

Pirateri i Vestafrika

Af Johannes Riber Nordby

Pirateri i Guineabugten i Vestafrika er ikke er et nyt problem. Det er foregået i årtier uden nogen større international bevågenhed. Men der er sket en udvikling mod en større organisering af pirateriet. Tidligere foregik pirateriet primært tæt ved kysten, hvor piraterne kom om bord for at stjæle penge, smykker, ure og andre let omsættelige værdigenstande, men i dag breder pirateriet sig også i retning af angreb på større handelsskibe længere væk fra kysten eller røveri af lasten fra tankskibe.

Pirateri er blevet anerkendt som en sikkerhedstrussel og det er den 'anerkendelse' som nu gør, at der også er kommet international fokus på pirateriet i Vestafrika. I Danmark ses det afspejlet i den seneste pirateristrategi fra januar 2015, hvor Guineabugten er kommet med.

Pirateri fik først for alvor international opmærksomhed i 2007, hvor somaliske pirater med større og større succes begyndte at kapre skibe ud for Afrikas Horn i Østafrika. Antallet af kaprede skibe steg. Det toppede i 2010 og 2011, hvor somaliske pirater gennemførte henholdsvis 49 og 28

kapringer. Introduktionen af flådefartøjer fra stort hele verdenen såsom Vesten, Rusland, Indien, Pakistan, Kina og Japan og ikke mindst private vagtværn betød, at antallet af kaprede fartøjer faldt, og det er ikke lykket somaliske pirater at kapre et handelsskib i hverken 2014 eller 2015.

Hvad er pirateri?

Pirateri handler om dysfunktionelle stater. I Østafrika er det den fejlslagen stat som sammenholdt med de østafrikanske staters ligegyldighed betyder, at pirateriet kan fortsætte. I Vestafrika er det en institutionel svag stat, Nigeria, hvor pirateriet får lov til at leve i et gennemkorrupt system, hvor alle får en del af fortjenesten. Her stopper lighederne så også, for måden hvorpå pirateriet udføres er vidt forskelligt.

Det er vigtig at slå fast, at pirateri i Guineabugten ikke er et nyt problem. Det er foregået i årtier uden større international bevågenhed. Hvad der derimod er sket, er en udvikling mod en større organisering af pirateriet. Tidligere foregik pirateriet primært tæt ved kysten, hvor piraterne kom om bord for at stjæle penge, smyk-

Johannes Riber Nordby er orlogskaptajn og analytiker ved Institut for Strategi, Forsvarsakademiet. Han har en MA i International Security Studies fra University of Leicester. Ud over en lang sejllende karriere har han siddet to år som analytiker ved Dansk Institut for Internationale Studier hvor han forskede i sikkerhedsproblematikker i Østafrika.

ker, ure og andre let omsættelige værdigenstande. Men også skibsudstyr som fx trosser som efterfølgende kunne sælges lokalt i regionen.

Denne type for pirateri er stadig vidt udbredt. Den er ofte voldelig, idet piraterne udsætter dele af besætningen for grov vold. Målet med volden er at afskrække besætningen fra at gøre modstand, og at sikre at piraterne får det maksimale udbytte.

Dertil skal lægges, at piraterne ofte har taget narkotiske stoffer som gør dem utilregnelige. Det sker, at en sømand enten bliver skudt eller tævet ihjel. Efter at have røvet skibet vælger piraterne nogen gange at kidnappe enkelte besætningsmedlemmer, og efterfølgende forhandle løsepenge om gidslernes frigivelse. Oftest sidder gidslerne i fangenskab i mindre end en uge.

Nye tendenser

De seneste år har set to nye tendenser inden for pirateri. Én udvikling er introduktionen af moderskibe, hvor piraterne erobrer et udenlandsk fiskefartøj som anvendes til platform for at finde et større handelsskib 100 til 200 sømil (180-370 km) væk fra kysten. Modsat somaliske pirater forbliver de nigerianske pirater ofte kun få dage om bord på moderskibet, uanset om de har fundet et passende skib at angribe eller ej.

En anden udvikling er røveri af lasten fra tankskibe. Dette er en yderst velorganiseret form for pirateri, hvor piraterne ofte har valgt deres mål et godt stykke tid inden operationen. De har købt sig til informationer om skibets last, tid for ankomst eller afgang fra havn, tegningerne over skibets rørføring og meget mere. Disse pirater er ofte bedre uddannet, dvs. de kender til lastning af skibe, hvorledes man

navigere osv. Det vil sige, at piraterne har et bestemt niveau af navigatorisk eller maskinmæssig uddannelse.

Der har været rapporter om, at skibsbesætninger har genkendt maskerede pirater gennem kendetegn som stemmer eller bestemte fysiske karakteristika, som en maskering ikke har kunnet skjule. Disse pirater har besætningen så mødt få dage forinden som en del af lasteholdet, der kom om bord, da tankskibet blev lastet ved olieterminalen.

Denne form for pirateri er tiltagende i Guineabugten og viser kompleksiteten af pirateriet. Hvor det voldlige og simple røveri om bord tæt ved kysten kan være organiseret af mindre autonome grupper, der reelt prøver lykken, kræver røveri af skibslaster en lang større organisation.

Piraterne skal købe sig til en række informationer. De skal derudover købe, lease eller på anden måde skaffe et tankskib, som de kan pumpe lasten over i, og en dertil uddannet besætning. Endelig skal de have kontakter i land, således at de kan afsætte lasten enten i regionen eller mere globalt. Der er set eksempler på, at laster er blevet sejlet til Caribien for enten at blive raffineret eller losset direkte i en terminal til videre salg.

Der er her tale om en type af pirateri, hvor pengene er så store, at bestikkelse er nødvendigt i de øvre hierarkier af det nigerianske forretnings- og politiske liv. Fx vil et mindre tankskib last på 30.000 tons jetfuel have en værdi på ca. otte mio. amerikanske dollar. Der er altså tale om svimlende summer, når pirateri af den slags lykkes.

Oliepirateri adskiller sig derfor helt fundamentalt fra de andre pirateriformer i regionen. Måden, hvorpå det er organiseret, minder derfor mere om organiseret narkotikaproduktion og smugling, hvor en

del af staten (i dette tilfælde Nigeria) er involveret i at beskytte og endda tjene penge på det.

Anti-pirateri initiativer

Med denne meget omfattende organisering er spørgsmålet, hvad der kan gøres for at bekæmpe pirateriet. Handelsskibene tager allerede i dag en række forholdsregler, så som at sejle langt fra kysten og vente med at sejle ind til sidste øjeblik. De anvender pigtråd, vandtryk og andre passive beskyttelsesformer. Problemet heri er, at den slags forholdsregler kun reducerer risikoen. Endelig har ikke alle rederier råd eller vilje til at afsætte midler til den nødvendige egenbeskyttelse.

Der er også forholdsregler, som rederierne ikke må tage såsom anvendelse af private vagtværn. Staterne i Vestafrika har hidtil ikke ville tillade private vagtværn, og dette forbud kan ikke omgås, da skibene netop skal i havn og dermed bliver underlagt den enkelte stats jurisdiktion. Hvis et rederi beslutter at anvende et privat vagtværn, kan det risikere at få sin besætning anholdt for at have våben om bord, når skibet går i havn.

Det er tvivlsomt, hvorvidt pirateriet overhovedet kan bekæmpes inden for de næste årtier, fordi det er så indgroet i det nigerianske statsapparat og forretningsmiljø - et indtryk der deles af de andre afrikanske stater i regionen. Derfor blev der i 2013 iværksat et overvågningssystem i regionen kaldet The Yaoundé Code of Conduct, som er i sin spæde start. Systemet går ud på at opdele kystlinjen fra Senegal til Angola i seks regioner, hvor landene samarbejder og støtter hinanden i at overvåge og rapportere inden for hver region.

Det er et system Nigeria indledningsvis var skeptisk overfor, men som det til-

sluttede sig efter pres fra de andre stater. Nigeria, Togo og Benin har derfor nu deres egen maritime region. Den oprindelige tanke er at opbygge et overvågningssystem, som kan bekæmpe pirateri, men også andre maritime trusler såsom illegalt fiskeri. Systemet er konstrueret således, at Nigeria ikke får for meget indflydelse og de enkelte zoner kan arbejde autonomt og udvikle sig i forskellige tempi.

Frygten for nigeriansk indflydelse er reel. Nigeria er allerede delvis lykkedes med at få placeret regeringens egne repræsentanter i den politiske del af det maritime overvågningssystem. Der er derfor heller ingen forventning om, at systemet vil kunne bekæmpe pirateriet i hele regionen. Håbet er, at pirateriet vil blive effektivt inddæmmet og dermed forbliver i nigeriansk farvand. Således er det allerede lykkedes landene Cameron, Ækvatorial Guinea og Gabon gennem samarbejde at reducere antallet af pirateriangreb i deres fælles maritime zone.

Nigeria

Pirateri i Nigeria er enormt kompliceret. På den ene side er den nigerianske stat interesseret i en større kontrol med pirateriet, ikke mindst i den del hvor politikerne, embedsmænd og militærfolk ikke selv får en del af fortjenesten. På den anden side er der specielt ved oliepirateri så store fortjenester, at der ikke er den store villighed til at gøre noget ved problemet.

Det er umuligt at vurdere hvor stor en del af pirateriet, som rækker ind i de nigerianske politiske cirkler og forretningsverden, men et pejlemærke er, at jo mere kompliceret og organiseret pirateriet er, jo mere er nigerianske politikere og embedsmænd involveret, og tilsvarende vil gælde for udenlandske forretningsfolk. Det skyldes, at ved oliepirateri er der et stort be-

hov for information, for at det kan lykkes, samt et forretningsnetværk, som tager sig betalt for at modtage den stjalne olie og omsætte den gennem et raffinaderi eller direkte på det legale oliemarked. En omsætning som kun kan foregå såfremt forretningsfolkene nyder et vist niveau af politisk beskyttelse.

Danmarks rolle

Med den vigtige rolle som dansk rederifart har for Danmark og ikke mindst for dansk økonomi, er pirateri i Guineabugten bestemt en trussel, som Danmark skal tage alvorligt. Som nævnt ovenfor, så er Guineabugten også medtaget i den nyeste pirateristrategi. Danmark står derfor over for nogle meget svære valg i relation til, hvilke indsatser man skal iværksætte. Umiddelbart har Danmark to overordnede valg, som kan køre hver for sig eller parallelt.

Det ene valg vil gå ud på at støtte Yaoundé Code of Conduct-procesen med udstyr og uddannelse. Det vil sige ikke støtte organisationen i sin helhed, men udvælge én zone, som Danmark kan være med til at opbygge mere direkte. Det vil også sige geografisk meget afgrænset, men med mulighed for stor effekt i den zone.

At støtte hele organisationen fra toppen vil med stor sandsynlighed have en meget lille virkning, fordi man må for-

vente, at Nigerias politiske og økonomiske elite ikke har interesse i en effektiv organisation, og i bedste fald ikke vil sikre den politiske opbakning til etablering af en effektiv organisationen. Man risikerer samtidig, at støtten forsvinder i almindelig administrationsdrift mv. Det er vigtigt at huske, at zonerne sagtens kan fungere uden den overliggende struktur.

Den anden mulighed er at indlede et direkte bilateralt samarbejde med et enkelt land i regionen. Når det gælder bilateralt militær samarbejde har Danmark erfaringer fra Østafrika, og erfaringerne herfra kan overføres til Vestafrika. Danmark kan så vælge, hvorvidt der skal være tale om et projekt, der involverer kapacitetsopbygning af en kystvagt, eller om Danmark hellere vil sigte på at støtte mere risikofrie initiativer såsom styrkelsen af regionens maritime universiteter og anden maritim uddannelsesstruktur.

Uagtet hvad Danmark vælger at gøre, vil det i bedste fald kun kunne reducere pirateriet geografisk og kun inden for visse typer pirateri. Derfor skal Danmark være villig til at acceptere, at pirateriet nogen steder vil fortsætte i bedste velgående, fordi det direkte eller indirekte er beskyttet af højtplacerede nigerianske politikere og embedsfolk. Danmark eller andre stater udefra kan ikke løse problemet med pirateri, men vi kan bidrage til at det bliver inddæmnet og reduceret.

