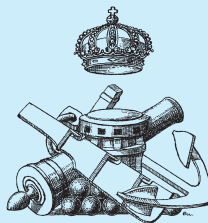


Europeiska sjöstridskrafter i kamp med Somaliska pirater

Av Michael Jarl



Särtryck ur Tidskrift i Sjöväsendet N:r 2 2009
Sid 114-118



MICHAEL JARL

Michael Jarl tjänstgör för närvarande som Ställföreträdande informationschef vid EU:s högkvarter för den marina operationen ATALANTA (EU OHQ NAVFOR) i Northwood, Storbritannien. Michael Jarl är reservofficer med lång cheferfarenhet från den civila sektorn inom bl.a. media operations och strategisk kommunikation.

Europeiska sjöstridskrafter i kamp med Somaliska pirater.

Den 9 december 2008 lanserade den Europeiska Unionen (EU) sin första marina operation, Operation ATALANTA. Operationen är EU:s bidrag i kampen mot piratverksamhet i vattnen utanför Somalia i nordöstra Afrika, speciellt i Adenviken, ett område inom vilket ca 20 % av världens sjötrafik årligen passerar. European Union Naval Force (EU NAVFOR) är den europeiskt sammansatta flottstyrka som genomför operationen. Den leds av en brittisk amiral och operationshögkvarteret (OHQ) bemannas av personal från de 9 truppbidragande medlemsländerna, däribland Sverige. En fransk amiral tjänstgör som vice operationsbefälhavare, vilken i juni avlöses av en amiral från Tyskland. För ledningen av själva styrkan (Force Command) svarar Grekland, Spanien och Nederländerna, i löpande fyramånadersperioder. Alltså en bred europeisk representation.

En europeisk flotta - EU NAVFOR

EU NAVFOR:s mandat, som bl.a. bygger på fyra resolutioner i FN:s säkerhetsråd, gäller enbart till sjöss och inte på land. Det betyder insättande av sjöstridskrafter och inte minst ett starkt samarbete med civil sjöfart, i en global omfattning. Viktiga intressenter är den somaliska regeringen och befolkningen, den somaliska diasporan (befolkningen i förskingring) över hela världen, EU:s medlemsländer,

den internationella finans- och försäkringsindustrin samt andra nationer och intressenter.

Operation ATALANTA – bakgrund och uppgifter.

Själv ursprunget till pirataktiviteter och kriminell verksamhet utanför Somalia ligger i att landet under mer än 20 år har präglats av en total instabilitet, utan någon som helst lag och ordning och med en befolkning som i miljontals jagats från



Den svenska skyddstyrkan vid en så kallad "Friendly Approach" hos en Jemenitisk fiskebåt i Adenviken maj 2009. Foto: Johan Lindahl, Combat Camera

sina hem, till följd av olika stridigheter. Den marina kriminaliteten är också ett resultat av total frånvaro av sjöförsvaret och kustbevakning.

Operation ATALANTA har huvudsakligen tre uppgifter:

- Skydda World Food Programs (WFP) transporter med mat och andra förnödenheter till befolkningen i Somalia, ett av världens fattigaste länder.
- Skydda utsatt sjöfart (oavsett nationalitet) som passerar genom området.
- Avskräcka ("deter") och avbryta ("disrupt") piratverksamhet och annan kriminell verksamhet på havet.

Operation ATALANTA har en tydlig karaktär av öppen informationsoperation

d.v.s. den är transparent och den bygger mer på kommunikation, samarbete och attityd- och beteendepåverkan än på traditionell "policing and patrolling".

Centralt i operationen har varit upprättandet av Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA), som är en del av OHQ (placerat i Northwood (London), England). Där arbetar i staben "inbäddade" civila sjöfartsexperten tillsammans med marinofficerare. En grundtanke i detta har från början varit att aktivt bearbeta och uppmuntra den internationella sjöfart som har trafik i området att ansluta sig till och registrera sina fartygsrörelser på hemsidan mschoa.org. Bland mycket annat finns det där kvalificerad information om hur man skyddar sig mot pirater och hur man skall bete sig om man utsätts för en attack. Desto snabbare en hjälpsig-

nal går ut från ett attackerat fartyg desto större är chansen att ett örlogsfartyg, eller av ett sådant en utsänd helikopter, i tid kan komma till undsättning.

Koordinering är ordet

För att lyckas i vårt uppdrag är det för EU NAVFOR inte centralt att bara etablera och utveckla samarbete med andra navala styrkor och med nationer i operationsområdet. Kommunikation med och mellan olika sorters fartyg har också en stor betydelse.

Internationell sjöfart består av fartyg som i klass och kondition utgör allt mellan himmel och jord och som har mycket varierande typer av kommunikationsutrustning. Detta utgör ofta en utmaning för våra örlogsfartyg eftersom varken militära signalmedel eller radioutrustning finns till förfogande hos många av de civila fartygen. Så hur kan man etablera en bas för fungerande utbyte av information? Svaret har blivit att uppfinningsrikt utnyttja de möjligheter som finns på internet. Via en hos Lloyd's redan existerande hemsida har det skapats en "nod" på internet som möjliggör för en lång rad intressenter, till sjöss likväl som till lands, att erhålla information om operationen och situationen i området.

På hemsidan mschoa.org erbjuder EU NAVFOR inte bara allmän information, nyheter och pressmeddelanden mm, utan framförallt ges internationell sjöfartsindustri en möjlighet att kommunicera sinsemellan – och med marina stridskrafter. Detta sker via en säkerhetsskyddad speciell medlemsdel på hemsidan, vilken innehåller såväl bred rådgivning som mera känslig information, att delas mellan de olika anslutna intressenterna.

Ett väldigt operationsområde.

EU NAVFORs operationsområde utgörs av de vatten utanför Somalia vilka totalt omsluter en yta lika stor som Medelhavet. Resurserna är betydande men samtidigt begränsade och har sedan operationens början innefattat en europeisk flotta varierande mellan 6-13 örlogsfartyg. Detta säger en del om utmaningarna med att skydda WFP-transporter och annan sjöfart mot piratverksamhet. Speciellt i den tätt trafikerade Adenviken (där 80-100 fartyg passerar varje dygn) men också inom de enorma havsytor som finns utanför östra och sydöstra Somalia.

Med hänsyn till områdets storlek är det viktigt att alla örlogsfartyg används på ett insatseffektivt sätt och att sjöfart i området själv engagerar sig, framförallt inom tre områden: självförsvar, spaning och kommunikation. Detta innefattar att med givna förutsättningar så gott man kan vara kapabel att försvara sig och sitt eget fartyg, inte bara mot en bordning utan genom fördröjande manövrar och annat som ger ett örlogsfartyg, vanligen genom en utsänd beväpnad helikopter, en chans att komma till undsättning i tid. Vidare innebär det att ständigt hålla utkik efter misstänkta pirater, inte minst under de kritiska timmarna vid gryning, en vanlig tidpunkt för pirater att slå till och att vid behov snabbt kunna skicka ut en hjälpsignal och kommunicera status, läge och situation.

Transitering genom Adenviken.

För att säkerställa en så säker färd genom Adenviken som möjligt, har EU NAVFOR:s operationshögkvarter etable-

rat en Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) och genom korridoren uppmanas fartyg att passera i så kallade 'Group Transits'. Denna taktik syftar till att göra det lättare för örlogsfartygen att skydda de passerande fartygen och innebörden är att fartyg av samma storlek och slag (exempelvis höjd på fribord, last, fart och riktning) grupperas tillsammans för att på bestämda tidpunkter passera genom de mest utsatta områdena i korridoren. Dessa tidpunkter publiceras, med positionsdirektiv, för registrerade medlemmar på www.mschoa.org.

Som var och en inser kräver detta koncept dock att internationell sjöfart (rederier, ägare, m.fl. samt deras fartyg) registrerar sig. Annars vet inte våra örlogsfartyg om deras existens och rörelser, än mindre kan nödvändiga riskanalyser göras av Maritime Security Centre, vilka ligger till grund för grupperingen av fartyg. Tusentals rederier, operatörer och fartyg är registrerade på Maritime Security Center Horn of Africa men de kan aldrig bli tillräckligt många.

Stort intresse från såväl EU-länder som omvärld.

Operationens utmanande ingredienser, de enorma havsområden som omfattas, Somalias utsatta situation med miljontals människor på flykt från sina hem, ofta utan livsförnödenheter, antal länder, företag och organisationer som påverkas av piratverksamheten, har skapat ett mycket stort internationellt intresse för denna EU:s första marina operation.

Antal artiklar, reportage, TV-, radio- och webprogram som under månaderna december 2008 till maj 2009 skrivits eller sänts i ämnet EU NAVFOR och/eller Operation ATALANTA överstiger mer

än väl 4 500 (!), vilket placerar oss på den högsta globala nyhetsskalan. Över 50 internationella mediateam har under denna tid besökt vårt operationsområde och över 170 besök från regeringar, försvarsmakter, organisationer och media har mottagits på operationshögkvarteret i London. En absolut majoritet av det som skrivits, sänts och sagts om operationen har varit positivt och stödjande.

Vad härnäst?

Även om antalet kapade fartyg i området varje månad ständigt pendlar mellan en-siffrigt (6 i april) till tvåsiffrigt (vid artikelns författande 14 st), är det tydligt så att EU NAVFOR:s närvaro och arbete i området, tillsammans med andra styrkor och allianser - och inte minst en mer och mer riskmedveten sjöfart - har gett positiva effekter.

EU NAVFOR Operations Commander, konteramiral Philip Jones (Royal Navy), vilken i början av juni ersätts av landsmannen konteramiral Hudson, sade nyligen följande i ett uttalande:

"..The escorting of World Food Programme shipments is an undoubted success with sufficient aid to feed over a million and a half displaced people being safely delivered every month..."

Vidare *"...Military presence, not just from Op ATALANTA units, has increased with the number of nations committing personnel and warships to counterpiracy steadily rising. Suspects are being arrested and detained for prosecution and the merchant community is taking active measures to avoid and combat attacks... piracy will not be tolerated and if pirates are caught, the consequences will be serious."*

På den politiska arenan är det troligt

att EU ser en fortsättning på Operation ATALANTA, bortom det nuvarande slutdatumet 13 december 2009. EU:s höge representant för utrikes- och säkerhetsfrågor, Javier Solana, uttalade redan för ett par månader sedan att en fortsättning är trolig. Nu lämnas dessutom snart en så kallad Mid Term Review (halvtidsrapport) till EU:s medlemsländer, vilken kommer att ligga till grund för beslut angående fortsättningen. Detta kan förutses ske under sommaren eller strax efter.

Klart är att en långsiktig lösning på piratproblemen runt Somalias kuster inte ligger på havet utan till lands. Utan en fungerande statsapparat och verkliga alternativ för en dräglig livsföring utan pirat- eller annan kriminell verksamhet, kommer den kriminella verksamheten till sjöss och på land att fortsätta vara luk-

rativ och attraktiv. EU NAVFOR:s arbete handlar om att hela tiden höja riskpremien för piraterna, ända tills den blir för stor att svälja. Det finns för närvarande många internationella initiativ avseende såväl bekämpning av pirater som stöd till den nyvalda regeringen i Somalia presenterade, men utfall och tidsförhållanden återstår att se. Alla är dock överens om att det här kommer att ta lång tid.

Sveriges bidrag till EU NAVFOR, förbandet ME01, har nyss gått in i Operation ATALANTA och opererar nu och fyra månader framåt med två korvetter och ett stödfartyg i Adenviken. Som aktivt deltagande icke EU-nation kommer dessutom Norge att ansluta med en fregatt i augusti/ september. Två bevis på att vi skandinav aktivt engagerar oss för fri handel och rörelse på världshaven.



Foto: Försvarsmakten

**DOCKSTA
VARVET**

SE-870 33 DOCKSTA +46 613 711 600 www.dockstavarvet.se

TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

FÖRSTA UTGIVNINGSSÅR 1836

KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

- en av de kungliga akademierna -

Redaktör och ansvarig utgivare: Flottiljamiral Thomas E. Engevall

Redaktionens adress: Junibacken 9, 135 54 TYRESÖ

Telefon: 08-798 7139, alt. 070-588 7589, E-post: editor@koms.se

Plusgiro: 125 17-9, Bankgiro: 446-3220, Organisationsnummer: 935000-4553

Ärenden om prenumeration och övriga administrativa ärenden rörande tidskriften hänvisas till samma adress.

Kungl. Örlogsmannasällskapets postadress: Teatergatan 3, 5 tr, 111 48 STOCKHOLM

Telefon: 08-664 7018, E-post: akademien@koms.se

Plusgiro: 60 70 01-5, Bankgiro: 308-9257, Organisationsnummer: 835000-4282

Kungl. Örlogsmannasällskapets biblioteks adress: Amiralitetstorget 7, 371 30

KARLSKRONA Telefon/Telefax: 0455-259 91, E-post: library@koms.se

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer i regel fyra gånger årligen (mars, juni, oktober och december). En ettårig prenumerationen kostar 250:- för prenumeranter med postadress inom Sverige och 350:- för prenumeranter med utrikes postadress. Avgiften betalas till plusgiro nr 125 17-9.

Om Kungl. Örlogsmannasällskapet så beslutar kan författaren till införd artikel belönas med akademiens medalj, hedersomnämmande och/eller penningpris.