

## *Världssjöfartens Dag 2011*

### *IMO-talet*

### *Christer Lindvall, IFSMA och SFBF*

IFSMA är en icke-politisk organisation för befälhavare och deras organisationer. IFSMA har permanenta platser som NGO inom IMO och deltagande i ILO. Vi ingår även i FN säkerhetsråds Contact Grupp on Piracy som NGO arbetsgrupp 3.

IMO talet baseras på det tal som hålls idag av IMOs generalsekreterare Mitropoulos i London

The International Maritime Organization (IMO) har som tema för årets Världssjöfartens Dag valt: Piracy: Orchestrating the response. Detta för att visa att man har en övergripande uppgift och ansvar för att skydda människoliv till sjöss, vilket innebär att man skall organisera och planera åtgärder, vilket har gjorts, under åtskilliga år, för att bemöta dagens piratverksamhet. Det betyder också att man måste ta fram globala åtgärder för att kunna bekämpa och helst utplåna all piratverksamhet. Avsikten har också varit att fortsätta och förstärka förra årets motto, vilket var riktat till sjömännen "2010 - the Year of the Seafarers".



Vid invigningscermonin, i februari, av årets tema där bla FN:s Generalsekreterare Ban- Ki-Moon talade, presenterade IMO ett sexpunktsprogram för arbetet:

(Fritt översatt)

1. Ko - ordinerade och samverkande åtgärder mellan Stater, regioner, organisationer och näringen.
2. Hjälpa staterna att öka tryck på politisk nivå för att omedelbart få loss gisslan.
3. Förbättra IMOs riktlinjer för myndigheter i flagg-, kust- och hamnstater och sjöfolket. Framhålla vikten av att följa "Best Management Practise och andra åtgärder när man befinner sig i högriskområden.
4. Arbeta för en högre grad av involvering och samarbete mellan örlogsenheter.
5. Stödja anti piratåtgärder för stater i högriskregioner och för att utplåna verksamheten och ställa de som utövar den inför rätta.
6. Ge stöd åt de sjömän som varit utsatta för en attack eller hållits som gisslan och deras familjer.

- *(Co-ordination and co-operation procedures between and among States, regions, organizations and industry*
- *Assist States to build the increase pressure at the political level to secure the immediate release of all hostages being held by pirates*
- *Review and improve the IMO guidelines to Administrations and Seafarers and promote compliance with industry best management practices and the recommended preventive, evasive and defensive measures should follow*
- *Promote greater levels of support from, and coordination with, navies*
- *Promote anti-piracy capacity of States in piracy-infested regions of the world, and elsewhere, to deter, interdict and bring to justice those who commit acts of piracy and armed robbery against ships; and*
- *Provide care for those attacked or hijacked by pirates and for their families)*

Från början av 1980-talet fram till för några år sedan fokuserades IMOs anti-piratkampanj på Malackasundet, Singapore and Sydkinesiska sjön. Genom en serie av åtgärdspaket utarbetade inom IMO, ett mycket värdefullt

samarbete med de berörda staterna och med det oreserverade stödet från sjöfartsnäringen, har piratverksamheten i dessa vatten minskat avsevärt.



Denna olagliga verksamhet har dock utvecklats även i andra delar av världen, inte bara i vattnen utanför Somalias nästan 400 mil långa kust utan också i Adenviken, Arabiska sjön och på senare tid även ut i den vida Indiska oceanen. Tankers, som fraktar olja från Persiska viken och Gulf of Oman, är nu måltavlor för piraterna, som har blivit allt fräckare, djärvare, mera aggressiva och våldsammare och piraterna verkar vara ”bättre” organiserade nu än någonsin tidigare. Detta område har dessutom väckt ett massmedialt intresse, som aldrig förr, vilket har gjort verksamheten mer känd bland allmänheten.

Denna oroande utveckling har ökat beslutsamheten hos världssamfundet att kraftigt bemöta denna utmaning. Vi tror att vi kan utnyttja den erfarenhet vi fått och den framgång vi uppnått genom att reducera pirateri på andra ställen i världen och därmed till det bättre – men för att kunna göra det krävs organiserade, planerade och samverkande motåtgärder.

Kidnappning och krav på lösensummor är det nya tillvägagångssättet i Somaliafallet och med ständigt förändrade förutsättningar. Det är ett stort antal sjömän som idag hålls som gisslan ombord på kapade fartyg. Den genomsnittliga tiden för dem innan en lösning kommer till stånd är ca sex månader. I vissa fall har besättningar suttit som gisslan i över ett år.

Vi kan dock konstatera en nedåtgående trend. I februari i år höll piraterna 31 fartyg och 740 sjömän som gisslan,( i juli var det 17 fartyg och 362 sjömän). Antalet kvarhållna i förrgår den 27 september i Somaliaregionen var 277 sjömän och 16 fartyg. Visserligen kan minskningen till viss del bero på monsunperioden, med väder som gör det svårt för piraterna att operera.

En nyligen genomförd studie avslöjade den chockerande statistiken -att enbart under 2010 blev 4185 sjömän attackerade av beväpnade pirater och som nu även använder propellerstyrda granater vilket kan vara förödande om de träffar fartyg med eldfarligt gods; 1090 sjömän togs som gisslan 516 användes som mänskliga sköldar på moderfartyg och i "Skiffsen". Inte mindre än 488 av gisslan rapporterades ha blivit utsatta för betydande psykologisk och fysisk misshandel.

Utöver att oskyldiga sjömän får ta på sig den största bördan av dessa kriminella handlingar, lider även världsekonomin. Den årliga kostnaden har beräknats till mellan 7 -12 miljarder USD. Med hänsyn tagen till att mer än 12 % av den totala oljan som transporteras till sjöss passerar detta område gör att även den strategiskt viktiga Adenviken blir negativt påverkad. Många fartyg väljer nu att gå runt Godahoppsudden för att undvika piratattacker, vilket innebär betydligt längre resor med alla dithörande ökade kostnader och negativa miljökonsekvenser.

Om ingen drastisk förbättring sker förbereder den Internationella Transportarbetarefederationen (ITF) åtgärder för att tvinga fartygen att gå runt Godahoppsudden.

Detta är bakgrunden till att IMO har beslutat att bekämpa piratverksamheten - inte bara för att man beslutat detta som det centrala temat i år - utan också för att fortsätta så länge det pågår och är nödvändigt. För att kunna genomföra denna målsättning har IMO beslutat om den tidigare nämnda åtgärdsplanen - för att få hjälp att kunna bekämpa problemen på olika nivåer inom hela det globala klustret.

IMO fortsätter med organiseringen och implementeringen av sina beslut och åtgärder på ett övergripande plan. Problemet har dock blivit så omfattande och komplicerat att det räcker inte bara med IMOs och dess Non-Governmental Organizations (NGO) s åtgärder - även andra FN organ såsom FNs säkerhetsråd, WFP, United Nations Office of Drugs and Crime

(UNODC) etc. och andra allianser av stater (politiska och militära) EU, NATO, EUNAVFOR mm medverkar.

FN:s säkerhetsråd har etablerat en kontaktgrupp (UN Security Council Contact Group) för samordning av åtgärder i jan 2009 med fem arbetsgrupper.

Working Group 1: **Military and Operational Coordination, Information Sharing, and Capacity Building**, chaired by the United Kingdom, (focuses on force generation, operational coordination and capacity-building);

Working Group 2: **Judicial Issues**, chaired by Denmark, (focuses on judicial mechanisms for deterring piracy)

Working Group 3: **Strengthening Shipping Self-Awareness and Other Capabilities**, chaired by the United States, works closely with the commercial shipping industry to enhance awareness and improve capabilities); I denna grupp deltar såväl IFSMA senast nu i september som som ITF.

Working Group 4: **Public Information**, chaired by Egypt, (seeks to make clear to the world, and especially to the Somali public, the damage being done by pirates)

Working Group 5 Penningflödet som emanerar från lösensummorna; Cash Flow; Chaired by Italy

**Djibouti överenskommelsen 30 januari 2009 om en Code of Conduct; 18 stater i regionen om samarbete för att stoppa piratverksamheten. (Ni finner åtgärdprogrammet på deras hemsida).**

**Förbättrad nationell lagstiftning**

**Inrättande av domstolar**

**Fängelser**

**Coast Guards**

**Polis**

**Utbildning**

**Kommunikation**

Djibouti Code of Conduct List of Signatory States		
	Country	Date of the Signature
1	Djibouti	29 January 2009
2	Ethiopia	29 January 2009
3	Kenya	29 January 2009
4	Madagascar	29 January 2009
5	Maldives	29 January 2009
6	Seychelles	29 January 2009
7	Somalia	29 January 2009
8	United Republic of Tanzania	29 January 2009
9	Yemen	29 January 2009
10	Egypt	1 October 2009
11	Comoros	23 November 2009
12	Sudan	1 December 2009
13	Saudi Arabia	10 March 2010
14	Mauritius	23 March 2010
15	Jordan	20 May 2010
16	Oman	29 July 2010
17	Eritrea	26 November 2010
18	United Arab Emirates	18 April 2011



Flera Stater agerar dessutom kollektivt eller individuellt genom att sända militära enheter till området. Även rederier i olika former och besättningar har alla en viktig roll att spela för att få ett slut på det hot som piratena utgör, som idag riktas mot såväl besättningar, fartyg och transporter i den vida Indiska Oceanen.

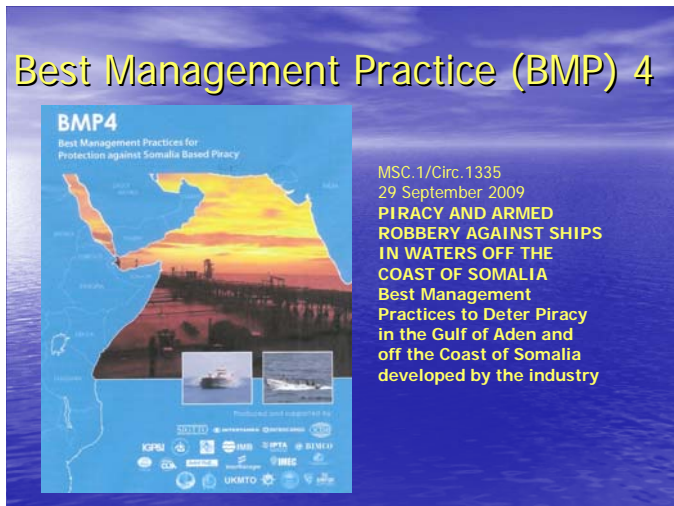
Bl.a inför vissa rederier civila beväpnade vakter ombord. IMO har gett ut guidelines (rekommendationer) om dessa, för flaggstater och rederier. Man arbetar nu med den mycket komplicerade frågan om guidelines för kust och hamnstater, för fartyg som har vapen ombord. Här kommer bl.a. nationella vapenlagar, ansvarsfrågorna (inte minst befälhavareansvaret) och internationella tullunionen in. Dessa frågor har behandlats i London de senaste veckorna

IMOs ståndpunkt är fortfarande - när det gäller beväpnade vakter ombord - att man inte förordar eller stödjer det. IMO anser att detta är en fråga enbart mellan flaggstat och de enskilda rederierna även om man utgett guidelines.

**(“The adoption of the above mentioned interim guidance and recommendations should not be interpreted as evidence that the Organization is encouraging or endorsing the use of privately contracted armed security personnel PCASP”)**

En annan mycket tydlig ståndpunkt hos de flesta medlemsstaterna och NGOs är att besättningen inte skall vara beväpnad utan vid ett anfall skall de

uppsöka en säker plats ombord (citadel) enligt Best Management Practise (BMP 4).



För att stoppa denna oacceptabla utveckling med piratverksamhet skall inga mödor eller åtgärder sparas. Rederier och andra sjöfartsoperatörer måste försäkra sig om att deras fartyg rigoröst följer IMO:s rekommendationer och Best Management Practise (BMP 4) som utvecklats av näringsens aktörer (NGO) och är rekommenderad av IMO Maritime Safety Committee i maj i år.

När fartyget ankommer till västra eller östra delen av Indiska Oceanen skall de följa och uppfylla alla de rekommenderade åtgärderna inklusive rapportera till berörda kommunikationscentra.

Inget fartyg skall känna sig säkert, i alla fall icke de med lågt fribord och en marschfart under 18 knop.

Flaggstaterna måste i större utsträckning backa upp sina uttalade bekymmer över situationen i dessa vatten genom att sända militär och annan personal i tillräckligt antal och med god kunskap. Detta för en realistisk möjlighet att effektivt kunna få bukt på de komplexa problemen.

De internationella redareföreningarna har också framfört att de önskar FN trupper ombord som skydd i stället för beväpnade vaktbolag.

Även om IMO har placerat sig i epicentrum för alla dessa gemensamma ansträngningar, kan IMO inte ensamt lösa problemet – speciellt inte som

själva piratverksamheten princip sker till sjöss, men faktum kvarstår att roten till det onda står att finna iland i Somalia.

Inte desto mindre - genom IMOs åtgärds paket, andra initiativ och i samarbete med andra intressenter lika beslutsamma och engagerade som IMO - känner vi oss säkra på att vi skall kunna göra förbättringar där problemet är som störst och mest akut - nämligen till sjöss.

Viss framgång har dock redan rönts, eftersom vi nu kan se att procenttalet av "lyckade" attacker har minskat betydligt. Inte desto mindre, som statistiken också visar, har piratverksamheten och beväpnade rån (piracy and armed robbery) mot fartyg fortsatt vara en realistisk och uppenbar hotbild och risk för dom som använder havet för sitt levebröd. Så länge piraterna fortsätter att angripa fartyg och tar besättningar som gisslan har vi ingen anledning att vara stolta eller nöjda med de resultat vi hitintills uppnått.

Mer måste göras, inkluderande att ta fast och arrestera piraterna på alla nivåer i kedjan, åtala dem och vid fällande dom fängsla alla som är involverade i piratverksamheten, följa upp vart lösensummorna tar vägen och konfiskera tillgångar som grundar sig på och kommer från piratverksamheten, om vi skall kunna stoppa denna verksamhet. IMO hoppas på att valet av detta tema Piracy: IMO Orchestrating the Response för 2011 skall kunna bilda en gemensam plattform för alla aktörer inom sjöfartsklustret för det framtida arbetet för att få bort dessa moderna sjörövare.

Det finns sjömän som suttit i mer än ett år som sagts, där ingen vill betala lösensumman för varken besättning, last eller fartyg, vare sig redare, flaggstat eller sjömännens hemländer, tex MS ICEBERG.

En annan sak som vi från IFSMA trycker på - är hur sjömännen tas om hand efter de frigivits eller varit utsatta för en attack. Här måste det finnas en krisberedskap vid hemkomsten.

Jag vill avsluta med att tacka IMOs Secretary General Efthimios E. Mitropoulos för allt det arbete och den medkänsla han lagt ner, inte minst för att skydda och värna om sjömännen i olika sammanhang, men även att de internationella transporterna skall kunna drivas säkert. Han kommer nu att lämna vid årsskiftet och kommer att avlösas av Koji Sekimizu från Japan nuvarande chef för IMO Maritime Safety Division.

Jag vill också avsluta med Sec. Gen. Mitropoulos slutord i sitt tal denna dag

**Medan detta sker går våra tankar och våra böner till de 277 sjömän som för närvarande är i piraternas händer. Måtte de alla bli frigivna oskadda och få återvända hem så fort som möjligt till sina familjer**