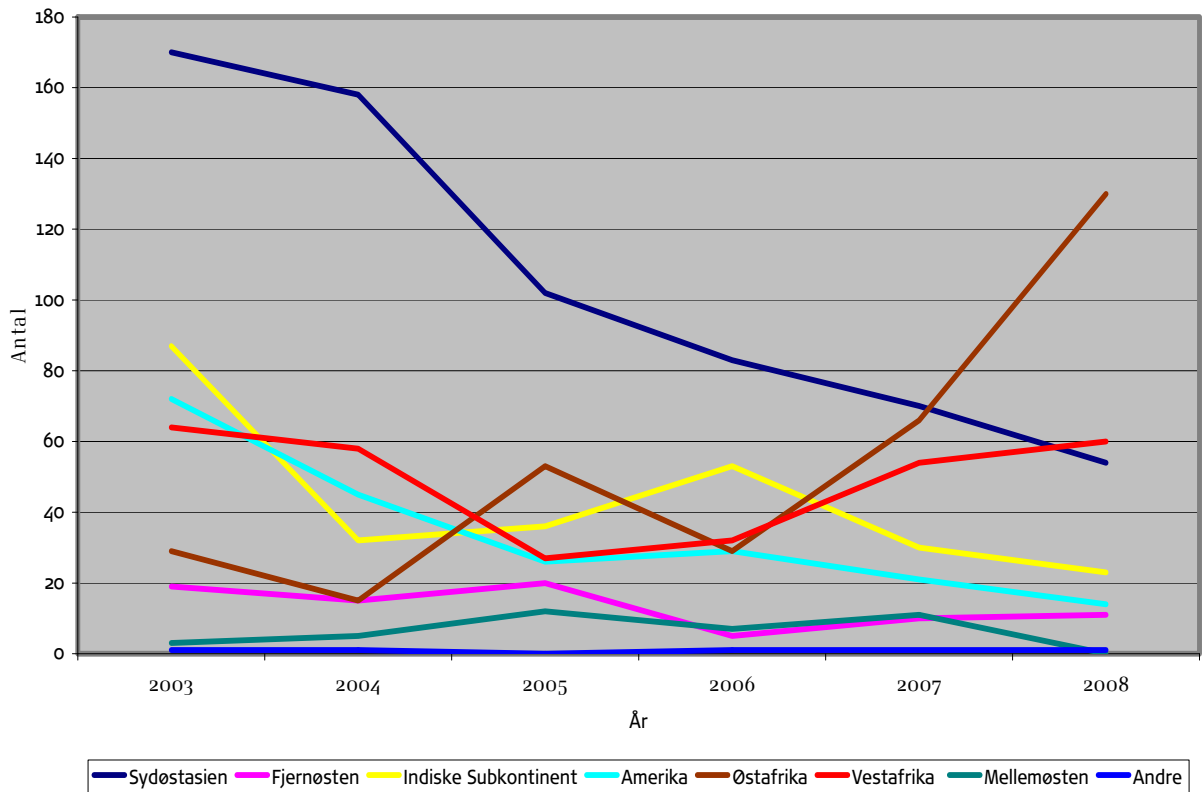
Samlet antal piratangreb



Figur 1 viser det samlede antal piratoverfald. For den bagvedliggende tabel, se bilaget.

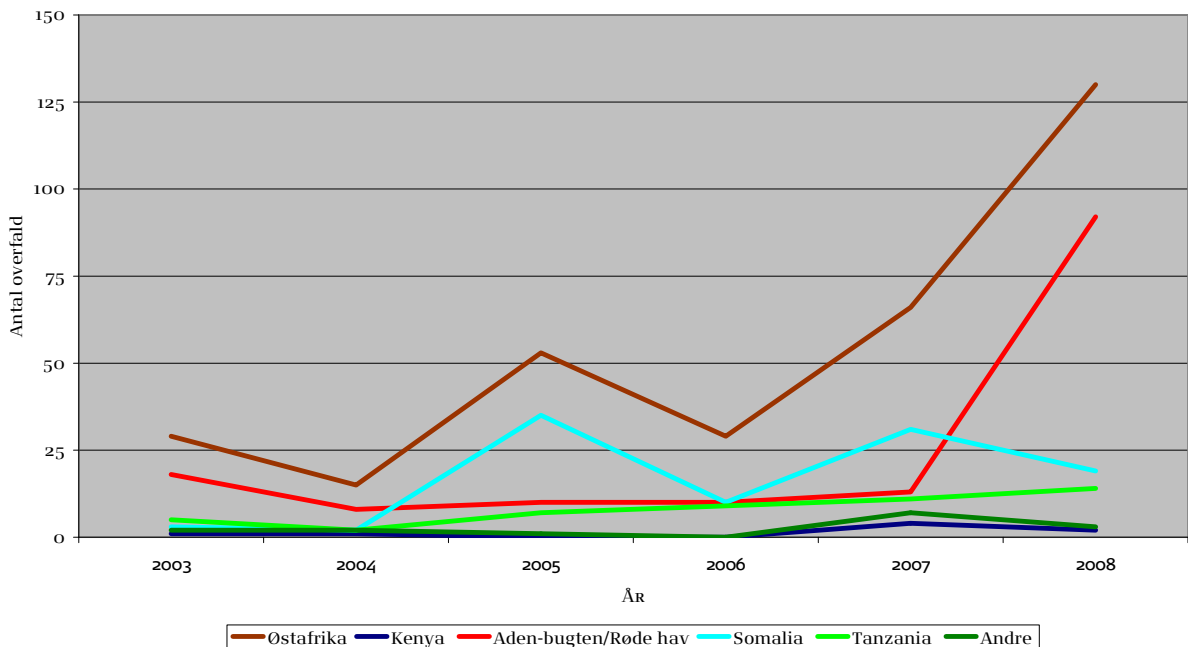
Ser man nærmere på piratrapporterne fra International Chamber of Commerces (ICC) International Maritime Bureau, får man til en vis grad en forklaring på pressens alarmerende meldinger. Rapporterne viser, at der er sket et markant fald i antallet af piratoverfald i Sydøstasien, herunder Malacca- og Singapore-stræderne. Dette fremgår af Figur 2. I dette område er antallet af piratoverfald blevet mere end halveret fra 170 i 2003 til 54 i 2008. Dette voldsomme fald skyldes i høj grad en transnational indsats. Til gengæld er antallet af piratangreb steget i både Øst- og Vestafrika. Her drejer det sig om stigninger ud for Somalia og Nigeria og i Aden-bugten. Dette ses tydeligt i Figur 3.

### Piratoverfald fordelt på områder



Figur 2 viser at der er et stort fald i antallet af piratangreb i Sydøstasien, mens antallet er vokset voldsomt i Øst- og Vestafrika. For de bagvedliggende tal, se bilaget.

### Piratoverfald Østafrika



Figur 3 viser at det samlede antal piratoverfald er steget ud for Østafrika. De somaliske pirater har flyttet deres operationsområde fra somalisk farvand til Aden-bugten. Faldet i 2006 skyldtes, at De Islamiske Domstole i en periode havde magten. For den bagvedliggende tabel, se bilaget.



Det opsigtsvækkende ved ovenstående figurer er, at piratangrebene ud for Somalia i 2008 er faldet, men at angrebene er flyttet ud i internationalt farvand til Aden-bugten, som det fremgår af Figur 3. Herved er problemet med de somaliske pirater blevet internationalt, idet de somaliske pirater står for de angreb, der er registreret i Aden-bugten.<sup>5</sup>

I det statistiske materiale indgår alt, hvad der kan anses for piratangreb og sørøveri, og der skelnes ikke mellem forskellige typer af kriminalitet. For eksempel kan det nævnes, at skibe, der sejlede under dansk flag eller var drevet af danske rederier, i 2008 blev udsat for 21 angreb, der spændte fra muligt forsøg på tyveri til kapring.<sup>6</sup> Tabellerne opregner både gennemførte og afbrudte pirathandlinger. Tallene er relativt pålidelige, men man må påregne, at der er et vist mørketal. Dette skyldes, at mindre episoder ikke nødvendigvis indberettes, da dette tager tid. Langt værre er det, at alvorligere overgreb måske også skjules. Dette kan rederierne muligvis have en vis interesse i af såvel forsikringsmæssige som bemandingsmæssige hensyn.

### **Suezkanalen og truslen mod den internationale handel**

De somaliske piraters angreb i internationalt farvand er en trussel mod en af verdens vigtigste søruter. Samlet set passerer ca. 7 procent af verdens søtransport gennem Suezkanalen. I faktiske tal betyder det, at der månedligt passerer mellem 1.700 og 2.000 skibe igennem Suezkanalen svarende til 60 skibe i døgnet. Suezkanalen sparer rederierne for ganske store distancer. Afhængigt af sejladsens øvrige rute kan man spare mellem 23 % og 86 % af distancen ved at sejle gennem kanalen.<sup>7</sup> At sejle syd om Afrika vil derfor betyde:

- Længere transporttid
- Øget pres på miljøet
- Muligvis forøgede (fragt)priser for forbrugerne.

Suezkanalen har stor betydning for rederierne og verdenshandelen, men Suezkanalen har også – og ikke mindst – afgørende betydning for Egypten både i direkte og afledte indtægter. Suezkanalen indgår således som et selvstændigt punkt i statens finanser. Helt konkret tjente den egyptiske stat 469,6 mio. \$ alene i september 2008 på sejladsen igennem Suezkanalen. I perioden fra 1. januar til 30. september 2008 tjente den egyptiske stat 4,1 mia. \$ på Suezkanalen.<sup>8</sup> Hvis rederierne af frygt for pirater vælger at lægge ruten syd om Afrika, vil det derfor få alvorlige følger for egyptisk økonomi. Suezkanalens indtjening udgør 4 % af den nationale indkomst, og 10 % af den samlede valutaindtjening.<sup>9</sup> Derfor er det højst overraskende, at Egypten ikke har ageret kraftigere på pirateriet, men har overladt opgaven til andre stater.

Selve Aden-bugten har ikke kun betydning for Suezkanalen, men også for bl.a. handelen på Østafrika. Derfor er det et alvorligt problem, hvis man må opgive sejlads i dette område.

Det har alvorlige økonomiske følger for rederierne, hvis et område som Aden-bugten erklæres for krigszone. Det betyder, at forsikringselskaberne opkræver helt anderledes høje forsikringspræmier. Da Malacca-strædet var erklæret krigszone,

måtte rederierne betale mellem 0,1 % og 1 % af skibets værdi i forsikring, når det passerede strædet. Dette kunne hurtigt blive til 500.000 \$ imod de normale få tusinde dollars.<sup>10</sup> Dette betød altså mindst en tidobling af forsikringspræmierne.<sup>11</sup> Det er svært at foretage en samlet opgørelse over tabene eller merprisen for forbrugerne ved en hel eller delvis lukning af Suezkanalen forårsaget af frygten for piratoverfald. En af de mest katastrofale beregninger viser, at man i 1956 i forbindelse med Suezkrisen så en fordobling af prisen på olie.<sup>12</sup> På baggrund af dette kan det næppe overraske, at det internationale samfund ser med stor bekymring på de somaliske pirater.

### **Det internationale samfund og dets indsats mod pirater ud for Somalia**

Det internationale samfund har da også til en vis grad reageret på piraterne. Siden 2008 har en lang række af flådefartøjer opereret ud for Somalias kyst, og i dag er der mellem 10 og 20 flådefartøjer ved Afrikas Horn. Denne tilstedeværelse af fremmede magters krigsskibe er sammenfaldende med, og kan næsten kun forklares ved, at piraternes operationer er blevet internationale, efter at piraterne har flyttet deres operationer væk fra den somaliske kyst og ud i internationalt farvand ved den vigtige rute gennem Aden-bugten til Suez.

Krigsskibene kommer bl.a. fra EU, NATO, Rusland, Indien og Kina. Der var i 2008 fire forskellige operationer i området: 1) en FN-operation til beskyttelse af World Food Programme-hjælpen (WFP-hjælpen) til Somalia, 2) Combined Task Force 150, der er en del af kampen mod terror og en del af De Villiges Koalition, 3) en NATO-styrke, der under titlen Operation Allied Provider bl.a. eskorterer WFP, 4) EU's Operation Atalanta, der skal bekæmpe pirater, men som reelt primært skal beskytte WFP og skibsfarten. Endelig er en femte operation under opbyggelse i form af den amerikansk ledede Task Force 151. De enkelte enheder opererer under meget forskellige mandater, med meget forskellige mål og ikke mindst med forskellige *rules of engagement*. Det har medført en del frustrationer ikke kun i hjemlandene, men også i Somalia.<sup>13</sup>

Fra 2007 har FN haft et øget fokus på Somalia i kraft af WFP. Efter at tre af WFP's forsyningskibe var blevet angrebet af pirater, vedtog FN's Sikkerhedsråd resolution 1772 af 20. august 2007. I denne resolution udtrykte man bekymring om konsekvenserne af pirateri og bemyndigede Den Afrikanske Unions (AU's) medlemsstater til at etablere de nødvendige sikkerhedsmæssige forhold med henblik på tilvejebringelse af humanitær bistand. AU havde selv meddelt, at den var klar til at fortsætte sin fredsbevarende mission AMISOM i Somalia. Parallelt hermed opfordredes alle de af FN's medlemsstater, der havde en militær tilstedeværelse ud for Somalia, til at beskytte skibsfarten.<sup>14</sup> De midler til og den styrkelse af AMISOM, som resolutionen efterlyser, syntes imidlertid aldrig tilvejebragt i tilstrækkelig grad til, at AMISOM har kunnet sikre stabiliteten i Somalia.

Frankrig responderede på behovet for beskyttelse af WFP's transporter og begyndte fra efteråret 2007 at eskortere dets skibe,

hvilket skete i et rent nationalt regi. Den danske indsats med inspektionsskibet Thetis som forløb fra januar til april 2008 skete efter opfordring fra Frankrig, ligeledes i nationalt regi.

I den danske udenrigsminister Per Stig Møllers forslag til en folketingsbeslutning (beslutningsforslag nr. B 33 fremsat 15. januar 2008) fremstilles Combined Task Force 150's opgaver på følgende vis:

Task Force 150 opererer i internationalt farvand i Røde Havet, Aden Bugten, den nordlige del af Det Arabiske Hav, Oman Bugten og Somalia Bugten. Task Force 150 har som overordnet målsætning at medvirke til at forbedre den generelle sikkerhed og stabilitet i operationsområdet. Blandt andet skal Task Force 150 imødegå pirateri og terrorisme samt gennem lokal kapacitetsopbygning styrke de regionale kyststaters evne til selv at kunne opretholde den maritime sikkerhed i området. Flådestyrken er underlagt koalitions hovedkvarteret Combined Force Maritime Component Command i Bahrain, som er en maritim del af den amerikanske ledede Operation Enduring Freedom.<sup>15</sup>

Combined Task Force 150 (CTF 150) opererer ud fra FN's Sikkerhedsråds resolution 1814 og ikke mindst 1816, der muliggør, at styrker i området opererer ind i somalisk territorialfarvand. Disse resolutioner er blevet gjort endnu skarpere med resolutionerne 1838 og 1851 fra 2008, hvor man skærpede tonen og opfordrede alle stater i området med en militær kapacitet til at bekæmpe piraterne. Samtidig udvidedes muligheden for at jage piraterne på somalisk territorium.<sup>16</sup> CTF 150 har ikke en fast styrke, men har igennem de sidste seks år bestået af enheder fra bl.a. følgende stater: Danmark, Canada, Frankrig, Italien, Holland, New Zealand, Portugal, Pakistan, Spanien, Storbritannien, Tyrkiet, Tyskland, USA og Østrig. Enhederne har hele tiden været underlagt nationale bestemmelser og rules of engagement. Nogle stater har primært interesseret sig for terror, andre for menneskesmugling, mens f.eks. Danmark primært har fokuseret på pirater. Alle enheder har dog været underlagt chefen for den amerikanske femte flåde. Dette har medført en del frustrationer, idet det har været et stort arbejde at allokere de nationale enheder til de operationer, de enkelte enheder har mandat til at løse. I forlængelse heraf har USA etableret en ny task force, Combined Task Force 151, der skal have et klart mandat og ensartede mål i kampen mod pirater alene.<sup>17</sup>

Det danske bidrag til CTF 150 har primært bestået af et skib af Absalon-klassen med en samlet besætning på 114 mand inklusive en helikopter, et element fra Frømandskorpset til bording og desuden militærpoliti, der også indgår i bordingteamet. I perioder har chefen for Søværnets Taktiske Stab med en stab bestående af ca. 40 personer også været udsendt. Chefen for Søværnets Taktiske Stab har under udsendelsen fungeret som Commander Task Force 150. I udenrigsministerens præsentation af operationen til Folketinget fremgik det helt eksplicit, at man skulle bekæmpe pirateri.<sup>18</sup> Opgaven for det danske bidrag til Combined Task Force 150 syntes klar: etablering af maritim sikkerhed bl.a. ved *"bekæmpelse af pirateri"*. Det er relativt klart i dag, at man troede, at man kunne bekæmpe piraterne til søs. De færreste kunne forestille sig, at piratproblemet ville vokse, og at tilstedeværelsen af flådefartøjer ikke ville stoppe piraterne. CTF 150 har imidlertid ydet et vigtigt bidrag til den regionale sikkerhed ved dagligt at yde assistance til skibsfarten med alt fra medicinsk hjælp til afværgelse af piratangreb.

NATO meddelte i efteråret 2008, at organisationen ville sende en task force fra NATO's Standing Maritime Group 2 til farvandet ud for Somalia. Her iværksatte man Operation Allied Provider, der af NATO omtales som en antipiratoperation. Imidlertid meddelte NATO's generalsekretær Jaap de Hoop Scheffer, at styrken ikke skulle bruges til at bekæmpe pirater.<sup>19</sup> Styrkens primære opgave blev at eskortere WFP-skibe, men den nåede også at afværge piratangreb. Styrken udførte disse opgaver fra oktober til december 2008.<sup>20</sup> Da Operation Allied Provider ophørte, overlod man opgaven med beskyttelse af WFP til bl.a. EU-operationen Atalanta. Operationen skulle kun sekundært sætte ind over for pirater.<sup>21</sup> Denne operation tog til dels sit udgangspunkt i koordinationscellen EU NAVCO, der blev nedsat af det franske formandskab i september 2008. Herudover har man fra EU's side i form af Den Europæiske Forsvars- og Sikkerhedspolitik (ESDP) oprettet The Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA), der skal bistå den civile trafik ved Afrikas Horn. MSCHOA skal koordinere og etablere en oversigt over skibsfarten i området. Dette sker i et samarbejde mellem militære og civile i området med henblik på at yde bedst mulig støtte til den civile skibsfart.

En lang række stater har sendt enheder til området ved Afrikas Horn uden for de etablerede styrker. De militære stormagter Rusland, Kina og Indien har alle sendt enheder til området. Forklaringerne herpå kan være mange. Generelt synes det at være udtryk for to forhold: på den ene side *flag waving* som stormagt og på den anden side en dyb og inderlig bekymring over situationen, der truer alle tre stormagters handel og økonomi. Alle tre stater har også et betydeligt antal søfolk, som de har en stor interesse i at beskytte. For eksempel er Indien meget aktiv, og på grund af de mange indiske søfolks tilstedeværelse i området presses den indiske regering til at handle. Indien overvejer at sende en flådestyrke på fire skibe til området til delvis afløsning af det ene indiske flådefartøj, som befinder sig der nu.<sup>22</sup> I overensstemmelse med deres selvforståelse som stormagter er det ligeledes vigtigt for de tre stater at deltage i operationer fjernt fra de hjemlige farvande – og dermed vise en *blue water*-kapacitet.

En overraskende kendsgerning er den manglende arabiske tilstedeværelse i kampen mod pirater ved Afrikas Horn. Egypten har ellers så store interesser på spil, at man ville forvente en egyptisk tilstedeværelse. Der har da også været enkelte forsøg på at koordinere en arabisk indsats. Diplomater fra Saudi-Arabien, Djibouti, Egypten, Jordan, Sudan, Yemen, Somalia og Den Arabiske Liga mødtes i Kairo den 20. november 2008. Nogen fælles indsats er det imidlertid ikke blevet til ud over en hensigtserklæring om etableringen af en koordinationsenhed i Yemen.<sup>23</sup> En række af de arabiske stater har ellers militær erfaring med at blokere dele af Suez-gennemsejlingen stræderne under krigen i 1973, og Egypten og Saudi-Arabien har igennem flere år haft fælles flådeøvelser i Det Røde Hav. Egypten har da heller ikke været fuldstændig afvisende over for deltagelse i en FN-ledet antipiratoperationen, men har samtidig vist en ganske stor bekymring over brugen af unilaterale styrker i piratbekæmpelsen.<sup>24</sup> Tilsvarende er Yemen bekymret over fremmede flådemagters tilstedeværelse i Aden-bugten.<sup>25</sup>

Der er en ganske stor forståelse i det internationale samfund for, at skibsfarten skal kunne foregå uhindret. Bl.a. Rusland har forslået en koalition imod pirater.<sup>26</sup> Dette initiativ om en fælles styrke afviste

NATO's generalsekretær Jaap de Hoop Scheffer straks. Han mente, at det var de afrikanske landes ansvar at bekæmpe pirateriet. Der har med andre ord været stillet forslag om at etablere en alliance mod pirater, der ikke kun vil beskytte skibsfarten mod pirateri, men rent faktisk bekæmpe piraterne. Disse forslag er dog ikke blevet støttet af NATO.

USA har siden januar 2009 officielt forsøgt at opbygge en ny task force – Combined Task Force 151 (CTF 151). Den skal operere i samme område som CTF 150, men kun have til opgave at bekæmpe pirateri. Under CTF 151 søger amerikanerne at samle en række stater til en fælles indsats mod pirater.<sup>27</sup> På trods af en vis medieopmærksomhed, bl.a. en del interviews i f.eks. CNN, vides der meget lidt om CTF 151.<sup>28</sup> Hvem er med? Hvad er det juridiske grundlag? Hvilke rules of engagement vil man operere under? Og ikke mindst – har man fået etableret en udleveringsaftale med Kenya med henblik på retsforfølgning af pirater gældende for alle medlemmer af CTF 151? Hvis det lykkes USA at få en fast aftale mellem CTF151 og Kenya, kunne en del stater blive fristet til at tilslutte sig task forcen. Derved ville man både kunne bekæmpe og retsforfølge pirater. Danmark har overført Absalon fra CTF 150 til CTF 151, da fokus er på piratbekæmpelse.

De ovenstående operationer er eller var alle midlertidige, og ledet af fremmede magter uden en regional tilknytning. I alle operationerne har indgået forskellige typer af kapacitetsopbygning, men dette er sket i nationalt donorlands regi og i høj grad ukoordineret. Den manglende koordination af kapacitetsopbygningen, og det midlertidige i operationerne er svagheder. Det betyder, at der ikke etableres et tilstrækkelig lokal eller regional engagement i piratbekæmpelsen.

# 02 Hvem er piraterne, og er de andet end pirater?

## Hvem er piraterne egentlig?

For at kunne bekæmpe dem må man kende dem. Pirater er ikke kun et problem for de enkelte søfolk eller rederier. De er et problem på statsniveau, idet de udfordrer staternes monopol på udøvelsen af legitim vold. Ikke nok med dette – ofte kobles pirater og terrorister sammen – i hvert fald i avisoverskrifter.<sup>29</sup> Piraterne fremstår derfor ikke blot som økonomiske kriminelle. De kobles også i medierne med en af de største trusler mod det internationale samfund, nemlig terrorisme. At denne kobling ikke kan underbygges af fakta, vil blive vist i det følgende.

Rent teoretisk er både terrorister og pirater ikke-statslige væbnede aktører, der kan finde sammen i en fælles interesse i ustabilitet, eller som kan agere under dække af hinanden. Terrorister og pirater vil principielt have svært ved at samarbejde, da deres mål er meget forskellige, men man kan forestille sig terrorister bruge piratvirksomhed til at finansiere terrorvirksomhed. En parallel hertil er opiumsdyrkning i Afghanistan, hvor Taleban i 1990'erne slog hårdt ned på opiumsdyrkingen, men selv har tjent store summer herpå i de seneste år. På samme måde kan pirater muligvis bruge terrorisme som skalkeskjul for deres virksomhed. Imidlertid er det ikke lykkedes i litteraturen at finde eksempler på veldokumenterede episoder, hvor terrorister og pirater har arbejdet sammen.

På trods af mulige ydre ligheder adskiller terrorister og oprørsbevægelser sig markant fra pirater og andre organiserede kriminelle. Terrorister og oprørsbevægelser kæmper for en "højere sag", mens pirater og organiserede kriminelle deltager i handlinger for egen vindings skyld. Disse forskellige indstillinger har en klar indvirkning på gruppernes holdning til f.eks. tab. En hel del tyder på, at hvis man deltager i en handling for egen vindings skyld, er man knap så indstillet på at dø for "sagen", som hvis man deltager i en "højere sags tjeneste". Pirater og organiserede kriminelle har med andre ord en erhvervsrisiko, men vil ikke ofre sig for en sag i form af selvmordsbomber. Pirater beskriver selv risikoen for at dø, og hvordan de flygter ved mødet med flådefartøjer.<sup>30</sup>

Det amerikanske National Counterterrorism Centers opgørelser over terror viser, at der i perioden fra januar 2004 til juni 2008 internationalt set var 49.572 terrorepisoder, og kun de 54 episoder kunne relateres til skibe. Af det samlede antal døde på 73.075 omkom kun 236 personer under maritime angreb. Maritim terrorisme står med andre ord kun for 0,1 % af samtlige episoder og for 0,3 % af de omkomne i denne statistik.

Rapporten *Unholy high seas alliance* sandsynliggjorde en forbindelse mellem islamiske oprørsgrupper og pirater.<sup>31</sup> Der synes ikke at findes tilsvarende pålidelig dokumentation vedrørende koblingen mellem terrorister og pirater. Der vil naturligvis altid være en risiko for, at terrorister udvikler sig til pirater, idet den enkelte terrorist eller oprører kan blive fristet til at bruge sine våben for egen vindings skyld. Men der er en meget lille sandsynlighed for, at terrorister og pirater slår sig sammen.<sup>32</sup>

Langt mere sandsynligt er det, at politikere og medier skaber en kobling mellem begreberne pirater, terrorister og oprørere. Det er fristende at klassificere de forskellige typer af ikke-statslige væbnede aktører under en rubrik, så man kan forfølge dem med samme lovgivning – eller mangel på samme.<sup>33</sup> Stater kan f.eks. legitimere jagt på enten terrorister eller pirater ved at beskylde dem for at være det modsatte. F.eks. vil man fra vestlig side måske have nemmere ved at intervenere og bekæmpe terrorisme end piratvirksomhed, mens visse muslimske stater måske vil bruge betegnelsen pirater om muslimske terrorister. Legitimering vil være nøgleordet.

I 1990'erne var det mislykkedes for al-Qaeda at etablere sig i Somalia.<sup>34</sup> Der var derfor intet, der på det tidspunkt tydede på en terrorforbindelse mellem pirater og al-Qaeda. Om al-Qaeda i dag er etableret i området, eller om andre terrororganisationer har etableret kontakt, er uvist. Alt tyder på, at Somalia ikke er et område, hvor jihadister er velkomne.<sup>35</sup> Der er kun meget få og usikre rapporter på dette område. En mulighed er, at diverse klaner eller partier i den somaliske borgerkrig har kontakt til terrorister, men også dette synes at være spekulationer – der mangler under alle omstændigheder i åbne kilder evidens herfor.

Det statistiske materiale – med alle dets usikkerheder – peger således ganske klart på, at pirateri ikke er forbundet med terror. Det gør imidlertid ikke pirateri til en mindre forstyrrende handling i forhold til verdenshandelen.

# 03 De somaliske pirater

I stedet for terrorvinklen må man rette blikket andre steder hen for at forstå – og derved bekæmpe – pirater. På basis af historiske erfaringer er der belæg for at opstille fire forhold, der er med til at muliggøre forekomsten af pirater.<sup>36</sup>

- 1) Svag eller ikkeeksisterende stat
  - a) Svag ordenshåndhævelse
  - b) Sikkerhedspolitisk uro
- 2) Særlige geografiske forhold
  - a) Søruiter tæt på
  - b) Lang kystlinje
- 3) Dårligt afklaret jurisdiktion
  - a) National og international uenighed
- 4) Højt udbytte.

Ikke alle fire forhold skal nødvendigvis være til stede, for at pirateri opstår. Imidlertid kan disse fire forhold bruges til at forudsige risikoen for, at pirateri opstår i et område, inden problemet er eksploderet, så man kan nå at intervenere. Det er bemærkelsesværdigt, at alle fire forhold gør sig gældende i Somalia.

Der vides reelt meget lidt om de enkelte somaliske pirater. På basis af analyser af statistikkerne og enkelte interviews kan man dog skabe sig et vist billede af piraterne og piratangrebene. I 2008 registreredes 200 gennemførte piratangreb. Heraf skete de 112, mens skibet lå fortojet eller for anker, mens 87 skete under sejlads. Af denne sidste del tegnede de somaliske pirater sig for 44 af angrebene. De somaliske pirater foretog ingen angreb på skibe, der lå fortojet eller for anker.<sup>37</sup> Dette skyldes ganske sikkert, at de fleste rederier holder sig langt væk fra Somalias kyst og derved følger de internationale anbefalinger.<sup>38</sup> Imidlertid viser de somaliske pirater tegn på en bekymrende udvikling. De har udvidet operationsområdet til at omfatte internationalt farvand langt til havs. Angrebet på det saudiarabiske tankskib Sirius Star skete f.eks. 450 sømil sydøst for den kenyanske havn Mombasa.<sup>39</sup>

Typiske somaliske piratangreb består i, at en eller flere små både med kraftige påhængsmotorer, såkaldte *skiffs*, angriber et skib. Disse



skiffs har svært ved at indhente hurtigt sejlene skibe. Samtidig har de ikke nogen særlig lang rækkevidde og bruger derfor moderskibe som baser for deres operationer. Disse moderskibe er typisk fisketrawlere eller mindre fiskerbåde, og derfor gemmer pirater sig ofte blandt fiskere på fiskebanker og slår så pludselig til mod forbigående skibe. Piraterne er bevæbnede med alt fra knive over skydevåben til håndbårne raketter (RPG). Til at borde skibene medbringer de bl.a. entrestiger, så de kan komme op fra de lavtliggende speedbåde. Nogle informationer peger på, at bordingen foretages af pirater, der har specialiseret sig deri. I 2008 gennemførte somaliske pirater 111 angreb og kaprede 42 skibe. Samlet er eller har 815 besætningsmedlemmer været taget som gidsler. Per 31. december 2008 havde de somaliske pirater kontrollen over 13 kaprede skibe med tilsammen 242 besætningsmedlemmer.<sup>40</sup>

De kaprede skibe bringes til en somalisk havn, hvor man sætter vagter om bord, og forhandlinger optages med rederiet og dets forsikringsselskab. Dette er en meget specialiseret forretning med forhandlere både på piratsiden og på rederi- og forsikringsselskabssiden. I medierne rapporteres der om krav om meget store løsesummer.<sup>41</sup> Forsikringsselskaberne er meget varsomme med at frigive oplysninger om løsesum. Den typiske løsesum synes dog at være på mellem 0,5 og 2 mio. \$ per skib. Dette giver en samlet indtægt i Somalia på pirateri på et sted mellem 22 og 88 mio. \$ om året. Løsesummerne er tilsyneladende steget i løbet af de seneste år og accelereret i 2008. Piraterne hævdede i forbindelse med Sirius Star, at de havde fået 3 mio. \$ - og kravet havde oprindeligt været på 100 mio. \$.<sup>42</sup> De meget store løsesummer udgør en helt enestående mulighed for den enkelte somalier, der ofte lever i dyb fattigdom og sult i en stat, der er præget af 15 til 20 års borgerkrig. I alt regner man med, at 3,25 mio. mennesker i Somalia har brug for humanitær hjælp.<sup>43</sup> Pirateriets rekrutteringsgrundlag er derfor meget stort.

Mængden af informationer, der kommer fra Somalia, er begrænset, men enkelte journalister har rapporteret om pirateriet i landet. Af disse rapporter fremgår det, at piraterne lever det søde liv, og at de tjener ganske godt. Hvis rapporternes billede af Somalia er korrekt, og det tyder en del på, så er det somaliske samfund i en bekymrende forandring, hvor pirateri bliver en til dels accepteret levevej. Og i hvert fald en vej, der fører til rigdom og berømmelse.

Piraternes udbytte er meget omdiskuteret. Den enkelte menige pirat får måske udbetalt 30.000 \$, hvis han deltager i angrebet på et skib, og 20.000 \$, hvis han deltager i bevogtningen af et skib, når det er kommet i havn eller ind under kysten. Enkelte pirater har hævdet, at de har tjent 250.000 \$ på et enkelt angreb, og en druknet pirat havde 150.000 \$ på sig som udbyttet efter kapringen af Sirius Star.<sup>44</sup> Der skal her klart skelnes mellem de specialiserede pirater, der border skibene, og vagterne, der tager over, når skibet ligger kapret ud for Somalias kyst. Nogle vagter tjener kun meget små summer i størrelsesordenen 1.000 \$, og pengene går med stor sandsynlighed til de narkotiske tyggeblade *khat*.<sup>45</sup> Piraternes udbytte forsvinder for dem - på det punkt ligner de andre kriminelle. 2.000 \$ kan være brugt på en aften med gin, kvinder og khat.<sup>46</sup> Khat-misbrug er i sig

selv et problem, både for piraterne og Somalia, som ikke behandles i denne rapport.

Uanset hvordan man opgør det, er der nogle, der tjener endog meget store summer på piraterne. Det drejer sig om f.eks.

skibsprovianteringer i Somalia, der forsyner skibene, mens de er kapret, prostituerede, alfonser, beværtninger, narkotikasælgere og ikke mindst uidentificerede bagmænd. Disse bagmænd har muligvis tilknytning til den somaliske diaspora (flygtninge) i bl.a.

Nordamerika og Europa. Dette er formodningen blandt både Somalia-kendere og rederier.<sup>47</sup> Bagmændene uden for Somalia burde være et oplagt mål for det internationale samfund, idet de som oftest vil kunne blive retsforfulgt og dømt ud fra de enkelte staters lokale lovgivning.

Fiskeriet ud for Somalias kyst har tidligere været rigt, men i dag er det i voldsom tilbagegang. Der er en ganske stor sammenhæng mellem stigningen i antallet af piratoverfald og tsunamien i 2004. I 2004 var der kun 2 angreb, mens der året efter var 35. På trods af, at epicentret var mere end 6.000 km væk, påvirkede tsunamien den Østafrikanske kyst voldsomt, bl.a. ved at ødelægge fiskerbåde.<sup>48</sup> Tsunamien er således én blandt mange faktorer, der har udløst pirateriet ved Somalia.<sup>49</sup>

Fiskefartøjer fra hele verden fisker – ofte ulovligt – lige uden for somalisk territorialfarvand, men ofte inde i Somalias eksklusive økonomiske zone (200-sømile-grænsen). En række af de skibe, der er blevet kapret, er fiskefartøjer, og en del personer i Somalia anser det for legitimt at bekæmpe de "fremmedes" fiskeri i somalisk farvand.<sup>50</sup> En gennemgående historie i de få interviews, der findes med somaliske pirater, er beretningen om det ødelagte fiskeri og kampen om fiskene.<sup>51</sup> En række af de somaliske pirater bruger da også navne, der normalt kobles til ordenshåndhævelse så som Central Regional Coast Guard,<sup>52</sup> Somali Coast Guard (også kendt som Somali Marines) eller National Volunteer Coast Guard. Navnene angiver, at piraterne ser sig selv som værende ude i et mere legalt ærinde end pirateri. I det omfang det har været muligt at interviewe piraterne, italesætter de helt klart sig selv som helte, der kæmper mod den store overmagt.<sup>53</sup> En tolkning, som formanden for Den Afrikanske Union, oberst Gaddafi, tilsluttede sig ved sin tiltrædelse som formand.<sup>54</sup>

Farligt og muligvis nukleart affald synes at udgøre et særligt problem. Ud over meldinger om over- eller rovfiskeri begået af tredjelande ud for Somalias kyst er der gennem de seneste år dukket en række rapporter op om dumping af nukleart affald i somalisk farvand. Uganda har rejst det som et problem i FN-sammenhæng, og FN's miljøorganisation UNEP har i en rapport påvist følgerne af tsunamien og bekræftet dumping af farligt affald i somalisk farvand.<sup>55</sup>

Fiskeriet er imidlertid ikke uddødt, og piraterne bruger fiskeflåderne til at skjule sig imellem, når de venter på forbipasserende skibe. Dette betyder, at fiskerne ofte er bevæbnede, så de kan forsvare sig mod mindre succesrige pirater.

# 04 Foranstaltninger imod pirater

Fokus i denne rapport har hidtil været på enten pirater eller militære forhold. Det skal ikke glemmes, at piraternes angreb går ud over fiskere og civile søfolk.

Der findes en lang række af anbefalinger fra bl.a. den internationale maritime organisation IMO til rederierne om, hvordan de undgår angreb fra pirater. Helt generelt lægger man vægt på almen uddannelse af personel, hvilket indebærer, at visse rutiner skal indarbejdes. Når man sejler ind i piratfarvand, skal man sejle så hurtigt som muligt, aflåse skibet, holde skærpet udkig og bruge de anbefalede sejlruiter. Hvis man bliver angrebet, kan man bruge brandslukningsudstyret til at holde piraterne væk med, foretage hårde manøvrer og tilkalde assistance via radiokanal 16.

Herudover kan rederierne iværksætte forskellige typer af afværgeforanstaltninger, fra passive til langt mere aktive midler. IMO giver enkelte anbefalinger på dette punkt. Den foreslår rederierne at installere ShipLoc, der er et sporingssystem. Dette sikrer, at skibene kan sende et nødsignal, og at deres position kan spores senere, hvis de er blevet kapret. IMO anbefaler også skibene at installere et elektrisk hegn, Secure-Ship, hvorved det bliver langt sværere for piraterne at borde.

Særligt for området ved Afrikas Horn har US Naval Central Command etableret Maritime Security Patrol Area (MSPA). Området fungerer som en korridor, hvor der er en høj grad af overvågning med radar og maritime overvågningsfly (Maritime Patrol Aircraft MPA). Det har den fordel, at flådefartøjer hurtigt kan komme til hjælp, men omvendt sejler skibene så i en snæver korridor, der er nemmere at afsøge for piraterne.

Med truslen om kapring af skibe – eller muligvis tab af kunder, fordi man vælger den langsommere rute syd om Afrika – må rederierne overveje, hvilken beskyttelse de kan få, udover den til tider noget begrænsede, som de får af flådefartøjerne. Umiddelbart er der fem muligheder – evt. brugt i en kombination:

- Passive midler som det tidligere omtalte elektriske hegn
- Aktive midler brugt af besætningen som forskellige dødelige

eller ikke-dødelige våben

- Private sikkerhedsvagter om bord
- Etablering af privat piratjagt
- Militært personel om bord.

Der findes en række firmaer, der leverer maritime sikkerhedsløsninger til private rederier. Løsningerne dækker et bredt spektrum af ydelser fra efterretningsvirksomhed eller alarmer over bevogtning til deciderede befrielsesaktioner og patruljering af farvande. Rederierne kan derfor uden de store problemer finde en løsning, som er tilpasset lige præcis deres behov og ønsker.

Imidlertid er der et stort problem i forbindelse med aktive afværgemidler fra brugen af brandslanger håndteret af besætninger til brugen af private sikkerhedsfirmaer, såkaldte *private security companies* (PSC) eller *private military companies* (PMC). De somaliske pirater er bevæbnede, men der har hidtil været meget få tab under piratangreb og efterfølgende tilfangetagelse. Dette vil ganske givet ændre sig, hvis skibenes besætninger bevæbnes, eller der placeres bevæbnede vagter om bord. Denne udvikling er allerede i gang. Der er rederier, der har hyret PSC'er til beskyttelse.<sup>56</sup>

Rederiernes egen sikring af skibe med vagter kan imidlertid starte en voldsspiral, da det vil gøre pirateri langt mere farligt for piraterne. Disse står derfor over for et valg mellem at forsætte deres gerning eller at opgive pirateriet. Da der er mulighed for at tjene meget store penge på pirateri, og da der er en meget lille sandsynlighed for, at forholdene bedres i Somalia i en overskuelig fremtid, må man forvente, at piraterne beholder deres "arbejde". De vil da stå over for en konfrontation med bevæbnede vagter, og en eskalation af volden synes uundgåelig. Samtidig risikerer man, at eventuelle bevæbnede vagter beskylder civile, hvilket der allerede er eksempler på.<sup>57</sup>

Danmarks Rederiforening har da også klart afvist at anbefale danske redere at bruge private sikkerhedsfirmaer til beskyttelse af skibene.<sup>58</sup> Det skal heller ikke glemmes, at en række private piratjægere i tidens løb selv er blevet pirater, når piratjagten ikke gik så godt. Det er et meget stort spørgsmål om tillid – om man som rederi tør have bevæbnede vagter om bord. Man risikerer, at de udnytter chancen og selv løber med skibet eller hæver prisen for "beskyttelsen".

Rederne står med andre ord over for at skulle træffe et valg mellem pest og kolera. De kan enten vælge at sejle syd om Afrika, hvilket er dyrere. Da regningen skal betales, og ikke alle sejler syd om, risikerer det enkelte rederi at miste omsætning. Vælger man ikke den sydlige rute, risikerer man i stedet, at ens skibe bliver taget af pirater, eller at de bliver midtpunkt i en ildkamp mellem pirater og sikkerhedsvagter. Ingen af løsningerne er tiltrækkende.

Det er vigtigt at pointere, at piraterne forholder sig noget anderledes til statslig militær tilstedeværelse. En sådan har en klar afskrækkende effekt. Muligvis kunne man derfor etablere eskorter af civile skibe kombineret med deployering af marinesoldater om bord på de civile skibe. Dette ville have en anden effekt end PMC'er, idet det ville blive opfattet som en projicering af overvældende statslig militærmagt.

## Syd om Afrika – muligvis en stor besparelse

Rederierne kan vælge at flytte transporten væk fra piratproblemet, hvilket vil sige syd om Afrika. Det besluttede det Mærsk-ejede rederi Svitzer som et af de første rederier.<sup>59</sup> Spørgsmålet er, hvor meget forbrugerne kommer til at mærke, at rederierne sejler syd om Afrika. I pressen fremgik det i efteråret og vinteren 2008, at dette ville medføre prisforhøjelser. F.eks. udtalte man fra Mærsk, at det ville medføre en forøgelse af transportprisen på 20 % for transporter fra Mellemøsten til USA.<sup>60</sup> En vares længste transportdel vil som oftest udgøres af søtransporten, der dog kun koster 1 % en procent af varens værdi. Derfor kan søtransporten stige relativt meget, uden at forbrugerne kan mærke voldsomme prisstigninger. For det enkelte rederi betyder det imidlertid ganske store udgifter. Det blev i november 2008 anslået, at Mærsk ville få ekstraomkostninger på mellem 200 og 300 mio. kr., og at sejliden ville blive forøget med ca. 20 dage for tankskibe, der går syd om Afrika på vej fra Den Arabiske Golf til Rotterdam.<sup>61</sup> De seneste informationer viser imidlertid, at rederierne muligvis kan spare penge ved at sejle syd om Afrika. Nogle containerskibe kan spare 330.000 \$ i kanalafgifter per sejlads, og det ekstra brændstofforbrug kan reduceres ved at nedsætte hastigheden. Dette gavner også miljøet. Endelig skal besparelsen på forsikringer indregnes.<sup>62</sup>

## Militær løsning på pirater

Rederierne ønsker selv en militær løsning på pirateriet og har bl.a. hændret Absalon og dets besætning. Rederierne peger muligvis på den militære løsning, fordi de ved, at en sådan har virket i Malacca-strædet. I 2003 indledte ASEAN et samarbejde rettet imod pirateri.<sup>63</sup> Igennem flere år arbejdede en række stater i området for at etablere et regionalt samarbejde, der ikke involverede USA, Kina eller Japan. I september 2005 besluttede fire stater, Indonesien, Malaysia, Singapore og Thailand, i fællesskab at bekæmpe pirater i Malacca-strædet mellem den indonesiske ø Sumatra og Malacca-halvøen, der deles af Singapore, Malaysia og Thailand. Man satsede på fire elementer:

- Fælles patruljer til søs i form af Malacca Strait Sea Patrol, som overvåger farvandet og rapporterer til et fælles Monitoring and Action Agency
- Operation Eyes-in-the-Sky, hvor Indonesien, Malaysia og Singapore foretager fælles maritim flyovervågning
- MSP Intelligence Exchange Group, der ved hjælp af Malacca Strait Sea Patrols informationssystem deler efterretninger<sup>64</sup>
- Operationer med militærfly i de andre staters luftrum.

Der er en ulempe med denne type samarbejde, idet det på den ene side udfordrer staternes suverænitet, da de ved samarbejdet både deler voldsmonopolet og giver andre stater ret til at operere på deres territorium. På den anden side er staterne nødt til at opretholde deres suverænitetshævdelse, da de ellers mister kontrollen med et givet område. Indonesien kæmper f.eks. for at beholde kontrollen med Malacca-strædet, hvilket har medført, at Indonesien har slået hårdt ned på pirater. Indonesien har bl.a. givet andre stater mulighed

for at deltage i bekæmpelsen af pirateri med leverance af radar og træning, mens patruljering må overlades til kyststaterne selv.<sup>65</sup> Denne bekymring for andre staters involvering i nationale forhold genfindes i Malaysia.<sup>66</sup> Man har i området etableret et internationalt samarbejde, hvor man med udgangspunkt i Singapore har fået bl.a. Cambodja, Japan, Laos, Thailand, Filippinerne, Myanmar (Burma), Sydkorea, Vietnam, Indien og Sri Lanka til at indgå i et samarbejde om bekæmpelse af pirateri. De deltagende stater skal dele informationer om pirater. Dvs., at man etablerer en central enhed, der samler og bearbejder efterretningsmateriale vedrørende pirater. Endelig er man ikke vejet tilbage for at bruge alle til rådighed stående magtmidler, hvilket klart har haft karakter af militære operationer. Operationerne har været opsøgende, og ikke mindst har man igennem flere år bl.a. befriet fartøjer, der var kapret af pirater. Det skete bl.a. i 2001, hvor malaysiske og indonesiske styrker stormede en Shell-tanker, der var kapret taget af pirater.<sup>67</sup>

I Malacca-strædet satser man således på:

- Vidensdeling
- Efterretningsindhentning
- Flyovervågning
- Konstant patruljering
- Ophævelse af territorial begrænsning, dvs. mulighed for at jage piraterne uden hensyntagen til grænser
- Internationalt samarbejde
- Hård kurs over for pirater.

### **De danske erfaringer fra Combined Task Force 150<sup>68</sup>**

Combined Task Force 150 (CTF150) er en succes. Man har sat ind over for pirater og foretaget en lang række anholdelser og beslaglæggelser. I perioden fra september 2008 til januar 2009 har man konfronteret 177 pirater. Heraf blev de 63 overdraget til myndigheder i og uden for Somalia, 107 blev frigivet, 2 blev dræbt, og endelig er der 5 tilbageholdte på Absalon. I den forbindelse beslaglagde man 97 geværer, 17 RPG, 10 andre våben og 16 entrestiger. 11 skiffs er destrueret eller konfiskeret, 3 moderskibe blev beslaglagt. Moderskibene viste sig at være kaprede eller stjalne fartøjer. Iblandt piraterne er der ikke umiddelbart nogen gengangere.<sup>69</sup> Siden december 2008 er antallet af vellykkede piratangreb faldet voldsomt. Piraterne angriber fortsat, men en blanding af øget opmærksomhed fra de civile skibe og en klar militær tilstedeværelse og indgriben har bragt antallet af gennemførte kapringer voldsomt ned.

Brugen af enheder i fregat-klassen – som Absalon – har vist sig at være en succes. De kan operere selvstændigt, være tilstede i relativ lang tid, og kan medføre mandskab og materiel nok. Mest iøjnefaldende fra dansk side er, at de vigtigste elementer i operationerne har været indsatsen fra helikoptere og fra Søværnets Maritime Indsatshold (SMI). Helikopterne har deltaget i to forskellige typer af missioner – rekognoscering og beskyttelse af civile handelsskibe. Helikopterne har givet et overblik over områder og har

foretaget taktiske observationer, som det ville tage skibe væsentligt længere tid at dække. I skarpe situationer har man kunnet sende helikopterne i forvejen, hvilket ganske klart har virket afskrækkende på piraterne, idet disse risikerede såvel beskydning fra helikopterne som at helikopterne frembar specialoperationsstyrker som f.eks. frømand. Helikopterens tilstedeværelse om bord på skibet giver en fleksibilitet, som det er svært at opnå, hvis man skal rekvirere helikopterstøtte fra land eller fra andre skibe. Helikopteren har dog kun kunnet frembære en mindre enhed, så enten må man have to helikoptere om bord, som der er mulighed for på skibe i Absalon-klassen, eller også må man investere i andre typer af helikoptere. Generelt er det beklageligt, at man kun har haft én helikopter med.

Søværnet har siden 1990'erne genopdaget bording som operation. Det har været et af de vigtigste elementer i Absalons mission. Man har bordet en række af skibe både for at se, om alt var vel om bord, og for at kontrollere for tilstedeværelse af pirater. Bording indgår i Military Interdiction Operations, og i Danmark har man i det regi udviklet SMI. Et sådant hold består af 12 personer: 4 frømand, 4 MP'er fra søværnet, 2 EOD'er (specialister i sprængstoffer) og 2 personer, der fører det fartøj, der bruges til indsættelsen. SMI'erne har fungeret godt, men man må overveje, om der er behov for at tildele dem yderligere kampkraft. Under antipiratoperationerne har det vist sig, at situationerne kan udvikle sig, så der er behov for yderligere kampkraft. En tilførelse af ekstra kampkraft kunne ske på to forskellige måder: MP-elementet i SMI'erne har vist sin styrke ved at kunne sikre beviser, opstille fangelejre etc. Man kunne forhøje SMI'ernes kampkraft ved enten at videreuddanne MP'erne, så deres funktion i endnu højere grad blev kampmæssig, eller ved forøge antallet af frømand. Det har vist sig, at situationen ved en bording hurtigt kan udvikle sig og ende i kamp. I et sådant tilfælde er der behov for mere kampkraft til det enkelte SMI. Samtidig skal man holde sig for øje, at bording som et generelt element indgår i alt fra fiskeriinspektion til piratbekæmpelse. Derfor er der et behov for forskellig viden i forskellige bordingsteam, og de skal sammensættes til lejligheden.

En operation som CTF 150 kan hurtigt udvikle sig, det være sig på strategisk, taktisk og operationelt niveau. I så fald kan man have behov for en hurtig tilførelse af kampkraft i form af f.eks. specialoperationsstyrker. I det nuværende operationsområde ville det kunne tage op til en uge, inden man havde deployeret frømand med dertilhørende våben etc. fra Danmark til området og fået Absalon i havn. Det må overvejes, om man kan udvikle dansk transportkapacitet, så man kan flyve frømandene og deres udstyr til operationsområdet og nedkaste dem over det. Herved vil man kunne spare vigtig tid, f.eks. hvis man skal undsætte et dansk skib i pirathænder. Helt generelt må transportelementet overvejes: Det gælder brugen af helikoptere, muligheden for at medbringe køretøjer, så evt. pirater også kan jages til lands, såvel som transportkapaciteten fra Danmark til operationsområdet. I dag ville en jagt til lands skulle foregå enten med helikopter eller til fods. Køretøjer ville være gode som supplement, f.eks. hvis danske gidsler skal befries i Somalia.

## En succesfuld antipiratstrategi

Piraterne bekæmpes bedst, før de bliver organiseret. De skal derfor bekæmpes, lige så snart de dukker op. Effektiv bekæmpelse af piratvirksomhed kræver, at deres baser fjernes. Meget populært kan man sige, at æggene i reden skal knuses. Dette kan udvide en relativt snævert defineret maritim operation til også at omfatte kamphandlinger på land med risiko for en eskalation af det militære engagement. I områder, hvor piratvirksomheden påvirker forholdene på land og private aktørers mulighed for genopbygning af området, må der skrives ind, da pirateriet ellers udvikler sig – ikke kun i form af flere piratangreb, men også i form af en udvikling hen mod en statsdannelse. I de kystnære områder kan man forestille sig, at pirater og/eller krigsherrer etablerer et kleptokrati evt. i form af en formaliseret afpresning af rederier og lokalområdet. Her vil mindre troppeenheder som specialoperationsstyrker kunne blive indsat i målrettede operationer mod piraternes eller krigsherrernes baser, så disse svækkes. Specialoperationsstyrkerne kan til dette formål få støtte fra skibe og fly til at udføre hurtige aktioner. Dette skal suppleres med politimæssig efterforskning rettet ikke kun mod de enkelte pirater, men også mod deres bagmænd.

Kort opsummeret bør en succesfuld piratstrategi bør som det fremgår af ovenstående kapitler bygge på følgende parametre, hvis ikke den lokale kyststat selv kan løse problemet:

- Konstant patruljering.
- Lokal og regional forankring.
- Statsligt organiseret og funderet ordenshåndhævelse.
- Internationalt samarbejde imod piraterne.
- Videns- og efterretningsdeling.
- Ophævelse af territorial/suverænitetets begrænsning.
- Bekæmpe piraterne inden de begynder at blive organiseret.
- Fjerne piraternes baser.

Et af de helt store problemer er statens opretholdelse og hævvelse af sin suverænitet på havet. I Malacca-strædet har man indset, at man må give en smule køb på dette. Ellers kan piraterne slippe ind i andre staters territorium under en jagt og derved opnå et helle. Derved bliver staternes delvise afgivelse af suverænitet et nøglebegreb i en succesfuld piratbekæmpelsesstrategi. Samarbejdet i Malacca-strædet, hvor staterne bibeholder deres suverænitet, samtidig med at de giver andre stater en begrænset adgang til piratjagt i deres territorialfarvand i form af fælles patruljer, synes at være en god løsning på suverænitetsproblemet.



# 05 En regionalt placeret enhed – Greater Horn of Africa Sea Patrol

En fællesnævner for succesfuld piratbekæmpelse er fjernelse af piraternes base.<sup>70</sup> Helt generelt indgik og indgår piraterne som en vigtig del af et lokalsamfunds økonomi. De bringer nemt tjente penge ind i et samfund og omsætter dem meget hurtigt. I dagens Somalia vil unge kvinder f.eks. meget gerne gifte sig med de højt profilerede og rige pirater.<sup>71</sup> Samtidig tjener lokalsamfundet en del penge på at bygge nye huse, sælge biler, forsyninger etc. til piraterne. Der opstår derfor i lokalsamfundet hurtigt et ønske om, at pirateriet fortsætter, så længe piraterne ikke angriber de lokale.

Det internationale samfund står groft sagt med følgende handlemuligheder over for det somalisk baserede pirateri:

1. At skabe fred og etablere en politimyndighed i Somalia
2. At privatisere beskyttelsen mod pirater og jagten på pirater
3. At sejle syd om Afrika
4. At fastholde en stor militær tilstedeværelse fra det internationale samfund
5. At etablere en permanent regional styrke, der som minimum kan begrænse pirateriet.

Punkt 1 lader sig efter al sandsynlighed ikke gøre på hverken kort eller mellemlangt sigt. Ingen synes klar til at intervenere i Somalia, og tilsyneladende skaber somalierne heller ikke selv den fornødne fred. Punkt 2 har man til en vis grad forsøgt sig med tidligere. Det er ikke lykkedes for Somalia at privatisere kystvagten, og intet tyder på, at rederierne er klar til i massiv grad at indsætte private sikkerhedsfirmaer. Punkt 3 overvejes ganske sikkert blandt en lang række rederier, og udviklingen er til dels allerede sat i gang. Det har fordele og ulemper, som tidligere skitseret, men der vil fortsat ske piratangreb, og man kan frygte, at piraterne blot vil forøge deres aktionsradius. Punkt 4 er kun en midlertidig løsning: I en vis periode kan og vil det internationale samfund have en flådetilstedeværelse i området, men dette kan næppe lade sig gøre på mellemlangt endsig langt sigt, da det vil give problemer i hjemlandet såvel som i Afrika. Endelig er der punkt 5: etablering af en permanent regional styrke.

Dette synes at være den mest ideelle løsning, idet den vil kunne fungere på både kort, mellemlangt og langt sigt.

Etableringen af en permanent regional styrke vil endvidere kunne ske med opbakning fra de allerede tilstedeværende stater, der alle vil have en interesse i at kunne bruge deres ressourcer anderledes.

Den kapacitet og de ressourcer, der i dag bruges af de enkelte stater, alliancer og organisationer i kampen mod pirater, kan bruges mere effektivt ved etableringen af en regional enhed – Greater Horn of Africa Sea Patrol (GHASP). Det er vigtigt, at enheden ikke kun får til opgave at bekæmpe pirater. De kan på nuværende tidspunkt udgøre en så vigtig del af den lokale somaliske økonomi, at en ensidig fokusering herpå vil kunne ødelægge muligheden for succes. De lokale – somalierne – skal opnå mere ved etableringen af enheden. Det vil sige, at man skal opbygge en enhed, der til en vis grad minder om en klassisk kystvagt med følgende opgaver:

- Overvågning og sikring af den fri sejlads
- Etablering af sikkerhed ved bekæmpelse af ulovlige handlinger til søs
- Beskyttelse af naturressourcer – herunder fiskerinspektion og miljøovervågning
- Søredningstjeneste.

Særligt de to sidste punkter vil være vigtige for de lokale somaliske fiskere, der har set deres levebrød blive ødelagt. Man kan med fordel ansætte lokale somalier i dele af enheden. Dette vil skabe job og trække job med sig. Derved vil GHASP stå for en positiv økonomisk udvikling i området.

Somaliske myndigheder har igennem de sidste otte til ti år forsøgt at få etableret en kystvagt. Dette er sket ved udlicitering af opgaven. Ingen af de virksomheder, som har varetaget opgaven, har dog kunnet løfte den. De har enten ikke været professionelle nok, har ikke modtaget betaling for opgaven eller er blevet ramt af våbenembargoen mod Somalia. Til eksempel kan nævnes SOMCAN – Somali Canadian Coastguard, der var ledet af en canadisk-somalisk tidligere taxachauffør. SOMCAN mistede sin kontrakt efter et piratangreb på en thailandsk fiskerbåd foretaget af medlemmer af SOMCAN.<sup>72</sup>

Der skal ske en konstant patruljering til vands og i luften, så piraterne konstant risikerer opdagelse. Samtidig skal der ske en lokal forankring. Det betyder, at somalier, så vidt det er muligt, skal hyres til styrken. Derved opstår der både lokalt ansvar, mulighed for indhentning af efterretninger og ikke mindst etablering af alternative indtægtskilder til pirateri.

Den lokale forankring skal ikke blot ske i Somalia, men i hele regionen defineret som "Greater Horn of Africa". Herved knyttes GHASP ikke til kun Afrika eller den arabiske verden, men til begge sider af Aden-bugten. Det betyder i dette tilfælde, at Kenya, Tanzania, Eritrea, Djibouti, Egypten, Yemen og Saudi-Arabien i fællesskab skal etablere GHASP. Disse stater har en lang række af forskellige og til tider ganske modsatrettede interesser, men de har alle en direkte interesse i, at sejlruterne ved Afrikas Horn ikke forstyrres af pirater. De har alle væsentlige økonomiske og sikkerhedsmæssige interesser

i, at pirateriet bliver inddæmmet. Så vidt det er muligt, skal Somalia – eller provinser i Somalia – involveres i etableringen og driften af GHASP. Særligt større stater som Egypten og Saudi-Arabien er vigtige at få med, da de er de eneste stater med fregatter.

Det er meget vigtigt, at GHASP's opgaver ikke bliver løst af et privat sikkerhedsfirma, men at regionens stater engagerer sig i opgaven og leverer kapaciteter fra deres egne politienheder, kystvagt eller militære styrker. Erfaringerne fra Malacca-strædet peger på, at man opnår de bedste resultater ved en relativ høj integration af de deltagende staters styrker i de fælles patruljer. Samtidig bliver man først effektiv, når man bløder op på suveræniteten i form af territorialhævdelse.

Etableringen og driften af GHASP vil med fordel kunne ske med støtte fra de stater, der på nuværende tidspunkt stiller kapacitet og ressourcer til rådighed i operationer ved Afrikas Horn. Disse ressourcer vil med etableringen af GHASP kunne blive langt bedre koordineret end hidtil.

De opgaver, som GHASP skal løse, er ikke nye eller ukendte. De indgår på den ene eller anden måde i de fleste staters magtstrukturer. GHASP bør derfor kunne få international hjælp til at opstille, uddanne og udruste fartøjer, baser, radarinstallationer, flyovervågning, kommandostrukturer og hovedkvarter. Man skal udføre patruljer til søs og i luften, der skal overvåge og evt. gribe ind over for ulovligheder til søs ved Afrikas Horn. Derudover skal man etablere et overvågnings- og operationscenter, der kan koordinere og lede indsatsen. Herfra skal man også koordinere indhentningen og delingen af efterretninger. I forlængelse heraf kan man etablere et informationssystem, som militære såvel som civile kan rapportere til. Med henblik på også at ramme pirateriets bagmænd skal dette center koordinere indsatsen mod pirater og andre kriminelle med f.eks. Interpol. Endelig skal der til GHASP tilknyttes domstol og straffeforanstaltninger.

En lang række af nationale og internationale organisationer vil kunne bidrage til GHASP i dens forskellige faser. GHASP's succes vil afhænge af dens institutionelle forankring. GHASP kunne tilknyttes NATO enten i form af en tilknytning til NATO's såkaldte Middelhavsdialog, eller måske kunne NATO oprette en tilsvarende Afrikadialog. En anden mulighed er at knytte GHASP til FN, Den Afrikanske Union eller ESDP. GHASP's tilknytning til en international sikkerhedsorganisation vil ganske sikkert afhænge af, hvilken organisation eller hvilke stater, der tager initiativet. Der er ingen tvivl om, at piraterne skal bekæmpes, men der er i høj grad en usikkerhed i det internationale samfund om, hvordan. Danmark ville med sit NATO-medlemskab og sin stærke FN-profil kunne agere inden for begge organisationer og være en drivkraft i etableringen af GHASP. Danmarks erfaringer fra såvel NATO som FN vil kunne bruges til beskrivelse af behovet for f.eks. integration af styrkerne i GHASP. Desværre synes NATO ikke umiddelbart at være en mulighed, da det i regionen vil kunne møde en del modstand. Der findes ikke rigtigt en organisation, der går på tværs af Aden-bugten, som alle de stater, der bør deltage i GHASP er medlemmer af – andre end FN. Derfor kan man være tvunget til enten en FN-løsning eller indgå en regional aftale uden om de eksisterende organisationer. Etableringen

af GHASP vil være en videre udvikling af det langt løsere samarbejde, som den internationale maritime organisation IMO i øjeblikket prøver at etablere.<sup>73</sup>

Det danske udenrigsministerium vil kunne være en drivkraft i etableringen af GHASP. Igennem de seneste år har man opbygget en meget stor viden om kapacitetsopbygning, hvilket vil kunne bruges aktivt i etableringen af GHASP. Dansk udviklingspolitik har gennem årtier haft fokus på Afrika, og samtidig har man opbygget en meget stor viden og ekspertise i afvikling af konferencer og topmøder – en forudsætning for en heldig lancering af GHASP. Dansk politi og andre såvel statslige som ikke-statslige organisationer som f.eks. Søfartsstyrelsen har en høj ekspertise inden for udvikling af lokale kapaciteter. Søfartsstyrelsen ville i samarbejde med Danmarks Rederiforening kunne sikre opbakning fra relevante internationale søfartsorganisationer.

Den danske flåde har gennem de seneste 15 år opbygget en ganske stor viden om internationale operationer i form af på den ene side kontrolmissioner og operationer ud for Eksjugoslaviens kyst i 1990'erne og i 2006 ud for Libanon og på den anden side langt mere aggressive operationer som Danmarks deltagelse i CTF 150. Samtidig løser den danske flåde så forskellige opgaver, såsom kystvagt, søredningstjeneste, fiskeriinspektion og territorialforsvar, at den vil kunne stille personel og viden til rådighed for opbygningen og driften af GHASP. På et højere niveau har Danmark været aktivt i North Atlantic Coast Guard Forum. Erfaringerne derfra vil ligeledes kunne bruges i etableringen af GHASP.

Da GHASP ikke kan blive etableret fra det ene øjeblik til det andet, vil der fortsat i en overskuelig fremtid være behov for en international militær tilstedeværelse ved Afrikas Horn. Den danske handelsflådes størrelse og indtjening taget i betragtning virker det naturligt med en dansk tilstedeværelse i området. Andre opgaver med visitation og bording kunne også komme på tale – i skrivende stund (februar 2009) kunne det f.eks. være kontrol med våbensmugling til Gaza. Derfor vil der i en fremtidig dansk flådeindsats være behov for en bording- og landgangskapacitet. En sådan viden og kapacitet vil også være relevant i opbygningen af GHASP.

# 06 Konklusion og perspektivering

Antallet af piratangreb er faldet på verdensplan. Pirater med baser i Somalia har imidlertid stået for en voldsom optrapning i antallet af angreb ud for Somalia og i Aden-bugten som helhed. Disse angreb skal ses som kriminelle handlinger fremprovokeret af nødsituationen i Somalia og af udsigten til overordentligt store gevinster ved heldigt gennemførte angreb. På nuværende tidspunkt tyder intet på en forbindelse mellem terrorister og pirater.

En antipiratstrategi skal derfor ikke fokusere på terror, men på almen ordenshåndhævelse til lands og til søs. Området ved Afrikas Horn udgør en af de vigtigste handelsveje, hvorfor det internationale samfund har engageret sig i en række aktioner, der kun til dels er antipiratoperationer. Operationerne skal beskytte handelsskibe eller WFP, men har hidtil kun været reaktive. For at bekæmpe piraterne skal man handle offensivt og agere. Dette sker bedst i form af en koordineret indsats. Det anbefales, at denne koordinerede indsats sker ved etableringen af en regional enhed – Greater Horn of Africa Sea Patrol (GHASP). GHASP er regionalt baseret og det foreslås at følgende stater inviteres til at deltage: Kenya, Tanzania, Eritrea, Djibouti, Egypten, Saudi Arabien og Somalia.

GHASP skal foretage overvågning og sikring af den fri sejlads. Det skal bl.a. ske ved brug af flyovervågning og koordinering af efterretninger og politiefterforskning. GHASP skal yde sikkerhed til søs ved bl.a. at bekæmpe pirater og undsætte angrebne fartøjer. Hvis man opnår den fornødne kapacitet, skal man også foretage anholdelser og fjerne baser til lands. GHASP kan måske på længere sigt være med til at etablere bedre forhold for civilbefolkningen i Somalia. Dette kan ske ved at beskytte Somalias naturressourcer til søs. Fiskerinspektion og miljøovervågning bliver derfor vigtige opgaver for GHASP. På samme vis vil GHASP levere søredningstjeneste og derved sikkerhed for lokalbefolkningen. Piraterne skal retsforfølges lokalt, så man i Somalia får en klar forståelse af, at pirateri ikke betaler sig (efter etableringen af GHASP).

Fra dansk side kan man bidrage med viden om såvel civil som militær kapacitetsopbygning. Da etableringen af GHASP vil tage nogen tid, bør Danmark fortsat udvikle egen bording- og

landgangskapacitet. Denne kapacitet vil også kunne bruges i andre sammenhænge, f.eks. ved FN-blokader.

Denne rapport viser også, at der er behov for en videre forskning i pirateri. Man ved bl.a. for lidt om piraterne selv. Derfor bør man i systematiseret form foretage interviews med besætninger, der er blevet angrebet af pirater. Derved vil man kunne få et større indblik i piraternes liv og operationsmetoder, hvilket der er behov for i den fortsatte udvikling af antipiratstrategier. På samme vis er der behov for yderligere analyser af best practice og best knowledge i bekæmpelse og inddæmning af pirater. Hovedparten af den eksisterende forskning er baseret på enten regionale eller historiske undersøgelser. Skal man kunne udvikle overordnede og fremtidsrettede antipiratstrategier, er der behov for at forske i pirateriets generiske egenart. Derved vil man kunne identificere, analysere og udvikle geografisk uafhængige løsningsmodeller i forhold til pirateri.

# 07 Bilag

## Antal piratangreb 2001-2008

| Område/År                   | 2003       | 2004       | 2005       | 2006      | 2007      | 2008       |  |
|-----------------------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|------------|--|
| <b>Sydøstasien</b>          | <b>170</b> | <b>158</b> | <b>102</b> | <b>83</b> | <b>70</b> | <b>54</b>  |  |
| Indonesien                  | 121        | 94         | 79         | 50        | 43        | 28         |  |
| Malacca-strædet             | 28         | 38         | 12         | 11        | 7         | 2          |  |
| Malaysia                    | 5          | 9          | 3          | 10        | 9         | 10         |  |
| Myanmar (Burma)             | 0          | 1          | 0          | 0         | 0         | 1          |  |
| Filippinerne                | 12         | 4          | 0          | 6         | 6         | 7          |  |
| Singapore strædet           | 2          | 8          | 7          | 5         | 3         | 6          |  |
| Thailand                    | 2          | 4          | 1          | 1         | 2         | 0          |  |
| <b>Fjernøsten</b>           | <b>19</b>  | <b>15</b>  | <b>20</b>  | <b>5</b>  | <b>10</b> | <b>11</b>  |  |
| Kina/HK/ Macau              | 1          | 3          | 4          | 1         | 0         | 0          |  |
| Sydkinesiske Hav            | 2          | 8          | 6          | 1         | 3         | 0          |  |
| Vietnam                     | 15         | 4          | 10         | 3         | 5         | 11         |  |
| Andre                       | 1          | 0          | 0          | 0         | 2         | 0          | Papua New Guinea,<br>Salomon Øerne, Taiwan   |
| <b>Indiske subkontinent</b> | <b>87</b>  | <b>32</b>  | <b>36</b>  | <b>53</b> | <b>30</b> | <b>23</b>  |  |
| Bangladesh                  | 58         | 17         | 21         | 47        | 15        | 12         |  |
| Indien                      | 27         | 15         | 15         | 5         | 11        | 10         |  |
| Sri Lanka                   | 2          | 0          | 0          | 1         | 4         | 1          |  |
| <b>Amerika</b>              | <b>72</b>  | <b>45</b>  | <b>26</b>  | <b>29</b> | <b>21</b> | <b>14</b>  |  |
| Brasilien                   | 7          | 7          | 2          | 7         | 4         | 1          |  |
| Colombia                    | 10         | 5          | 2          | 2         | 0         | 1          |  |
| Dom. Rep.                   | 6          | 2          | 1          | 0         | 0         |            |  |
| Guyana                      | 6          | 2          | 1          | 1         | 5         |            |  |
| Haiti                       | 1          | 6          | 2          | 0         | 2         | 2          |  |
| Jamaica                     | 5          | 7          | 8          | 3         | 1         |            |  |
| Peru                        | 7          | 5          | 6          | 9         | 6         | 5          |  |
| Venezuela                   | 13         | 7          | 2          | 4         | 1         | 3          |  |
| Andre                       | 17         | 4          | 2          | 3         | 2         | 2          | Argentina, Caribien, Cuba,<br>Ecuador, Honduras,<br>Martinique, Panama,<br>Salvador, Surinam,<br>Trinidad og Tobago, USA |
| <b>Østafrika</b>            | <b>29</b>  | <b>15</b>  | <b>53</b>  | <b>29</b> | <b>66</b> | <b>130</b> |  |
| Kenya                       | 1          | 1          | 0          | 0         | 4         | 2          |  |

|                    |            |            |            |            |            |            |  |
|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|
| G. Aden/Røde Hav   | 18         | 8          | 10         | 10         | 13         | 92         |  |
| Somalia            | 3          | 2          | 35         | 10         | 31         | 19         |  |
| Tanzania           | 5          | 2          | 7          | 9          | 11         | 14         |  |
| Andre              | 2          | 2          | 1          | 0          | 7          | 3          | Egypten, Eritrea,<br>Madagaskar, Mozambique,<br>Sydafrika                      |
| <b>Vestafrika</b>  | <b>64</b>  | <b>58</b>  | <b>27</b>  | <b>32</b>  | <b>54</b>  | <b>60</b>  |  |
| Angola             | 3          | 0          | 0          | 4          | 1          | 2          |  |
| Cameroun           | 2          | 4          | 2          | 1          | 0          | 2          |  |
| DRC                | 0          | 0          | 0          | 3          | 4          | 1          |  |
| Ghana              | 3          | 5          | 3          | 3          | 1          | 7          |  |
| Guinea             | 4          | 5          | 1          | 4          | 2          |            |  |
| Elfenbenskysten    | 2          | 4          | 3          | 1          | 0          | 3          |  |
| Nigeria            | 39         | 28         | 16         | 12         | 42         | 40         |  |
| Senegal            | 8          | 5          | 0          | 0          | 0          |            |  |
| Sierra Leone       | 0          | 3          | 0          | 2          | 2          |            |  |
| Andre              | 3          | 4          | 2          | 2          | 2          | 5          | Benin, Congo, Ækvatorial<br>Guinea, Liberia,<br>Mauretanien, Marokko,<br>Togo. |
| <b>Mellemøsten</b> | <b>3</b>   | <b>5</b>   | <b>12</b>  | <b>7</b>   | <b>11</b>  | <b>0</b>   |  |
| Arabiske Hav       | 0          | 2          | 2          | 2          | 4          |            |  |
| Iran               | 2          | 0          | 0          | 2          | 2          |            |  |
| Irak               | 0          | 1          | 10         | 2          | 2          |            |  |
| Andre              | 1          | 2          | 0          | 1          | 3          |            | Arabiske Golf, Saudi<br>Arabien, Oman; Forenede<br>Arabiske Emirater           |
| <b>Andre</b>       | <b>1</b>   | <b>1</b>   | <b>0</b>   | <b>1</b>   | <b>1</b>   | <b>1</b>   | Belgien, Bulgarien,<br>Storbritannien, Stillehavet,<br>Frankrig, Seychellerne. |
| <b>Total</b>       | <b>445</b> | <b>329</b> | <b>276</b> | <b>239</b> | <b>263</b> | <b>293</b> |  |

Kilde: ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 1 January-31 December 2007* (London: ICC, 2008) og ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 1 January-31 December 2008* (London: ICC, 2009).



# o8 Kilder

## Litteratur og kilder

"21 danske skibe overfaldet af pirater", i: *Det Maritime Danmark*, 30. januar 2009, <http://www.maritimedanmark.dk/?id=3638> (30-01-2009 22:00).

Ahmad, Razali Hj: *Security challenges in the 21st century: The Malaysian perspective*, [http://www.mindef.gov.sg/8arfmeet/papers/malaysiaCOLrazali\\_paper.pdf](http://www.mindef.gov.sg/8arfmeet/papers/malaysiaCOLrazali_paper.pdf) (12-02-2009 13:16).

*Al Qaeda's (Mis)Adventures in the Horn of Africa* (Combating Terrorism Center, United States Military Academy, Harmony Project, Westpoint, NY, 2007).

Albadri, Abukar & Edmund Sanders: "Somalia's pirate problem grows more rampant" i: *Los Angeles Times*, 31. oktober 2008, <http://www.latimes.com/news/nationworld/world/la-fg-pirates31-2008oct31.0.649768.story> .

American Forces Press Service: *Multinational Task Force Targets Pirates*, 8. januar 2009, <http://www.defenselink.mil/news/newsarticle.aspx?id=52586> (23-01-2009 13:25).

Ammar, Manar: "Somali pirates can divert maritime routes away from Suez Canal", i: *Daily News Egypt*, 17. oktober 2008, <http://www.thedailynewsegypt.com/article.aspx?ArticleID=17172> (12-02-2009 00:01).

*ARF Statement on Cooperation against Piracy and Other Threats to Security*, 17 juni 2003, <http://www.aseansec.org/14837.htm> (12-02-2009 13:10).

Ashine, Argaw: "Gaddafi defends Somali pirates", i: *Daily Nation* (Kenya), 5. februar 2009, <http://www.nation.co.ke/News/africa/-/1066/525348/-/13rtrgiz/-/index.html> (10-02-2009 22:40).

Beder, Charlotte: "Pirater kan koste Mærsk dyrt", *epn.dk*, 21. november 2008, <http://epn.dk/brancher/transport/skib/article1521614.ece> (23-11-2008 20:09).

- "Bevæbnede vagter på Maersk skibe", i: *Det Maritime Danmark*, 27. marts 2008, <http://www.maritimedanmark.dk/?Id=1578> (23-11-2008 17:53).
- Boertmann, Dines: *Dansk fragtskib kapret ud for Somalia*, i: DR Nyhederne, 8. november 2008, <http://www.dr.dk/Nyheder/Udland/2008/11/08/112622.htm> (10-11-2008 08:56).
- "CMA CGM overvejer at undgå Suez", i: *Det Maritime Danmark*, 28. januar 2009, <http://www.maritimedanmark.dk/?Id=3612> (28-01-2009 12:08).
- Combined Maritime Forces news release: *New Counter-Piracy Task Force Established*, 8. januar 2008, [http://www.news.navy.mil/search/display.asp?story\\_id=41687](http://www.news.navy.mil/search/display.asp?story_id=41687) (23-01-2009 13:40).
- Costello, Miles: "Shipping insurance cost soars with piracy surge off Somalia", i: TimesOnline, 11. september 2008, [http://business.timesonline.co.uk/tol/business/industry\\_sectors/banking\\_and\\_finance/article4727372.ece](http://business.timesonline.co.uk/tol/business/industry_sectors/banking_and_finance/article4727372.ece) (19-11-2008 01:09).
- Earle, Peter: *The Pirate Wars*, London: Methuen, 1998.
- The Egyptian Cabinet Information and Decision Support Center. *Economic & Social Indicators Bulletin of the Arab Republic of Egypt, November 2008*, Egypten, 2008.
- Egypt State Information Service, *The Suez Canal: historical flashback*, Egypten, 2008 <http://www.sis.gov.eg/En/Land&people/SCanal/03130000000000002.htm> (19-11-2008 11:34).
- EUbusiness, *Egypt willing to participate in anti-piracy missions*, 3. december 2008, <http://www.eubusiness.com/news-eu/1228317424.23/> (25-01-2009 00:28).
- EU ESDP, *EU NAVFOR Somalia*, [http://consilium.europa.eu/cms3\\_fo/showPage.asp?id=1518&lang=da](http://consilium.europa.eu/cms3_fo/showPage.asp?id=1518&lang=da) (24-01-2009 23:47).
- FN's Sikkerhedsråd: *Security Council authorizes African Union Somalia mission for further six months, Unanimously adopting resolution 1772 (2007)*, 20. august 2007 <http://www.un.org/News/Press/docs/2007/sc9101.doc.htm> (21-01-2009 07:43).
- FN's Sikkerhedsråd: *Security council authorizes states to use land-based operations in Somalia, as part of fight against piracy off coast, unanimously adopting 1851, 2008*, <http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>.
- "From The Pirates Mouth", i: *Shiptalk*, 21. januar 2009, <http://www.shiptalk.com/index.asp?ItemID=4227&rcid=256&pid=148&cid=256'#anch> (27-01-2009 13:36).
- Gatehouse, Jonathon: "This cabbie hunts pirates. Former Toronto taxi driver is now in charge of a Somali coast guard", i: *Macleans*, 12. januar 2009, <http://blog.macleans.ca/2009/01/12/this-cabbie-hunts-pirates/2/> (28-01-2009 23:51).

- Gettleman, Jeffrey: "Somali Pirates Tell Their Side: They Want Only Money", i: *New York Times*, 1. oktober 2008, <http://www.nytimes.com/2008/10/01/world/africa/01pirates.html?ref=africa> (02-01-2009 13:30).
- "Gidsler befriet af kommandosoldater", i: *Det Maritime Danmark*, 17. september 2008, <http://www.maritimedanmark.dk/?Id=2591> (16-11-2008 14:25).
- Gosse, Philip: *The History of Piracy*, New York: Dopver publications, Mineola, 1932/2007.
- Howden, Daniel: "Vi er ikke pirater. Det her er vores hav", i: *Information*, 17. november 2008.
- Factsheet: Milestones of Malacca Strait Patrols*, Ministry of Defence Singapore [http://www.mindef.gov.sg/imindef/news\\_and\\_events/nr/2008/mar/28mar08\\_nr/28mar08\\_fs.html](http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2008/mar/28mar08_nr/28mar08_fs.html) (19-11-2008 00:19).
- Hvilsom, Frank: "Pirateri fører til prisforhøjelser", i: *Politiken*, 19. november 2008, <http://politiken.dk/erhverv/article600730.ece> (21-11-2008 00:07).
- Hvilsom, Frank: "Lejesoldater vil passe på danske skibe", i: *Politiken*, 21. november 2008, <http://politiken.dk/erhverv/article601313.ece> (23-11-2008 17:58).
- ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships, Annual Report 1 January-31 December 2007*, London: ICC, 2008.
- ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 1 January-31 December 2008*, London: ICC, 2009.
- ICC International Maritime Bureau, *Piracy Prone Areas and Warnings*, [http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=70&Itemid=58](http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=58) (16-11-2008 08:45).
- International Maritime Organization (IMO), *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships, RESOLUTION A.922(22), Adopted on 29 November 2001 (Agenda item 9)*, [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D23528/A922%2822%29.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D23528/A922%2822%29.pdf) (23-11-2008 17:26).
- International Maritime Organization (IMO), *High-level meeting in Djibouti to conclude regional agreement to prevent, deter and suppress acts of piracy and armed robbery against ships*, i: IMO Briefing 02, 27. januar 2009, <http://www.imo.org/>.
- Greenberg, Michael, Peter Chalk & Henry H. Willis (et. al.): *Maritime Terrorism. Risk and Liability*, RAND, USA, 2006.
- Morrow, Adam & Khaled Moussa al-Omrani: "Somalia: Anti-Piracy Flotillas Rattle Arab Security", i: *allAfrica.com*, 28. november 2008, <http://allafrica.com/stories/200811280936.html>.

- Murphy, Martin: *Contemporary piracy and maritime terrorism. The threat to international security. Adelphi paper 388*, Routledge, UK, 2007.
- Møller, Bjørn: *The Somali conflict: The role of external actors*, København: DIIS, 2009, (upubliceret rapport), [http://www.diis.dk/graphics/Publications/Reports2009/DIIS\\_Report\\_2009-02\\_%20Piracy\\_maritime\\_terrorism\\_and\\_naval\\_strategy.pdf](http://www.diis.dk/graphics/Publications/Reports2009/DIIS_Report_2009-02_%20Piracy_maritime_terrorism_and_naval_strategy.pdf) (11-02-2009 23:45).
- Møller, Bjørn: *Somalia after the Ethiopian withdrawal, DIIS Brief*, København: DIIS, januar 2009.
- Møller, Bjørn: *Piracy off the Coast of Somalia, DIIS Brief*, København: DIIS, januar 2009.
- Møller, Bjørn: *Piracy, maritime terrorism and naval strategy. DIIS Report 2009*, København: DIIS, 2009.
- Møller, Per Stig: *Forslag til folketingsbeslutning om dansk deltagelse med sømilitært bidrag til styrkelse af den maritime sikkerhed ved Afrikas Horn*. (Beslutningsforslag nr. B 33), 15. januar 2008, [http://www.folketinget.dk/doc.aspx?Samling/20072/MENU/dok\\_FOU\\_B33\\_spm.htm](http://www.folketinget.dk/doc.aspx?Samling/20072/MENU/dok_FOU_B33_spm.htm).
- "Nato: Pirater må bekæmpes", i: *Fyns Amts Avis*, 20. november 2008, <http://www.faa.dk/article/93974:Ritzau-Udland--Nato--Pirater-maa-bekaempes>.
- Obura, David: "Impacts of the 26 December Tsunami in East Africa", i: *Ocean and Coastal Management*, vol. 49, no.11, 2006, pp. 873-888.
- Official Pirate-Fishing in the Somali Indian Ocean flourishing*, Mareegforum <http://www.mareeg.com/fidsan.php?sid=8987&tirsan=3&PHPSESSID=a7d1aaf50bb2cb3b29ae23dobfa189b2> (12-02-2009 12:05).
- Osler, David & Mike Grinter: "Owners hire armed guards to secure ships against pirates", i: *Lloyds List*, 12. september 2008, <http://www.lloydlist.com/ll/news/viewArticle.htm?articleId=20017570367&src=rss> (23-11-2008 17:53).
- Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, ed. Graham Gerard Ong-Webb, ISEAS Publishing, 2006.
- "Pirater kaprer kæmpe olietankskib" i: TV 2 Nyhederne, 17. november 2008, <http://nyhederne.tv2.dk/article.php/id-18143343.html> (18-11-2008 21:29).
- Pirates captured after high-seas pursuit*, i: CNN, 28. juni 2001, <http://edition.cnn.com/2001/WORLD/asiapcf/southeast/06/28/indonesia.piracy/index.html> (12-11-2008 13:20).
- RI rejects any effort to internationalize Malacca Strait*, Minister of The State Secretary Indonesia, [http://www.indonesia.go.id/en/index.php?option=com\\_content&task=view&id=7229&Itemid=701](http://www.indonesia.go.id/en/index.php?option=com_content&task=view&id=7229&Itemid=701) (12-02-2009 13:15).

- Rice, Xan & Abdiqani Hassan, "Death at sea: how pirates' triumph ended in disaster", i: *The Guardian*, 17. januar 2009, <http://www.guardian.co.uk/world/2009/jan/17/pirates-somalia> (27-01-2009 13:53).
- Richardson, Michael: *A Time Bomb for Global Trade. Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2004.
- "Russia proposes joint land anti-piracy operation", i: *International Herald Tribune*, 19. november 2008, <http://www.ihf.com/articles/ap/2008/11/19/news/Piracy-NATO-Russia.php>.
- Senior, C. M.: *A Nation of Pirates. English Piracy in its Heyday*, London: David & Charles Newton Abbot, 1976.
- SHAPE News, *Successful completion of NATO mission Operation Allied Provider*, <http://www.nato.int/shape/news/2008/12/081212a.html> (23-01-2009 13:58).
- "Sirius Star pirater druknede på vej hjem", i: *Det Maritime Danmark*, 10. januar 2009 <http://www.maritimedanmark.dk/?Id=3404> (27-01-2009 14:27).
- "Somali piracy backed by international network", i: MSNBC, 10. december 2008, <http://www.msnbc.msn.com/id/2815845/> (20-12-2008 22:54).
- Stauffer, Thomas R.: "The Cost of Middle East Conflict, 1956-2002: What the U.S. has spent" i: *Middle East Policy*, Vol. X, no. 1, 2003.
- Sterling, Joe: *Navy creates force devoted to fighting piracy*, i: CNN, 8. januar 2009, <http://edition.cnn.com/2009/WORLD/africa/01/08/piracy.task.force/> (28-01-2009 12:31).
- Thorup, Mikkel: *Pirater, terrorister og stater*, Århus: Klim, 2008.
- Thomson, Janice E.: *Mercenaries, Pirates & Sovereigns. State-building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton: Princeton University Press, 1994.
- UNEP, *After the Tsunami: Rapid Environmental Assessment*, [http://www.unep.org/tsunami/reports/TSUNAMI\\_report\\_complete.pdf](http://www.unep.org/tsunami/reports/TSUNAMI_report_complete.pdf) (27-01-2009 12:11).
- "Unholy high seas alliance", i: *Jane's Terrorism and Security Monitor*, 31. oktober 2008, [http://www8.janes.com.ez-fak.minimeta.minibib.dk/JDIC/JTIC/documentView.do?docId=/content/janesdata/mags/jtsm/history/jtsm2008/jtsm5196.htm?current&pageSelected=&keyword=piracy&backPath=http://jtic.janes.com.ez-fak.minimeta.minibib.dk/JDIC/JTIC&Prod\\_Name=JTSM&activeNav=http://www8.janes.com.ez-fak.minimeta.minibib.dk/JDIC/JTIC](http://www8.janes.com.ez-fak.minimeta.minibib.dk/JDIC/JTIC/documentView.do?docId=/content/janesdata/mags/jtsm/history/jtsm2008/jtsm5196.htm?current&pageSelected=&keyword=piracy&backPath=http://jtic.janes.com.ez-fak.minimeta.minibib.dk/JDIC/JTIC&Prod_Name=JTSM&activeNav=http://www8.janes.com.ez-fak.minimeta.minibib.dk/JDIC/JTIC) (23-11-2008 11:32).
- Viguerie, Veronique de: "Life with the pirates of Somalia" i: *The Guardian*,

<http://www.guardian.co.uk/world/gallery/2008/nov/18/piracy-somalia-gallery?picture=339805476> (27-01-2009 13:13).

Vijayan, K.C.: "Malacca Strait is off war risk list but piracy attacks up last month", i: *The Straits Times* (Singapore), 11. august 2006, <http://www.mindef.gov.sg/scholarship/ST%20-%20Reading.pdf> (19-11-2008 00:38).

Wallis, Keith: "Indian navy could boost Gulf of Aden patrols", i: *Lloyds List*, 21. november 2008, <http://www.lloydslist.com/ll/news/indian-navy-could-boost-gulf-of-aden-patrols/20017592796.htm> (23-11-2008 20:35)

WFP, *Somalia*, <http://beta.wfp.org/countries/somalia> (12-02-2009 11:49).

"Yemen concerned over foreign naval presence in Gulf of Aden", i: *Zawya*, 10. november 2008, <http://www.zawya.com/story.cfm/sidANA20081110T123729ZPMCo4/Yemen%20concerned%20over%20foreign%20naval%20presence%20in%20Gulf%20of%20Aden> (12-02-2009 00:27).

"Yemen wants Arab cooperation to fight piracy", i: *International Herald Tribune*, 19. november 2008, <http://www.iht.com/articles/ap/2008/11/19/news/Piracy-Arabs.php> (20-11-2008 22:57).

# 09 Noter

Forfatteren vil gerne takke de mange i særligt søværnet, der har diskuteret emnet med mig. Ligeledes skal Danmarks Rederiforening og en række af personer i rederierhvervet takkes for frugtbare samtaler. Kort inden rapporten blev offentliggjort deltog en række personer fra ministerier og forsvaret i et internt seminar. Disse takkes for en god og inspirerende diskussion. Herudover har en lang række enkeltpersoner stillet deres vidne til min rådighed. Særligt tak til min reviewer for gode kommentarer. Ingen er blevet citeret i rapporten, men mange kan sikkert genkende de diskussioner, vi har haft. Ud fra parolen ingen nævnt ingen glemt, og det ønske om anonymitet, som enkelte har haft, er der ingen liste over samtalepartnere i rapporten. Mine kolleger fra DIMS skal i høj grad takkes. De har set rapporten i flere versioner, og har bidraget med god kritik og endnu bedre ideer. Endeligt skal studenterne på DIMS også takkes for bistand undervejs.

## Fodnoter

<sup>1</sup> For en introduktion til problemerne i Somalia, se Bjørn Møller, *The Somali conflict: The role of external actors*, DIIS, 2009, upubliceret rapport.

<sup>2</sup> Martin Murphy, *Contemporary piracy and maritime terrorism. The threat to international security. Adelphi paper 388*, Routledge, UK, 2007, s. 11. f.

<sup>3</sup> Bjørn Møller, *Piracy, maritime terrorism and naval strategy. DIIS Report 2009*, København, DIIS, 2009, s. 15 ff.

<sup>4</sup> International Maritime Organization (IMO), *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships, RESOLUTION A.922(22), Adopted on 29 November 2001 (Agenda item 9)*.

<sup>5</sup> ICC, IMB: *Piracy and armed robbery against ships. Annual report. 1 January -31 December 2008*, London, 2009, s. 6.

<sup>6</sup> "21 danske skibe overfaldet af pirater", i: *Det Maritime Danmark*, 30. januar 2009.

<sup>7</sup> Egypt State Information Service, *The Suez Canal: historical flashback*, Egypten, 2008.

- <sup>8</sup> The Egyptian Cabinet Information and Decision Support Center. *Economic & Social Indicators Bulletin of the Arab Republic of Egypt*, November 2008.
- <sup>9</sup> Manar Ammar, "Somali pirates can divert maritime routes away from Suez Canal", i: *Daily News Egypt*, 17. oktober 2008.
- <sup>10</sup> K.C. Vijayan, "Malacca Strait is off war risk list but piracy attacks up last month", i: *The Straits Times* (Singapore), 11. august 2006.
- <sup>11</sup> Miles Costello, "Shipping insurance cost soars with piracy surge off Somalia", i: *TimesOnline*, 11. september 2008.
- <sup>12</sup> Thomas R. Stauffer, "The Cost of Middle East Conflict, 1956-2002: What the U.S. has spent", i: *Middle East Policy*, Vol. X, no. 1, 2003, s. 48.
- <sup>13</sup> "Yemen wants Arab cooperation to fight piracy", i: *International Herald Tribune*, 19. november 2008.
- <sup>14</sup> FN's sikkerhedsråd, *Security Council authorizes African Union Somalia mission for further six months, Unanimously adopting resolution 1772 (2007)*, 20. august 2007.
- <sup>15</sup> Per Stig Møller, *Forslag til folketingsbeslutning om dansk deltagelse med sømilitært bidrag til styrkelse af den maritime sikkerhed ved Afrikas Horn*, Beslutningsforslag nr. B 33, 15. januar 2008.
- <sup>16</sup> FN's Sikkerhedsråd, *Security council authorizes states to use land-based operations in Somalia, as part of fight against piracy off coast, unanimously adopting 1851, 2008*.
- <sup>17</sup> Combined Maritime Forces news release: *New Counter-Piracy Task Force Established*, 8. januar 2008, og American Forces Press Service: *Multinational Task Force Targets Pirates*, 8. januar 2009.
- <sup>18</sup> Per Stig Møller, *Forslag til folketingsbeslutning [...]*.
- <sup>19</sup> "Nato: Pirater må bekæmpes", i: *Fyns Amts Avis*, 20. november 2008.
- <sup>20</sup> SHAPE News, *Succesful completion of NATO mission Operation Allied Provider*.
- <sup>21</sup> EU ESDP, *EU NAVFOR Somalia*.
- <sup>22</sup> Keith Wallis, "Indian navy could boost Gulf of Aden patrols", i: *Lloyds List*, 21. november 2008.
- <sup>23</sup> Adam Morrow og Khaled Moussa al-Omrani, "Somalia: Anti-Piracy Flotillas Rattle Arab Security", i: *allAfrica.com*, 28. november 2008.
- <sup>24</sup> EUbusiness, *Egypt willing to participate in anti-piracy missions*, 3. december 2008.
- <sup>25</sup> "Yemen concerned over foreign naval presence in Gulf of Aden", i: *Zawya*, 10. november 2008, <http://www.zawya.com/story.cfm/sidANA20081110T123729ZPMCo4/Yemen%20concerned%20over%20foreign%20naval%20presence%20in%20Gulf%20of%20Aden>.
- <sup>26</sup> "Russia proposes joint land anti-piracy operation", i: *International Herald Tribune*. 19. november 2008.
- <sup>27</sup> American Forces Press Service: *Multinational Task Force Targets Pirates*, 8. januar 2009.
- <sup>28</sup> Joe Sterling; *Navy creates force devoted to fighting piracy*, CNN, 8. januar 2009.
- <sup>29</sup> Se f.eks. Martin N. Murphy, *Contemporary piracy...*, Michael Richardson, *A Time Bomb for Global Trade. Maritime-related*



*Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2004; *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, ed. Graham Gerard Ong-Webb, ISEAS Publishing, 2006; *Maritime Terrorism. Risk and Liability*, Michael Greenberg, Peter Chalk & Henry H. Willis (et. al.), RAND, USA, 2006.

<sup>30</sup> Se f.eks. "From The Pirates Mouth", i: *Shiptalk*, 21. januar 2009.

<sup>31</sup> "Unholy high seas alliance", i: *Jane's Terrorism and Security Monitor*, 31. oktober 2008.

<sup>32</sup> *Maritime Terrorism. Risk and Liability*, s. 140.

<sup>33</sup> Se Mikkel Thorup, *Pirater, terrorister og stater*, Århus: Klim, 2008.

<sup>34</sup> *Al Qaeda's (Mis)Adventures in the Horn of Africa* (Combating Terrorism Center, United States Military Academy, Harmony Project, Westpoint, NY, 2007), s. 77 ff.

<sup>35</sup> Bjørn Møller, *Somalia after the Ethiopian withdrawal, DIIS Brief*, København: januar 2009, s. 4

<sup>36</sup> Se nærmere i følgende værker for en historisk redegørelse for pirateri: Peter Earle, *The Pirate Wars*, Methuen, London, 1998; Philip Gosse, *The History of Piracy*, New York: Dover publications, Mineola, 1932/2007 og C. M. Senior, *A Nation of Pirates. English Piracy in its Heyday*, London: David & Charles Newton Abbot, 1976. Pirater og staten behandles i Janice E. Thomson, *Mercenaries, Pirates & Sovereigns. State-building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton: Princeton University Press, 1994.

<sup>37</sup> ICC, *Piracy and Armed Robbery against Ships. 2008*, s.11.

<sup>38</sup> ICC International Maritime Bureau, *Piracy Prone Areas and Warnings*.

<sup>39</sup> *Pirater kaprer kæmpe olietankskib*, i: TV 2 Nyhederne, 17. november 2008.

<sup>40</sup> ICC, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. 2008*, s.22.

<sup>41</sup> "Gidsler befriet af kommandosoldater", i: *Det Maritime Danmark*, 17. september 2008.

<sup>42</sup> "Sirius Star pirater druknede på vej hjem", i: *Det Maritime Danmark*, 10. januar 2009.

<sup>43</sup> WFP, *Somalia*.

<sup>44</sup> "From The Pirates Mouth" og Xan Rice & Abdiqani Hassan, "Death at sea: how pirates' triumph ended in disaster", i: *The Guardian*, 17. januar 2009.

<sup>45</sup> Oplysninger herom er fremkommet ved interview med redere, der har haft kapret skibe.

<sup>46</sup> Abukar Albadri & Edmund Sanders, "Somalia's pirate problem grows more rampant", i: *Los Angeles Times*, 31. oktober 2008.

<sup>47</sup> Se f.eks. "Somali piracy backed by international network", i: MSNBC, 10. december 2008.

<sup>48</sup> David Obura, "Impacts of the 26 December Tsunami in East Africa", i: *Ocean and Coastal Management*, vol. 49, no. 11, 2006, pp. 873-888.

<sup>49</sup> Bjørn Møller, *Piracy off the Coast of Somalia, DIIS Brief*, København, januar 2009, s. 1.

<sup>50</sup> Se f.eks. *Official Pirate-Fishing in the Somali Indian Ocean flourishing*, Mareegforum,

Jeffrey Gettleman, "Somali Pirates Tell Their Side: They Want Only Money", i: *New York Times*, 1. oktober 2008, og Daniel Howden, "Vi er ikke pirater. Det her er vores hav", i: *Information*, 17. november 2008.

<sup>51</sup> "From The Pirates Mouth".

<sup>52</sup> Fotografen Veronique de Viguerie har i *The Guardian* haft en billedserie *Life with the pirates of Somalia* om de somaliske pirater fra Central Regional Coast Guard.

<sup>53</sup> Se f.eks. Xan Rice & Abdiqani Hassan, *We consider ourselves heroes*.

<sup>54</sup> Argaw Ashine: "Gaddafi defends Somali pirates", i: *Daily Nation (Kenya)*, 5. februar 2009.

<sup>55</sup> UNEP, *After the Tsunami: Rapid Environmental Assessment*.

<sup>56</sup> David Osler & Mike Grinter, "Owners hire armed guards to secure ships against pirates", i: *Llyods List*, 12. september 2008.

<sup>57</sup> "Bevæbnede vagter på Maersk skibe", i: *Det Maritime Danmark*, 27. marts 2008.

<sup>58</sup> Frank Hvilsom, "Lejesoldater vil passe på danske skibe", i: *Politiken*, 21. november 2008.

<sup>59</sup> Dines Boertmann, *Dansk fragtskib kapret ud for Somalia*, i: DR Nyhederne, 8. november 2008.

<sup>60</sup> Frank Hvilsom, "Pirateri fører til prisforhøjelser", i: *Politiken*, 19. november 2008.

<sup>61</sup> Charlotte Beder, "Pirater kan koste Mærsk dyrt", *epn.dk*, 21. november 2008.

<sup>62</sup> "CMA CGM overvejer at undgå Suez", i: *Det Maritime Danmark*, 28. januar 2009.

<sup>63</sup> *ARF Statement on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Security*, 17 juni 2003.

<sup>64</sup> *Factsheet: Milestones of Malacca Strait Patrols*, Ministry of Defence Singapore.

<sup>65</sup> Se f.eks. *RI rejects any effort to internationalize Malacca Strait*, Minister of The State Secretary Indonesia.

<sup>66</sup> Razali Hj Ahmad, *Security challenges in the 21st century: The Malaysian perspective*.

<sup>67</sup> *Pirates captured after high-seas pursuit*, CNN, 28. juni 2001.

<sup>68</sup> Dette afsnit bygger på samtaler med personel i Søværnet.

<sup>69</sup> Oplysningerne er stillet til rådighed af flotilleadmiral Per Bigum Christensen.

<sup>70</sup> Se note 36.

<sup>71</sup> Abukar Albadri, *Somalia's pirate problem grows more rampant*.

<sup>72</sup> Jonathon Gatehouse, "This cabbie hunts pirates. Former Toronto taxi driver is now in charge of a Somali coast guard", i: *Macleans*, 12. januar.

<sup>73</sup> International Maritime Organization (IMO), *High-level meeting in Djibouti to conclude regional agreement to prevent, deter and suppress acts of piracy and armed robbery against ships*, IMO Briefing 02, 27. januar 2009.