

Ingen ljusning i sikte – piraterna härjar utanför Somalia

De somaliska piraternas härjningar fortsätter, trots massiva internationella flottinsatser. I Sydostasien har man på senare år lyckats ganska väl med att få bukt med problemet, men utanför Somalia tycks sjöröveriet endast kunna stoppas genom en militär intervention i landet, något som för närvarande ter sig högst osannolikt.



FOTO: EUNAVFOR.

Sedan 1990-talet har nyhetsläsare världen över nåtts av allt fler rapporter om piratattacker mot internationell handelssjöfart. Fenomenet är främst – men inte uteslutande – koncentrerat till Sydostasien och Östafrika, där särskilt Adenviken och vatten utanför Somalia på senare år har drabbats hårt av piraternas härjningar. Första halvåret 2011 rapporterades 266 attacker världen över, varav de flesta (163) förövades av somaliska pirater.

Siffrorna är emellertid kraftigt underskattade: framför allt rapporteras väldigt få piratöverfall mot små lokala fiske- och transportbåtar, trots att överfallen ofta är extremt brutala och inte sällan leder till dödandet av hela besättningar i syfte att stjäla fartyg, last och utrustning. Sådana överfall har under senare år förekommit inte bara utanför

Somalias kust utan också i Sydostasien (särskilt i Sulusjön i södra Filippinerna och utanför Borneos östkust) och i västafrikanska vatten (främst kring Nigeria och Benin). I det globala perspektivet känns de senaste decenniernas piratverksamhet närmast som en månghövdad hydra.

Ökad patrullering, förbättrad kommunikation mellan olika länders polis och militära myndigheter, internering av förövarna samt bättre skydd ombord på handelsfartyg är några säkerhetsåtgärder som påtagligt minskat sjöröveriet i regioner som Malackasundet och Sydkinesiska sjön.

Men samtidigt dyker pirater upp på andra ställen, som för några år sedan utanför Somalia och nu senast utanför Västafrika. Många gånger visar sig också motåtgärdernas effektivitet minska efterhand som

Av Stefan Amirell

Stefan Amirell är historiker och forskare vid École des hautes études en sciences sociales i Paris samt knuten till Utrikespolitiska institutet i Stockholm.

Misstänkta pirater stoppas av en patrull från EUNAVFOR, European Union Naval Force Somalia.

pirater släpps ur fängelset och kuststaternas vilja att betala för kostsamma antipiratpatruller minskar. Det finns till exempel tecken på att det sydostasiatiska sjöröveriet nu åter ökar efter några relativt lugna år.

Det största problemet i dag är dock utan tvekan de somaliska piraternas härjningar. Dessa begränsar sig inte till Adenviken eller till farvattnen utanför Somalias kust. Piraterna verkar ibland över tusen sjömil bort – till och med utanför Indiens västkust. I genomsnitt kapas nästan ett internationellt handelsfartyg – förutom ett okänt antal mindre lokala båtar – i veckan, och i skrivande stund håller somaliska pirater 18 fartyg och över 400 personer som gisslan.

En viktig del av bakgrunden till sjöröveriet är det internationella rovfiske som uppstod utanför Somalias kust efter statens sammanbrott 1991. Hundratals fartyg från bland annat flera EU-länder deltog, och fisket bedrevs ibland under närmast krigsliknande förhållanden. Somaliska krigs-

herrar, ofta i samarbete med lokala fiskare som förlorat sina inkomster till följd av utfiskningen, utrustade beväpnade grupper som attackerade de utländska trålarna i syfte att kräva pengar.

Piraternas hittills mycket framgångsrika strategi är att hålla gisslan mot lösen, och sedan mitten av 00-talet, då sjöröveriet i området ökade kraftigt, har flera miljarder kronor betalats av rederier, befraktare och försäkringsbolag till de somaliska piraterna. I detta krigshärjade land, där få andra inkomstmöjligheter står till buds, har sådana summor enorm betydelse. Verksamheten livnär inte bara dem som direkt ägnar sig åt den utan även indirekt en stor del av befolkningen i kustområdena.

Vilka lösningar kan man då skönja? Hittills har den internationella reaktionen framför allt bestått i att sända krigsfartyg till området, och dessa har hittills lyckats väl med att skydda FN:s mattransporter till Somalia samt att hålla en smal korridor, genom vilken handelsfartyg kan passera Adenviken, fri från pirater. Men icke desto mindre fortsätter härjningarna, och av de 163 rapporterade

På väg från Somalia – fiskebåten med drygt hundra flyktingar hittades på drift utanför Malta, 2009.



attackerna första halvåret 2011 resulterade 21 i att fartyg kapades och besättningarna togs som gisslan. Krigsfartyg från flera EU-länder (inklusive Sverige) liksom bland annat Indien, Kina, Ryssland och USA har de senaste åren bekämpat piraterna, och ett par dussin fartyg bevakar hela tiden området.

Det är dock knappast förvånande att insatserna inte räcker. Piraterna verkar inom ett 4 000 000 kvadratkilometer stort område, vilket motsvarar nio gånger Sveriges yta. Juridiska svårigheter gör också att det inte alltid går att ställa förövarna inför rätta, och många gånger har pirater släppts utan påföljd trots att de tagits på bar gärning. Piratbekämpningen försvåras vidare av att det saknas en fungerande statsapparat, inklusive polis och säkerhetsstyrkor, i större delen av Somalia, vilket betyder att piraterna har god tillgång till säkra hamnar.

Det är minst sagt vanskligt att försöka överföra några lärdomar från Sydostasien för att stävja piratverksamheten i Somalia. Indonesien, Malaysia och Singapore har relativt väl fungerande polisiära och militära myndigheter och juridiska system. Med internationell hjälp har man på senare år lyckats någorlunda med att få bukt med sjöröveriet i och kring Malackasundet. Som jämförelse kan nämnas att man för några år sedan gjorde ett försök att bygga upp en inhemsk kustbevakning i Puntland, den region där en stor del av de somaliska piraterna har sina baser. Följden blev att flera av de tilltänkta kustbevakarna snart övergick till att själva ägna sig åt sjöröveri med hjälp av den nya myndighetens fartyg och annan utrustning.

En handgriplig lösning, som börjar tillämpas av alltfler rederier (bland annat i Sverige och övriga Norden), är att beväpna besättningen på handelsfartyg eller att förse dem med beväpnade säkerhetsvakter. Sådana åtgärder riskerar dock att ge upphov till en våldsspiral, något som kan äventyra såväl besättningens liv som fartyget och dess last. Juridiska problem kan också uppstå exempelvis om någon i besättningen skulle döda eller sära ett annat lands medborgare.

Att internationella flottinsatser utanför Somalia aldrig kan åstadkomma mer än ett paraplyliknande skydd står klart för alla inblandade. En permanent lösning kräver en långsiktig uppbyggnad av det somaliska samhället och dess statsapparat. Mot bakgrund av situationen i dag är det emellertid svårt att se hur en sådan skulle kunna åstadkommas utan en föregående kraftfull militär insats för att avvärja klanledare och krigsherrar

En viktig del av bakgrunden till sjöröveriet är det internationella rovfiske som uppstod utanför Somalias kust efter statens sammanbrott 1991. Hundratals fartyg från bland annat flera EU-länder deltog, och fisket bedrevs ibland under närmast krigsliknande förhållanden.

som just nu gynnas av bristen på lag och ordning.

Det var genom militära insatser, ofta brutala sådana, som europeiska och amerikanska kolonialmakter på 1800-talet fick bukt med piraterna från bland annat Nordafrika (Barbareskstaterna), Omankusten och södra Filippinerna. Från ett renodlat säkerhetsperspektiv är det förmodligen mer relevant för det somaliska sammanhanget att studera dessa insatser än de senaste årens åtgärder mot piraterna i Malackasundet.

En insats av internationella markstridskrafter i Somalia ter sig i dag allt annat än sannolik, särskilt som det inte finns någon lösning på hur ett styre skulle organiseras efter en intervention. Dagens FN-stödda regering i Mogadishu har knappast någon kontroll över landet utanför huvudstaden och med tanke på dess bristande resurser och legitimitet ter det sig osannolikt att den kan spela någon större roll i en återuppbyggnad av samhället.

Den enda region som har en tillstymmelse till fungerande statsapparat är Somaliland i norr, ett område som är i stort sett fritt från pirater. Vissa menar att ett internationellt erkännande av Somaliland kan vara ett första steg mot en återuppbyggnad av hela Somalia, men det är inte alls säkert att en sådan statsbildning skulle få legitimitet i resten av landet.

Vägen till fred och stabilitet i Somalia är lång, och världen får dessvärre räkna med att piraterna under överskådlig framtid kommer att fortsätta sina härjningar. ■

LITTERATUR- OCH WEBBTIPS

Amirell, Stefan, Moderna pirater. Ett globalt gissel. Stockholm:

Utrikespolitiska institutet, 2010. (*Världspolitikens dagsfrågor*; 2010:2)

Hansen, Stig Jarle, *Piracy in the greater Gulf of Aden. Myths, misconceptions and remedies*. Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research, 2009.

International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery against Ships <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

(års- och delårsrapporter via organisationens hemsida)