



ATLANTSAMMENSLUTNINGEN
– *forum for sikkerhedspolitik*

Atlantsammenslutningens webinar om pirateri og piratbekæmpelse

Webinar afholdt
11. februar 2021

Arrangør
Atlantsammenslutningen

Niels-Ole Mannerup

Februar 2021



Indhold

Baggrunden for webinarret om pirateri og piratbekæmpelse	2
Oplægsholderne	3
Redaktionel bemærkning	4
Webinaret	5
Biografier på oplægsholderne	27
Henvisninger til artikler m.fl. på internettet	30



Baggrunden for webinarret om pirateri og piratbekæmpelse

Repræsentanter fra Danske Rederier, Risk Intelligence, Udenrigsministeriet og Atlantsammenslutningen stillede den 11. februar 2021 skarpt på, hvad pirateri og piratbekæmpelse er for en størrelse. Det sker i en tid, hvor forsvarsminister Trine Bramsen (soc.dem.) undersøger mulighederne for at styrke den danske militære indsats mod pirateri i Guineabugtenⁱ - bl.a. set i lyset af, at Torm Alexandra i november 2020 blev angrebet af piraterⁱⁱ. Regeringens overvejelser har samtidig medført oprettelse af en ny stilling som særlig repræsentant for maritim sikkerhed, som ambassadør Jens-Otto Horslundⁱⁱⁱ er udpeget til at varetage.

I Atlantsammenslutningen har man gennem længere tid haft fokus på pirateri og bekæmpelse af pirateri - bl.a., fordi indsatsen mod pirateri også er forankret i det transatlantiske samarbejde i regi af NATO.

Samtidig er Atlantsammenslutningens daglige leder, generalsekretær, ph.d. Lars Bangert Struwe en af Danmarks førende eksperter udi pirateri og bekæmpelse af pirateri. Det er således ikke mindst på gr. af hans interesse og viden, Atlantsammenslutningens webinar den 11. februar 2021 er blevet en realitet.

Generalsekretær, ph.d. Lars Bangert Struwe har tidligere udtalt sig om pirateri og pirateribekæmpelse. Han har således medvirket i "Berlingske" i artiklen "Hey, det her er en sjov business, det vil jeg prøve"^{iv}, og "Piratstrategien - er den en succes?"^v samt i artiklen "Piratjægerne vender hjem"^{vi}, der blev offentliggjort i "Information".



Oplægsholderne

- CEO Hans Tino Hansen, Risk Intelligence.
- Ambassadør Jens-Otto Hornslund, Udenrigsministeriet.
- Generalsekretær, ph.d. Lars Bangert Struwe, Atlantsammenslutningen.
- Sikringschef Morten Glamsø, Danske Rederier.



Redaktionel bemærkning

Webinaret har været gennemset og gennemhørt mange gange. Det har imidlertid ikke været tilstrækkeligt for at kunne få alle ytringer nedfældet af den enkle årsag, at bl.a. ikke-slukkede mikrofoner skabte så megen støj, at alt ikke kunne høres. Dette er i fremstillingen markeret som {UDFALD}.

Jeg har været tro mod det sagte, og kun i enkelte tilfælde er der i fremstillingen anvendt andre ord end det sagte. Det drejer sig bl.a. om anvendelsen af *Niger-deltaet*, som ofte blev refereret til som *deltaet*. Derudover er egentlige udenlandske udtryk anført i kursiv - også, selv om de udenlandske udtryk måtte være sædvanlige inden for området.

Enkelte passager er udeladt. Det drejer sig om passager fra Hans Tino Hansen, hvor der henvises til gennemgang af præsentationsmateriale.

Tegnsætningen - og dermed stemningen - står alene for min regning.

Frederiksberg Slot den 25. februar 2021

Niels-Ole Mannerup

NIELS-OLE MANNERUP

CAND.JUR.



Webinaret

Lars Bangert Struwe:

Velkommen til Atlantsammenslutningens seminar om pirateri. Vi har på nuværende tidspunkt mere end 80 tilmeldte her på Cisco Webex-mødeplatformen; og vi har en masse, der følger os via Facebook Live.

Dette møde bliver optaget, og det bliver sendt ud i det fri, så man må lige holde øje med, hvad man selv siger, fordi det bliver optaget og viderebragt.

Vi er så heldige og glade for her i Atlantsammenslutningen, at vi har fået tre stærke personer til at stille op sammen med os. Det er os en meget stor glæde, at vi har kunnet få et så stærkt hold til at stille op. Vi har jo repræsentanter i dag fra ministerier, fra rederibranchen og fra sikkerhedsindustrien. I første omgang lad mig sige velkommen til Jens-Otto Horslund fra Udenrigsministeriet, der lige nu sidder som vores ambassadør i Nederlandene, men som nu også har fået til opgave at tage sig af det maritime sikkerhedsområde; og velkommen til Morten Glamsø, der i mange år har været den sikkerhedsansvarlige i Danske Rederier, der tidligere hed Danmarks Rederiforening; og endelig velkommen til Hans Tino Hansen, der er stifter og CEO i Risk Intelligence. Udover at Hans er specialist på dette område, så har vi også den store fornøjelse, at Hans sidder med i vores repræsentantskab.

Jeg vil bede jer alle sammen lige at holde øje undervejs med jeres mikrofoner. De af jer, der ikke holder oplæg, hav mikrofonen *muted*, sådan at vi ikke kommer til at høre sjove lyde o.s.v.

Undervejs vil der være mulighed for at stille spørgsmål. Der er både en chatfunktion, og så er der også en funktion, hvis man kikker i bunden af sin skærm, så er der et lille glad ansigt, og dernede er der faktisk mulighed for at trykke på en knap, så man ligesom rækker en hånd i vejret. Det kommer til at se ud, som I kan se på min skærm lige nu.

Det, vi har tænkt os i dag at gøre, det er, at vi får fire korte - eller kortere, i alle tilfælde - oplæg om pirateri set fra forskellige synsvinkler, og så vil der være mulighed for diskussion efterfølgende.

Selvfølgelig; er der spørgsmål undervejs, så prøv at stil dem. De af jer, som følger os på Facebook Live, der kan I skrive i *feeded*, og så vil nogle af folkene i Atlantsammenslutningen sende det videre til mig, sådan at jeg har en idé om, hvad der eventuelt bliver stillet spørgsmål om.

Pirateri meget kort...og nu går vi ligesom over til præsentationen...jamen; pirateri er noget, der kom på dagsordenen for 13 år siden. {UDFALD} Det spørgsmål fik et dansk besætningsmedlem ombord på Danica White stillet. Han var blevet taget af pirater, og



hvad der virkelig skræmte ham, det var, at spørgsmålet blev stillet ham på dansk af en somalisk pirat. Lige siden kapringen af Danica White, hvor besætningsmedlemmer sad fangne i ca. 80 dage, da har pirateri været på dagsordenen hos den danske regering. Det har tiltrukket et stort bredt flertal i Folketinget at agere på noget, man skulle gøre noget ved. I den folketingsbeslutning, der blev lavet i 2008, der pegede på den danske piratindsats, der lød det, og nu tillader jeg mig at læse højt af et papir:

»Opgaverne for dansk sømilitært bidrag til Task Force 150 vil være centreret omkring tilvejebringelsen af generel international sikkerhed, herunder bl.a. gennem bekæmpelse af pirateri, som udgør en trussel mod den maritime sikkerhed i området, herunder for den kommercielle skibsfart.«

I den forbindelse...da har man haft en lang diskussion tilbage fra 2007 og fremefter: Hvem styrer egentlig verdenshavene?; og hvor kan man bekæmpe pirater?

Pirateriet ud for Somalia...det var på mange punkter den perfekte storm, hvor FN kunne give en række meget vige beføjelser til dem, der ville bekæmpe pirater. Det var fordi, der ikke eksisterede en velfungerende stat i Somalia, og derfor kunne man give en række tilladelser, vi ellers ikke kan give; og det var måske i virkeligheden noget af det, vi skal tale om fremover og fremadrettet på: Hvad kan man gøre de steder, hvor der faktisk er en stat, der fungerer, eller i hvert et tilfælde en stat?

I 2010 - altså for ti år siden - der var situationen ved Somalia, at Danmark var ledende i antipiratindsatsen. Det danske udenrigsministerium satsede meget hårdt på at lave samarbejder i FN-sammenhæng. Man arbejdede meget hårdt med at få lavet internationale regler for, hvordan man kunne gøre det her ting, og det var noget af det, som bl.a. daværende ambassadør Thomas Winkler arbejdede på. Man arbejdede på, at der skulle udvikles ordenshåndhævelse i the Global Commerce med fokus via FN. I dag... {UDFALD} ...pirateri ved Vestafrika, og man kan sige, at den britiske "Rule Britannia - Britannia rule the waves"...den...jamen; hvem *rules the waves* i dag... Hvem er det, der styrer verdenshavene? Det er gode store spørgsmål, og når vi ser pirateri komme op, så bliver vi nødt til at forholde os til det. Vi bliver nødt til at forholde os til, hvem piraterne egentlig er.

Overordnet set så kan vi sige, der er tre forskellige typer pirateri, som på forskellige måder arbejder sammen... {UDFALD}. Vi kan finde historier tilbage fra Julius Cæsar om, hvordan han håndterede pirater. Kikker vi over de sidste to til tre tusinde års historiske beskrivelse af pirateri, så kan man sige, der er tre overordnede former for pirateri. Piraterne stjæler skibets last og besætningens ejendomsdele. Piraterne kaprer skibet og kidnapper besætningen og kræver løsesum; eller pirater overtager skibet og frigiver eller dræber besætningen. Det er altså tre forskellige businessmodeller, som kører nogle gange lidt blandet sammen i området. For at kunne bekæmpe pirater så bliver vi ligesom nødt til at vide, hvem de er, og hvor de kommer fra.

Helt grundlæggende er det altså sådan, at vi kan kun symptombehandle pirateri ved bekæmpelse til havs. Det lærte vi af pirateriet ud for Somalias kyst. Vi har lagt låg på



det ved, at der har været en stærk militær tilstedeværelse, men det er først i det øjeblik, vi får ændret forholdene på land, vi rent faktisk kan stoppe pirateriet permanent. Så det vi vil bruge det her seminar på, det er at prøve at løfte nogle af de her emner. Vi vil tale lidt om, hvad situationen er; hvad kan vi gøre; og jeg vil gerne sige mange tak til Hans Tino Hansen for at lægge for med præsentation, og efter ham kommer Morten Glamsø, og til sidst så har vi Jens-Otto, der slutter af; og så vil der være mulighed for spørgsmål; men nu vil jeg *mute* mig selv og overlade ordet til dig, Hans Tino Hansen.

Hans Tino Hansen:

Mange tak, Lars, for introduktionen. Jeg vil altså... {UDFALD} ...tale om Guineabugten - d.v.s. Vestafrika - for det er ligesom der, fokus er for tiden. Jeg vil nævne enkelte eksempler på, hvad vi har oplevet i Somalia og ved Afrikas Horn.

Hvis vi kikker på problemet i en nøddeskal, så er det det, at Nigeria er ligesom en *hub* for en lang række kriminelle problemstillinger og organisation og netværk. De rækker ud i hele Guineabugten og videre ud i Vestafrika og faktisk længere endnu.

Nigeria og specielt Niger-delta-området har været et arnested eller *hub* for oprørere - en oprørsbevægelse, der primært har kæmpet for den ulige distribution af olieindtægter, som jo primært kommer fra området uden for Niger-deltaet og en lang række andre ting.

På nogle områder har de kriminelle netværk og de militante - altså oprørsbevægelserne - været de samme, og på andre tidspunkter har de ikke. D.v.s., at rekrutteringsgrundlaget for begge netværk er de samme, og nogle gange har de været smeltet sammen.

Siden 2015 har der eksisteret en våbenhvile i Niger-deltaet, og der foregår en slags våbenstandsftale, og det er... {UDFALD} ...siden 2015 - mere eller mindre. For at komme tilbage til... {UDFALD} ...så har en lang række... {UDFALD} ..., og en af dem er pirateri. D.v.s., at der er stort set ingen af de... {UDFALD}..., vi taler om, som har pirateri som deres hovedformål.

Hvis vi kikker på de forskellige typer pirateri og det, som Lars var inde på, så er der mange forskellige slags typer pirater hernede i Guineabugten og i Vestafrika. Hvis vi starter med det helt simple, så er det tyveri fra skibe, og det er typisk noget, der sker i havneområder, og derfor er det juridisk ikke pirateri. ... {UDFALD} ...så hvis vi går lidt op i skalaen, så er det *armed robbery* - altså væbnet røveri - mod skibe. Så har vi kaprere af skibe. Det er ikke noget, der sker så tit i Vestafrika, idet de ikke har - hvad skal man sige - brug for de skibe, medmindre de bruger dem som moderskibe. Det vil vi komme tilbage til. Til gengæld så er der en lang række *kidnap for ransom* - altså kidnapning med henblik på at få en løsesum - altså hvor man tager besætningsmedlemmer væk fra skibene. Der er ikke kapringer af skibe, hvor det handler om at få en løsesum for hele



skibet, besætning og last, ligesom vi så det ved Somalia. Så er der... {UDFALD} ...hændelser, som ikke er klassificeret som hverken det ene eller det andet, men det har været en eller anden trussel, som nogen har rapporteret ind. Så har vi fejlslagne angreb - altså set fra piraternes side.

{UDFALD}

Kidnapninger har faktisk været helt tilbage til 2005-2006-2007... {UDFALD} ...hvis vi kikker på pirateri i det lange perspektiv, så har vi...

[HANS TINO HANSEN HENVISER I DET FLG. TIL VISUELT PRÆSENTATIONSMATERIALE]

Hvis vi kikker på det her med, at pirateriet er steget ud for Vestafrika hen over årene, så er det faktisk ikke steget; og vi kommer tilbage til, hvorfor det er blevet værre, og det er en helt anden sag, men det har meget at gøre med, at der var den her enorme stigning ud for Somalia, og så faldt det igen; og det gjorde, at det svageste pirateri forsvandt. Så blev Vestafrika relativt meget højere på agendaen - forståeligt nok.

Hvis vi kikker på fordelingen af det, vi kalder *High Profile*... {UDFALD} ...*Security Incidents* - d.v.s. altså angreb, som er i den høje ende af spektre, så ligger det ud for Niger-deltaet, så man kan sige i meget stor stil... {UDFALD} ..., men en relativ lang rækkevidde ud til måske de 200 til 200+ sømil ud fra kystlinien. Det har typisk været, hvad de kunne nå med åbne både. Det skal jeg komme tilbage til.

I 2020 skete der en stor spredning af angreb, og det er bl.a. fordi, der skete en stigning i kidnapningsangreb. Det har dels været på gr. af, at der har været en lang række succesfulde kidnapninger med en stigende løsesum. De to ting tilsammen gør selvfølgelig, at der er flere, som kommer ind på forretningsområdet, eller dem, der allerede er aktive, har måske to angrebshold i stedet for et angrebshold, og derfor så spredte det sig i hele Guineabugten.

Hvis vi kikker på i år [2021], så har der været en succesfuld kidnapningssag mod et skib, der hed Mozart, og så har der været en kapring af en trawler, men det skal jeg komme tilbage til, og så har der været en række fejlslagne angreb.

Hvis vi kikker på, hvad er det egentlig, der er hovedproblemet, og hvad der er fokus i området, så er det *kidnap for ransom*, og det gør havnen selvfølgelig med... {UDFALD} ...her snakker vi ikke om, at nogen går ombord på skibet og måske er voldelige, men stjæler skibets kontantbeholdning, computere, telefoner og den slags, og så smutter de igen. Det er det, man kalder væbnet røveri mod skibe i det område. Det er desværre den helt anden ende af spektret oppe i kidnapninger mod løsesummer - *kidnap for ransom* - hvor der desværre er blevet dræbt et besætningsmedlem... {UDFALD} ...her i januar 2021.



Hvis vi kikker på tallene fra vores tal fra 2020, så var der 135 incidentrapporter - altså forskellige angreb og forskellige slags hændelser i området. Af dem var de 23 de her mistænkelige hændelser, hvor der ikke er noget angreb, og hvor der var 64 i den nederste del af skalaen. Hvis vi sorterer alle de lokale kidnapningsager fra, og dem var der en del af, så var der 12 succesfulde kidnapningsangreb mod skibe i international trafik. Derudover var der to succesfulde kidnapningsangreb mod fisketrawlere med international besætning - altså ikke lokale. Derudover var der 22 fejlslagne angreb, som havde for øje at gennemføre en kidnapning for løsesum. Hvis vi kikker på fordelingen af succesfulde og fejlslagne angreb, så var der en periode mellem 2017 og 2019, hvor det gik nedad for de fejlslagne; d.v.s., at der var flere succesfulde angreb. Heldigvis ser vi en mindre trend på, at den går op; d.v.s., at der er flere angreb, der slår fejl... {UDFALD} ...der er en svag stigning i de samlede antal.

Oprindeligt - da man startede med kidnapningsangreb ud for Somalia - da gik piraterne efter offshore-skibe, og tog typisk de vestlige, hvis der var vestlige officerer - typisk kaptajnen og maskinmesteren; d.v.s., at man tog to mand væk. De var nemmere at transportere, og man fik et relativt godt beløb set fra deres synspunkt dengang. Så fandt man ud af, at det var mere succesfuldt at tage så mange, som muligt, og derfor så steg antallet af besætninger, der blev kidnappet på skibene i løbet af 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 og 2019. Forskellen mellem 2019 og 2020 er nok lidt mere tilfældig... {UDFALD} ..., hvilket selvfølgelig er alt for mange - ligegyldigt, hvordan vi vender og drejer det.

Hvis vi så kikker på, hvem er det egentlig, der laver disse angreb, så er det som nævnt de kriminelle grupper nede fra Niger-deltaet, som er engageret i en masse forskellige kriminelle aktiviteter - smugling, olietyverier, involveret i politisk vold o.s.v., men det skal også siges, at der er rigtig, rigtig mange kidnapninger på land. Det er ikke et fænomen, der kun eksisterer til vands. Det er faktisk en meget stor industri, hvis jeg skal bruge det udtryk, i Nigeria, og derfor så er der allerede en struktur - en infrastruktur med områder - små baser - hvor de kan holde dem. Der er vagtfolk o.s.v. o.s.v. o.s.v. Det hele findes i forvejen.

Når vi læser artikler om Niger-deltaet, så er der en masse typiske - typiske en masse billeder, der viser mænd.

[HANS TINO HANSEN HENVISER I DET FLG. TIL VISUELT PRÆSENTATIONSMATERIALE]

De her billeder blev vist; og det show, de viser her, det er jo for at få opmærksomhed. Hvis det er pirater, som tilfældigvis kan være de samme, som jeg har nævnt tidligere. Derfor kører det ikke helt samme stil, så det her er ikke sådan, piraterne ser ud.

[HANS TINO HANSEN HENVISER I DET FLG. TIL VISUELT PRÆSENTATIONSMATERIALE]



Nogle gange, og det ser faktisk mere og mere ofte, så er der faktisk mange, der har maritim baggrund - altså baggrund i den civile skibsfart, og derfor har vi været ude for, at folk har mulighed for at styre og navigere skibe. Det, der er den store forskel fra Somalia, det er, at her har vi typisk at gøre med folk, som hele deres liv er opvokset med at være i kamp eller deltage i kriminelle forhold. Det gør så også, at de er meget, meget mindre... {UDFALD}. Somaliske pirater...de angriber, for de ser det som en attraktion at angribe - specielt, hvis der er bevæbnede vagter.

Det er ikke kun åbne både, de bruger. Man har flere gange gennem årene anvendt moderskibe, ligesom man gjorde det i Somalia.

[HANS TINO HANSEN HENVISER I DET FLG. TIL VISUELT PRÆSENTATIONSMATERIALE]

Hvis vi kikker på den lokale *counter piracy* og forskellen på antipirateri, det er, at antipirateri er, hvad man gør fra skibsfartens side, mens *counter piracy* er det, man gør fra staterne for at gå efter piraterne... {UDFALD}. Det skal siges, at det her problem ikke kun er top-10... {UDFALD} ..., når man taler om disse ting. Ikke desto mindre har de gennem tiden prøvet at forbedre kapabiliteter både i Nigeria og i nabolandene; og vi har bl.a. det store projekt Deep Blue, hvor der både er efterretningsindhentning og overvågning og forskellige værktøjer.

[HANS TINO HANSEN HENVISER I DET FLG. TIL VISUELT PRÆSENTATIONSMATERIALE]

Desværre kommer covid-19 nok til at betyde, at nogle af disse regionale aktører ikke har samme midler, som vi troede, de havde til denne her slags tiltag.

Det var, hvad jeg havde at sige. Tak skal I have.

Lars Bangert Struwe:

Mange tak, Hans Tino.

Det gav anledning til rigtig mange kommentarer, som vi tager, når vi kommer lidt længere hen.

Jeg vil med det samme give ordet videre til Morten Glamsø, som meget gerne skulle kunne få uploadet sin præsentation nu. Værsgo, Morten.

Morten Glamsø:

Tak for det.

Jamen tak for invitationen til at deltage her i dette webinar. Altså; det er rigtig godt, at Atlantsammenslutningen sætter fokus på piraterierne ved Vestafrika.

{UDFALD}



Vi kender til truslen i Vestafrika; har kendt til den i årtier, men måske viden i den brede befolkning og offentlighed er måske mere begrænset. Der er det mere om piraterne, som du var inde på, Lars, omkring Somalia.

Jeg vil også godt lige starte med at sige, at Danmark er jo en stor søfartsnation. Altså bare søfarterhvervet er det enkeltstående største eksporterhverv i Danmark, og i 2019 udgjorde det en værdi på kr. 240 mia. Hvis man ser på betydningen af danske rederier, jamen så er Danmark 12. største søfartsnation, hvis man måler på royalty under dansk flag. Så er vi verdens femte største søfartsnation, så vi har jo altså nogle store interesser til søs.

Indledningsvis vil jeg kort lige nævne Østafrika, fordi mit fokus er på Vestafrika, som jo er temaet for i dag; men som du også var inde på, Lars, så er pirateriet ved Somalia ikke bekæmpet. {UDFALD} ...men vi har oplevet en relativ fredelig periode, hvilket er takket være primært tre ting; og det er den internationale flådetilstedeværelse; det er handelsskibenes efterlevelse af *Best Management Practices*. {UDFALD} ...overvejer skal opdateres, og så ikke mindst brugen af private vagter. Med de tre ting har det lykkedes at gøre...presse piraterne, så det er blevet mindre attraktivt at være pirat, og så har de kastet sig over andre forretningsområder. Der er dog behov for at opretholde presset på de somaliske pirater, for ellers er der risiko for, at det blomstrer op; men hvis vi nu vender blikket mod Guineabugten - jamen så...Danmark som stor søfartsnation så er vi naturligvis også stærkt repræsenteret der.

{UDFALD}

Der er mellem 30 og 40 dansk-opererede skibe i området, så d.v.s. under dansk flag eller på fremmed flag, men entreret af dansk rederi, og i snit så omsætter danske rederier for ca. kr. 9 mia. p.a. med transport af gods og varer i regionen.

Så vil jeg også kvittere til Hans for at give en hurtig, men udførlig indføring om hvordan sikkerhedssituationen er i Guineabugten og drage paralleller til Østafrika. Det er jo en kompliceret situation, og kan være udfordrende at løse, men det er ikke noget nyt fænomen, og vi ser det i, at situationen i Guineabugten er som at have den største sikkerhedsmæssige udfordring fra rederierne p.t. Det er en kendt trussel at have pirater der, så selvfølgelig så tager rederierne deres forholdsregler. Det var Hans også inde på. {UDFALD} ...og man skal også træne hele besætningen.

{UDFALD}

Desuden er der rapportering, som skal trænes-trænes-trænes. Desuden er rapportering noget vigtigt. Det har Frankrig og England i fællesskab lavet et rapporteringscenter for området... {UDFALD} ...som man opfordrer alle rederierne til at melde sig ind under; og så i tillæg til de her mere passive ting - jamen, så kan man også kontrahere med eskortefartøjer, som Hans også sagde.



Det høje trusselsniveau...jamen, det bliver understreget igen og igen med de eksempler på overfald og forsøg på overfald, vi ser. Det bliver tydeligt illustreret på dansk-opererede skibe - Torm Alexandra den 7. november s.å. [2020]; Maersk Cadiz den 19. december s.å. [2020]; og så senest... {UDFALD} ...Cardiff den 13. januar i år [2021]. I alle tre tilfælde så lykkedes det besætningen at komme i citadel, indtil der kom assistance - fra første tilfælde med Torm [Alexandra] var det et italiensk flåde fartøj. De øvrige enten nigerianske eller private eskortefartøjer, som kom til undsætning; så heldigvis skete der ikke noget ved besætningerne i de tilfælde, men det gjorde der jo altså den 23. januar i år [2021], hvor Mozart blev angrebet. De var gået i et *Safe Room* eller *Store Room*. Måske var det ikke så godt, men det endte jo med, at et besætningsmedlem blev slået ihjel; og 15 blev taget som gidsler, så det er jo stærkt bekymrende; og kikker man på tallene - jamen, så sker ca. 96% af alle kidnapninger til søs i den her region; så altså trusselsniveauet er højt, og vi forventer, at det vedbliver med at være højt i denne her periode.

Jeg synes også, det er vigtigt at pege på, at FE¹ i oktober [2000] i deres årlige trusselsvurdering også nævnte Guineabugten, og pegede på, at de vurderer ikke, at Nigeria, og at lande i regionen i løbet af fire til seks år vil være i stand til at tackle de underliggende årsager til pirater, og derfor ikke effektivt vil være i stand til at modvirke pirataktiviteter - og så også bare lige for at nævne... {UDFALD} ...fiskeskib, som er blevet brugt som moderskib. Det er jo en stærkt bekymrende udvikling, og det viser, at piraterne anvender alle taktikker, og derfor er der behov for noget andet.

For at sige det, som det er: Rederierne har brugt alle de værktøjer, de har rådighed i værktøjsskassen for at beskytte deres besætninger og skib, men det er altså ikke tilstrækkeligt. Derfor er der behov - som vi ser det - for yderligere initiativer.

Hvilke initiativer er det så, vi vil pege på, som kan afhjælpe den nuværende trussel? Det er vigtigt at understrege, at efter vores opfattelse, så er der behov for en strategi på to ben. Det ene ben er initiativer, som peger i retning på den korte bane. Der er selvfølgelig fortsat behov for udbredelse af kendskabet til de udfordringer og trusler, besætninger og rederier oplever i Guineabugten; og derfor er et webinar som dette meget velkomment. Det er også noget, danske rederier arbejder på at udbrede kendskabet til både i forhold til danske myndigheder, politikere, men også internationalt regi, men mere konkret og med direkte effekt imod pirater, så ønsker Danske Rederier en dansk flådeenhed udsendt til Guineabugten for at udføre patruljering og assistere i tilfælde af, at der bliver angreb af pirater på et handelsskib i området; og det betyder selvfølgelig, at skibene skal være udrustede med helikoptere og specialtrænede soldater, som kan udføre boarding. Så er det også vigtigt, at et sådant skib har robust politisk mandat med hjemmefra. Vi ser helst, at et dansk krigsskib er en del af en international coalition af ligesindede nationer eller alternativt indgå i det her nye EU-kon-

¹ FE = Forsvarets Efterretningstjeneste.



cept Coordinated Maritime Presence (CMP). Vi er af den opfattelse, at internationale krigsskibe vil betyde, at der er mulighed for at stoppe ulykken. Samtidig bør Danmark fortsætte med at spille den her aktive og ledende rolle i en kampagne både med at udvide kendskabet til det ad diplomatiske kanaler, og der er vi jo rigtig glade for, at Jens-Otto Hornslund er blevet udpeget til det... {UDFALD} ...og samtidig har vi set forsvarsministeren udtale sig også i franske medier og lign. Det er jo vigtigt, at der bliver øget bevidsthed om problemer blandt øvrige landes beslutningstagere. Så er der også selvfølgelig EU, som skal fortsætte sit engagement i regionen. EU har store finansielle interesser, og det forbedrer til et bedre samarbejde i regionen i kampen mod pirateri. Endelig skal man have mulighed for at bruge private bevæbnede vagter. Det var så den korte bane, men på den lange bane? Der er behov for en afbalanceret tilgang til et dybere samarbejde med de regionale lande for at kunne opnå varige løsninger. Man bør dog ikke afholde sig fra at kommentere på, hvis landene i regionen - og her tænker jeg særligt på Nigeria - ikke lever op til deres ansvar eller løfter, fordi piraterne stammer primært fra Nigeria. Det fortalte Hans jo med al tydelighed, så derfor har de også et særligt ansvar for at løse problemerne. Samtidig skal vi jo også være opmærksomme på, at de fleste lande i Guineabugten har begrænsede muligheder for at støtte op omkring deres respektive farvande. Det er jo vigtigt, at de også føler et ejerskab i at løse problemer, så samtidig bør Danmark også fortsætte med at tilbyde uddannelse og træning, som vi også har gjort tidligere, men det kan også udvides til vedligeholdelse af skibe og udstyr, som bare ligger hen. Det kan være grundlæggende maritim- og flåde-færdigheder og bygninger o.s.v. Det vil være yderst gavnligt, og vi har da også modtaget oplysninger fra nogle af de soldater - nigerianske og kenyanske soldater - som bl.a. det danske frømandskorps har uddannet, og været benyttet i *Counter Piracy Operations*. Så er der også behov for international støtte til yderligere kapacitetsopbygning - altså også skibe, der kan sejle længere - og så er der et sidste punkt: Selvfølgelig retsforfølgelse. Danmark spillede jo, som du var inde på, Lars, i forbindelse med Østafrika en meget stor rolle inden for det juridiske arbejde, men der er også behov for, at mistænkte pirater bliver fanget og bagefter retsforfulgt af landene i regionen; og det er noget, som Danmark bør støtte og gå ind for - og bare som et eksempel: Nigeria vedtog i maj 2019 en lovgivning, som kriminaliserede pirateri, og til min viden så har der indtil videre kun været en retssag, så her kan Danmark måske også spille en rolle.

Ja... Til sidst... Jamen, handelsdialog...bør sikkerhedsspørgsmålet også indgå som et punkt for de vestafrikanske lande, der bliver nødt til at tage affære af hensyn til at sikre deres farvand og søveje, så der er mulighed for fortsat vækst og udvikling, så for kort at opsummere: Vi betragter pirater som den største sikkerhedsmæssige udfordringer for rederier. Rederierne gør alt, hvad de kan for at beskytte deres skibe og besætninger, men de har ikke flere værktøjer i værktøjsskassen, så der er behov for initiativer på den korte bane, som virker, og det er vores overbevisning, at det er et dansk flåde-



skib i området, og så endelig skal der også på den længere bane være en række initiativer og projekter, som... {UDFALD} ...og Danmark og EU har et samarbejde med landene i regionen, og det skal selvfølgelig fortsætte, for der er behov for initiativer, som kan have varig virkning.

Tak for ordet.

Lars Bangert Struwe:

Mange tak, Morten, for at fortælle os, hvad Danske Rederier gerne vil have, og hvordan I ser på situationen.

Jeg giver med det samme ordet videre til den særlige repræsentant for maritim sikkerhed, Jens-Otto Hornslund, som er nytiltrådt, så du er inde i en stejl læringskurve, så vidt jeg kunne forstå på det hele, men mange tak fordi du stille op og værsgo... Ordet er dit.

Jens-Otto Hornslund:

Mange tak, Lars, og tak til Atlantsammenslutningen for at ville høre mig i denne her sag.

Tusinde tak til Hans for de meget interessante informationer.

Jeg fik at vide, at jeg skulle sige noget om, hvad kan vi gøre. Mit svar på det er, at meget allerede er gjort, men der skal gøres mere; og jeg synes, at det, regeringen nu har gjort, det er at sige... {UDFALD} ..., og det gør de, når de er i kontakt med deres kolleger; og det er meget vigtigt for den politiske opmærksomhed; og så har vi også fået ekstra midler fra Stabiliseringsfonden, og så har de været så letsindige at udnævne mig til særlig repræsentant.

Hvad skal jeg så? Jeg skal være med til at øge opmærksomheden på det her emne, så det når bredt internationalt. Jeg bliver et ekstra værktøj oven i det, som allerede andre gode kolleger arbejder med i Forsvarsministeriet, Udenrigsministeriet o.a. steder. Jeg tror også, jeg skal være med til at koordinere. Det gælder herhjemme. Der er stor indsats også ved rederierne og ved rederiforeningen... {UDFALD} ..., som er vigtig; og så har vi også flere muligheder, der er involveret i Danmark - Forsvarsministeriet og Udenrigsministeriet. Det er blevet sagt meget klart af begge ministre; og forsvarsministeren har sagt det meget, meget afklaret: Vi kan ikke gøre det her alene. Det her kræver en fælles international indsats, og det er så det, som jeg skal være med til, og jeg bruger med fuldt overlæg ordet medvirke til.

Jeg kan supplere Mortens indlæg, fordi der er både den langsigtede og den kortsigtede indsats. På den langsigtede indsats der er der mange ting, der kan gå i gang. Morten var inde på nogle helt konkrete eksempler - bl.a., hvor vi prøver at medvirke til at kapacitetsopbygge i kyststaterne; og det er selvsagt vigtigt, at de har kapacitet til det. Hans



var inde på dette emne. Han sagde det ikke på den måde, men det er bekæmpelsen af kriminaliteten i virkelighed; {UDFALD} ...men der, hvor jeg fornemmer, at der bliver taget udgangspunkt i, hvad Hans sagde, så er dette ikke på top-10-listen over de vigtigste politiske udfordringer i de der kystlande, så hvad gør vi så? Ja; så er vi nødt til at tænke lidt bredere, og det er jo et af de her helhedstilgange, som vi har udviklet over bredere tid - også, når vi prøver at samle kræfter til det her... {UDFALD} ...det kan være en kæmpe opgave overhovedet at kunne bidrage til en bekæmpelse af den kriminelle organisation. Man skulle tro, at landene i området selv er interesseret i det, og det er de nok også, men et er kapaciteten, og noget andet er at have tilstrækkelig vilje til at faktisk gå ind og satse på det her; og der kan vi bruge diplomatiske værktøjer. Morten var lidt inde på det med handelsaftaler o.s.v., men man kan også måske finde nogle andre områder, hvor vi kan hjælpe til med nogle af de problemer, som har større interesse i landene. Det er i alle tilfælde noget af det, jeg vil prøve at se på. Det er ikke noget, jeg har aftalt hverken med Udenrigsministeriet eller Forsvarsministeriet endnu. Jeg synes, det er klogt at se, om vi ikke kan prøve at samle kræfterne om det og prøve at få hele dette pirateri længere op på dagsordenen simpelthen ved at gøre noget ved at hjælpe med myndighedssamarbejde på forskellige områder og gøre noget ved at hjælpe med andre udfordringer i det pågældende land, men samtidig så er der jo også det, som Morten kaldte kort sigt.

Jeg vil ikke udtale mig endnu om et dansk skib. Det tror jeg, at Forsvarsministeriet fx har været ude at sige noget om, og det må komme, når vi får forsvarslovgivningen og så ligesom i alle andre lande, der yder bidrag til en tilstedeværelse i området; ja, så skal man jo acceptere, at der også er parlamentariske procedurer til det. Det har jeg selv været med til mange gange i nogle helt andre steder i verden, men det er vigtigt selvfølgelig at hjælpe med det, men en af mine opgaver er at medvirke til at få et styrket ord til et samarbejde; om det er kort sigt eller lang sigt eller hvor hurtigt, vi kan få det på benene, det er svært at sige. Morten nævnte det der Coordinated Maritime Presence, som er et projekt i EU, som en mulig platform, men der er også andre platforme, som vi skal se på. Det er ikke nok, at der er et antal skibe dernede, hvor man skal koordinere tidspunktet, hvor de er der på. Der skal også være et tilstrækkeligt stort antal skibe med gode skrog, som man kalder det i den verden, til at sejle rundt og have koordineret, hvornår de er der. Der skal jo også helst være en form for responsmekanisme; d.v.s., hvis et skib bliver angrebet eller føler sig truet - ja, så kan man altså kontakte et bestemt sted, og så skulle de jo helst få et af de krigsskibe til at sejle hen og hjælpe det pågældende skib; men I må forstå, at der er mere end det. Der er store udfordringer med det. Det betyder jo, at landene skal indgå i et forpligtende samarbejde. Det er så det, vi skal have stablet på benene. Det betyder jo også, at der skal være et antal skibe, så man kan dække et meget stort område; og det er altså en kæmpe udfordring - plus, der skal også være respekt for kyststaternes lovgivning - det dækker dog ikke Somalia det her. Det gælder suveræne stater, hvor regeringsappa-



ratet fungerer, så der er noget der. Det er der også grund til at tale med dem om og involvere dem i den samlede indsats og netop få dem til at se deres egne interesser i det og dermed også få en tale med de pågældende kyststater om, hvad sker der, hvis de tilfangetager nogle af disse pirater; hvor kan man sætte dem i land; hvordan skal de retsforfølges o.s.v. Heldigvis har vi der nogle fortilfælde, og min gode kollega Thomas Winkler har da også meldt sig allerede som en person, jeg kan tale med om det. Han har arbejdet meget med det for nogle år siden; og så er der spørgsmålet om bevæbnede vagter o.s.v. o.s.v. {UDFALD} ...men der er rigtig mange emner, der skal tages fat på.

Jeg må sige det meget kort: Der er gjort meget; der er mange gode kolleger, der har arbejdet med det her i længere tid. Vi skal gøre mere. Det ville være nemt, hvis vi kunne gøre det ved at knipse med en finger. Det er det ikke. Det er heller ikke nok at sende et dansk skib. Der skal flere skib derned. Det skal koordineres, og vi skal have en responsmekanisme, der fungerer for at øge sikkerheden for skibene i området. Det skal gå sammen med den indsats, vi er nødt til at have i forhold til landene i regionen, så vi kan få samtaler med dem om det her og om andre ting, som bevirker, at vi får løftet pirateri længere op på dagens dagsorden.

Det var mit oplæg. Tak!

Lars Bangert Struwe:

Mange tak for det jo. Det var rigtigt godt.

Jeg kan sige til alle oplægsholderne: Vi har fået mange kommentarer særligt via vores Facebook; og så har Jakob Larsen fra BIMCO² lige sagt, at det er stærkt, at det er Danmark, som viser lederskab og afsøger mulighederne på den korte bane, så der er ros, men der er også spørgsmål til os.

Der er selvfølgelig flere, der har Østafrika som deres referenceramme, og jeg vil prøve at samle nogle af de spørgsmål, vi har fået der.

Altså - kan vi tage...nu taler jo Morten om det...om vigtigheden af koordination o.s.v. Er der nogle ting, vi kan lære fra Somalia-casen fra Østafrika, som vi kan tage med over og arbejde videre med i Vestafrika-casen? Det er den ene ting, jeg gerne vil have jer til at tale lidt om overordnet set; og den anden ting er et rigtigt godt spørgsmål: Hvad er guleroden for kyststater, og jeg synes, at Jens-Otto var meget klar på det, at vi skal respektere dem, og de har nogle udfordringer, men spørgsmålet kører lidt på, hvad kan vi lave af gulerod for dem sådan, at de er interesseret i at engagere sig i bekæmpelsen.

² BIMCO = Baltic and International Maritime Council, som er en dansk verdensomspændende arbejdsgiverforening og søfartsorganisation stiftet i 1905.



Jeg ved ikke, om der er nogle af jer tre oplægsholdere, der vil kommentere på det; og det var to forskellige ting. Det ved jeg godt. Morten, værsgo!

Morten Glamsø:

To gode spørgsmål... Det første... Hvad kan man tage med over fra Østafrika? Jamen, på den korte bane så er det, at piraterne fra Østafrika bliver presset på deres *Business Case*. De kan ikke drive deres operationer. Altså det, de startede med, var at angribe kystnære skibe, og så flyttede de længere og længere ud, og de trak væk fra Adenbugten, da man lavede den internationale transitkorridor og placerede en masse krigsskibe der, så de trak ud i Det indiske Ocean; og endte i den sidste ende med snart at operere tættere på Indiens kyst end Somalia, så det er et enormt stort område, men det lykkedes jo i sidste end at presse dem på deres *Business Case*; og det mener jeg også, at vi kan gøre i Guineabugten altså, så er det...så har Hans jo helt sikkert ret i, at pirateriet kun er en del af deres forretningskompleks, men set fra et rederisynspunkt så er det jo det, der sker til søs... Det er kidnapningerne...og man kan gøre det mindre attraktivt, så er man jo allerede godt i gang; og så har jeg en lille kommentar også i forhold til, hvor mange der skal bruges i Vestafrika sammenlignes med Østafrika. Jamen, i Østafrika var der jo tale om et område svarende til Europa... {UDFALD} ...det er jo ikke det samme, vi taler om i Vestafrika Jeg vil mene, at det er nogle færre krigsskibe, men som er veludrustede med helikopter, som der er behov for, men så er der selvfølgelig også behov for samarbejde mellem landene, for man skal jo have forsyninger, og så skal man have retsforfølgelse forhåbentlig, men det kan man jo også godt lægge op til; jamen, det at de er dernede...jamen, så laver man nogle kapacitetsopbygninger...laver noget træning samtidig for de regionale flådestyrker, så det bliver en *win-win-situation*, og det er jo sådan, det i min optik skal sælges. Det er jo ikke sådan, at vi skal her fra Europa og overtage det. Det skal jo være i samarbejde, og det håber jeg også, at mit indlæg gav udtryk for, og om den sidste... Jamen, her er gulerod bedre sikkerhed. Det skaber jo et bedre råderum for investeringer - investeringer i de regionale lande, som kan være til...kan skabe vækst og udvikling... Nigeria er jo det rigeste land i regionen, men de andre lande - jamen, de kunne jo godt bruge noget ekstra udvikling, så det kunne jo godt være, hvis sikkerheden kommer højere op, at det gør det mere attraktivt for andre at investere i regionen.

Lars Bangert Struwe:

Tak for det, Morten. Hans og Jens-Otto - har I kommentarer? Hans, værsgo!

Hans Tino Hansen:

Jeg vil starte med at sige, at generelt kan man slet ikke bruge situationen over ved Somalia til særligt meget, når det kommer til Guineabugten. Den bliver hele tiden trukket frem - af journalister og alle mulige mennesker. Problemet er bare, at det er helt væsens forskelligt. Hvis vi starter på det strategiske plan så var/er rutiner ruterne forbi



Somalia, der er hovedfærdselsåren for verdenshandel. D.v.s., at fra det tidspunkt, hvor der kom tilstrækkelig megen kriminalitet - kapringer - så begyndte det faktisk at true verdenshandelen - d.v.s. handel fra Europa til Asien og fra Asien til Europa og også fra Den persiske Golf til Europa. Det er faktisk det vigtigste, fordi den trafik, der er til Guineabugten, er jo regional. Det går til et regionalt område. D.v.s. for politikerne internationalt, og nu tænker jeg ikke så meget på søfartsnationerne og måske USA o.a., så er det faktisk ikke noget særligt stort problem. Den anden ting er, at mange af de ting, vi gjorde i og omkring Somalia, kan vi ikke gøre i Guineabugten, hvilket vi allerede har været inde på. Fx det her med bevæbnede vagter. Det er ikke noget, som Nigeria vil acceptere på nogen måde, og det tror jeg ikke, de kommer til på noget tidspunkt, og det har noget at gøre med...skal vi sige deres selvforståelse...og at de mener, at det er deres jurisdiktion o.s.v. o.s.v. Der er dog nogle ting vi kan bruge, og en af de ting, vi kan bruge, det er den lærdom, vi fik med at opstille flådestyrker og *Task Forces*, fordi det var vi faktisk ikke specielt gode til før. Det eneste sted, hvor vi havde det, var i Task Force 150, og i øvrigt i den der er i Den persiske Golf, og så fik man Task Force 150, der ligesom kunne arbejde med antipirateri, og det var jo en del af koalitionen mod terror. Så fik den her EU-styrke Atalanta, og så var NATO også dernede, så vi kan sige, at de her erfaringer var fra de operationer og den måde, det blev skabt, kan vi bruge til noget, for det kan også baseres på Guineabugten. Når det så kommer til, hvad kan vi gøre for at få dem interesseret... En ting det er jo, at sikkerhed altid er bedre...det er det jo...pr. definition...men for dem er pirateri og kidnapninger og det her røveri ikke særligt store problemer, og det er det ikke, fordi for dem - fx i Ghana - er det ulovligt fiskeri. Vi taler om, at de har tabt over USD 300 mia. i indtægter eller værdi... {UDFALD} ...hvis vi kan bygge noget ind i den her løsning, for Guineabugten, hvor vi faktisk adresserer nogle af deres problemer, samtidig med, at vi fik løst vores problemer, og det er ikke for at sige, at vi ikke skal gøre begge dele, men vi skal bare være smarte, og vi skal få EU til at arbejde med det her, og det kan være, at vi skal hjælpe dem med at opbygge en kystvagt, som både kan håndtere pirateri, men også kan løse deres problemer med kinesiske fisketrawlere og alle de problemer, de har, fordi for dem er det meget større problemer. Det gælder også for smugling. Her taler vi om USD 2-6 mia. i det område - altså ikke kun for Ghana, men for Guineabugten og Vestafrika.

Lars Bangert Struwe:

Yes! Mange tak! Jens-Otto - har du kommentarer til det her?

Jens-Otto Horslund:

Jo! Jeg er meget enig med det, der er blevet sagt, at man skal selvfølgelig smadre deres *Business Case*. Det er så, som Hans siger, lidt sværere end som så. Antallet af skibe vi kan udsende...det er forsvarsrådgivning, som vi skal lytte til der, men jeg forstod på et møde, jeg havde i går, at det er trods alt et stort område - også i forhold til de skibe...det antal, der kan forudses at komme dertil fra europæiske lande...men ikke



desto mindre...det må vi se på, og det vil vi selvfølgelig gøre, hvad vi kan for at bidrage til, men jeg vil også sige, at lige præcises de eksempler, Hans giver med at få taget på nogle af de områder, som er mere vigtige for dem - det er fiskeri, det er smugling og sådan noget... Det er utroligt vigtigt. Jeg vil måske gå endnu længere at sige, at der er jo også desværre, kan jeg forstå på nogle i alle tilfælde, en forbindelse til andre kriminelle miljøer, som er længere nordpå - på menneskesmugling, som jo også er et enormt problem for Europa - for nu at tale lige ud af posen - så der er jo mange ting, der kan, hvis vi lykkes med at sætte tingene sammen, som kan give mening både for landene i området, men også for landene i Europe, så vi har en fælles interesse i at få lukket opbygningen af de der flåder, som vi havde på den anden side af Afrika, tror jeg er et længerevarende projekt. Hvis vi gerne vil have noget nu, så tror jeg, vi skal se på nogle lettere modeller, og derfor kan det være, at det her Coordinatede Maritime Presence kan være en udmærket platform til at udvikle, eller nogle andre løsere samarbejdsstrukturer, hvor vi også kan få lande med uden for EU. Det, tror jeg, er vigtigt. Det, som Hans har sagt, så var der en anden interesse til stede, end de er her, men fordi det er regional handel, der foregår, så må man forudsætte, at regionen selv har interesser på spil også i forhold til det, og det er noget, vi skal bygge...og igen...bygge på med noget, som giver mening for dem også, så kan det være, at vi kan nå et godt stykke videre.

Lars Bangert Struwe:

Man kan jo også sige, at der har været...været kapacitetsopbygning i området i mere end ti år. Jeg mener, briterne startede en Royal Navy-kapacitetsopbygning i Ghana for fjorten år siden eller sådan noget³, og Frankrig og USA har jo også bidraget. Der er mange, der har bidraget med kapacitetsopbygning, men det er jo så store områder...der er så mange stater, der er involveret i det, at der er rigeligt at gribe fat i, om jeg så må sige.

Vi har fået et spørgsmål, om man kunne lave - jeg tror, det var Morten, som var inde at tale om transitkorridoren, som vi jo kender fra Østafrika - men problemerne er vel, at det kan man ikke gøre på samme måde, fordi der er mange forskellige anløbssteder; der er mange forskellige havne, vi taler om; det er den regionale trafik og ikke en SLOC, vi har med at gøre, så lige præcise det, du siger: Vi kan ikke bare applicere løsningen fra Østafrika herpå. Er det noget, du vil uddybe, Hans?

Hans Tino Hansen:

Ja og nej! Det kan man...hvis man kikker på korridorerne... Hvis man ser på angrebene syd for Niger-deltaet, så har det noget at gøre med, at det er der, offshore-skibene sej-

³ Se Udenrigsministeriets "Gulf of Guinea Maritime Security Programme, 2019-2021", <file:///C:/Users/Claire/Downloads/GoG%20MSP%20Programme%20Document%20with%20annexes.pdf>.



ler ned til offshore-plattformene, og det er der, hvor de fleste af olie og gasskibene befinder sig, og derfor er det et oplagt sted at angribe. Det er klart, at det er sådan, som det var ud for Somalia, at hvis vi begynder at beskytte der - har nogle krigsskibe liggende og måske også har nigerianerne med og sådan nogle ting - så flytter de bare et andet sted hen. Sådan fungerer det. Jeg plejer at sige, at kriminalitet er som en bæk ude i skoven. Hvis du begynder at lægge sten nede i bækken, så løber vandet bare udenom, og sådan vil det være, men man skal selvfølgelig gøre en indsats, så man kan godt låne nogle af tingene og lave nogle, om jeg så må sige, korridorer, hvor man kan sikre trafikken måske... {UDFALD} ..., men det er ikke nok, og det giver ikke 100% sikkerhed. Det er der ingenting, der gør udover over konvojer, og det er helt urealistisk.

Lars Bangert Struwe:

Der svarede du jo så på et andet spørgsmål, nemlig om man kan lave konvojering; og der siger du, at det er urealistisk i området, men du nævnte også noget med offshore-industrien. Har den kunnet beskytte danske platforme? Er der noget, man kan lave derfra?

Hans Tino Hansen:

Ja og nej! Det er sådan, at alle offshore-installationer i Nigeria, de har et sikkerheds-setup. Det sikkerheds-setup...det er olieselskaberne, der har platformene der, ligesom de står for det sammen med den nigerianske regering, og d.v.s., at en stor del af de her ressourcer, der er også givet private eskorteskibe [HANS TINO HANSEN HENVISER I DET FLG. TIL VISUELT PRÆSENTATIONSMATERIALE], men de har alle sammen et skrognummer, der alle har hvide tal og bogstaver, sådan så den nigerianske flåde kan trække dem ind i flåden og lave dem til national *tasking* så at sige; og alt det her servicerer offshore-sektoren; og d.v.s., at der faktisk er rigtig få tilbage af en vis kvalitet til at servicere vores tankere, fordi meget af det ligger ude ved offshore-installationerne, og hvorfor gør det det? Det er fordi, at det var offshore-installationerne og -skibene, der blev angrebet helt tilbage i 2005-2006-2007 o.s.v., og indtil de kunne beskytte sig selv... {UDFALD}.

Lars Bangert Struwe:

Mange tak for det.

Jeg tænker på, at noget af det vi diskuterede, da vi diskuterede pirateri ud for Østafrika og problemerne der med kyststaterne, var muligheden for at undgå, at pirater eller andre typer kriminelle ligesom kan hoppe fra en kyststats territorium til en anden og på den måde ligesom lave helle, som vi kender det fra legen i skolegården... Jeg kan huske, da jeg sad og kikke meget på Vestafrika, havde man det som udfordring. Jeg ved ikke, Morten eller Hans, om I har et bud på det, for det er jo der, hvor diplomatiet kunne træde ind og gøre et forsøg på at aftale at jage kriminelle, hvis de går ind i territorialfarvand.



Hans Tino Hansen:

Det er jo ikke de andre kystlande, der er problemet her. Problemet er, at stort set alle angreb, hvor der er kidnapninger eller 99,999% går tilbage til Niger-deltaet, hvor det nigerianske militær og politi...politiet kan intet gøre...men hvor det nigerianske militær stort set ikke kan gøre noget. Selv hvis de kunne, så gør man det ikke på gr. af den våbenhvile, der er fra 2015, og det gør jo, at det er sådan en selvforstærkende effekt, så det er ikke Ghana; det er ikke Cameroun; det er ikke Togo; det er ikke Benin, der er problemet her. Der er enkelte sager, der går ud fra de lande, men det er ikke der, hvor problemet ligger, så man har ikke helt samme situation som på den anden side.

Jeg vil også lige sige, at i forhold til det med konvojeskorte... Konvoj er så militært meget komplekse operationer, og vi har faktisk ikke haft konvojer siden Tanker War i Den persiske Golf siden 1980'erne. Da havde man helt andre ressourcer og en helt anden måde at sætte tingene op. Det man gør nede ved Nigeria, det er, at man har eskorte *one-to-one*; d.v.s., at man har fx en tanker fra terminal, og så har den et LMG-eskorteskip⁴. Problemet er bare, at det ikke giver nogen beskyttelse. Jeg har eksempler på, at de angriber eskorteskibet først, og d.v.s., det vil de ikke gøre, hvis det var et større krigsskib, men de her eskorteskibe er lige præcis nok til, at de faktisk kan gå på dem i nogle tilfælde, og det gør bare, at de her modeller skal man lige se på, hvad der egentlig er muligt, og hvad der er realistisk, og så kan man måske arbejde for nogle korridorer, der er beskyttet af krigsskibe fra den internationale koalition eller styrke eller *Task Force*.

Lars Bangert Struwe:

Tak! Jeg ved ikke, Morten, om du vil kommentere på det? Værsgo...

Morten Glamsø:

Det kan godt være, der vil være en udfordring inde i territorialfarvandet, hvis vi taler om militære operationer; hvis man taler om forfølgelse ind i territorialfarvandet; men hovedparten af det vi ser i øjeblikket, er jo langt fra kysten - langt fra territorialfarvandet - og der er det jo frit for alle at operere, så jeg ser det ikke som et stort problem.

Lars Bangert Struwe:

Det er godt at høre.

Når jeg hører jeres oplæg, og når jeg kikker tilbage på det, jeg selv har arbejdet med, så synes jeg, at Hans har fat i, at det, vi lærte dengang, var faktisk at opstille enheder, som kunne arbejde sammen, og det var egentlig ligegyldigt, hvad det var for en *Task Force* eller operation, de hørte ind under, så kunne man etablere samarbejder i om-

⁴ LMG = let maskingevær.



rådet, og hvor at man også kunne spille ind med de meget forskellige *Rules of Engagement*, de forskellige grå skibe havde; og der ser jeg selv en af de meget store udfordringer, for hvis Danmark på den ene eller anden måde skal tage *lead* på det her område, det er ligesom at få de andre engagerede, og det at komme med den gode fortælling tor jeg, at det er en af de fortællinger, vi kan tage med fra Somalia; det var, at der lærte vi at opbygge nogle ting, så der er i alle tilfælde noget, vi kan tage med.

Vi har fået et spørgsmål fra en, og det er nok til de af jer, som har mest *hands-on* på det. Det er: Nu bliver der talt om flygtningestrømme, men har forholdene i Sahel-provinsen påvirket nedad, om jeg så må sige, eller hvordan og hvorledes? Hans - er det de kriminelle netværk, der opererer?; og Morten må også godt svare på det her - og er der nogen, som har kommentarer på det med Sahel og den uro, der er der, og om det kan påvirke området?

Hans Tino Hansen:

Altså... De kriminelle netværk i Vestafrika og Sahel er jo forbundet. Det er der ingen tvivl om. Det er alle former for smugling; det er alle former for kriminalitet. Det gør ikke nødvendigvis, at de har fælles interesser, og det der med at på, når man taler om Niger-deltaet, og hvad de grupper der er dernede, og Boko Haram⁵ der er oppe i det nordlige Nigeria og igen: Den kriminalitet der er med våben, og alle forskellige ting... {UDFALD} ...det er relativt kompliceret. Om det har betydning for lige præcis det her spørgsmål? Det mener jeg faktisk ikke, det har. Det er klart, at, som jeg nævnte tidligere, så har de her grupper jo mange forskellige kriminelle aktiviteter; men de har også lovlige aktiviteter, og så er det, at det bliver interessant. Bl.a. da man lave våbenstilsandsaftalen, så betalte man de her grupper for at beskytte de her oliepipelines og offshore-installationer, som de havde angrebet tidligere. Det var sådan en meget spøjst vagtopgave, de fik, men vi mener faktisk ikke, at det betyder noget, selv om alt er forbundet, så det er ligesom lidt makroplan og mikroplan, eller hvad man skal sige...strategisk og operativt vi taler om.

Lars Bangert Struwe:

Fint!

Vi har fået et par spørgsmål... Jens-Otto, værsgo!

Jens-Otto Hornslund:

Det har Hans formentlig ret i. Det, som jeg ser som forbindelsen, det er, som jeg også har set i spørgsmålene i chatten, hvad er det, man satser på og vil være med til at bygge op; og finansielt er der forbindelser nogle steder, som kan være interessant,

⁵ Boko Haram er en militant nigeriansk islamistisk terrorgruppe under ledelse af Abubakar Shekau. Boko Haram blev grundlagt i 2002; og i marts 2015 blev Boko Haram officielt en del af Islamisk Stat.



men jeg må nok sige, at vi skal se på, hvad landene i området kan have interesse i, at vi bidrager til at håndtere. Det var det overordnede budskab. Jeg er heller ikke professor i Sahel. Det har vi heldigvis nogle gode mennesker i, som skal belære mig lidt på det område.

Lars Bangert Struwe:

Jeg kan meget tydeligt mærke, at vi har en række personer, som har været udsendt til Østafrika, som sender besked, og de spørger jo, hvis jeg skal forsøge at sammendrage det lidt...jamen, glemmer vi nu situationen i Østafrika og Det indiske Ocean? Tilbage i 2013-2014 stillede folk spørgsmålet, om vi glemmer forholdene i Guineabugten, og nu får vi så i virkeligheden det modsatte spørgsmål: Glemmer vi nu situationen i Det indiske Ocean?, og hvordan sikrer vi, at der fortsat er et rimeligt sikkerhedsniveau der, således at det ikke popper op? Jeg ved ikke, om der er nogen af jer, som kunne tænke jer at kommentere på det? Ja - Jens-Otto og derefter Morten.

Jens-Otto Hornslund:

Jeg er jo næsten forpligtet til at svare og sige, at det gør vi ikke. Det bliver ikke glemt, men truslen er jo reduceret meget kraftigt, siden man tog fat på det. Jeg tror ikke på nogen måde, at det bliver glemt - også af de grunde, som Hans nævnte, så det bliver ikke lagt til side. Nu er det jo sådan med medieopmærksomhed og politisk opmærksomhed... De to ting hænger sammen...at nu er det her i Guineabugten, at det sker, så derfor får det særlig opmærksomhed, og det er et andet problem at gøre noget ved.

Morten Glamsø:

Tak - og det er jeg rigtig glad for, at Jens-Otto også understreget, at det ikke bliver glemt, {UDFALD} ...vi har jo også set, at EU...at operation Atalanta er blevet forlænget...at mandatet er blevet forlænget endnu engang...så også på EU-plan er det ikke blevet glemt.

Lars Bangert Struwe:

Tak for det!

Vi har fået et spørgsmål om piraternes organisering i Nigeria. Der lægges op til, at der må være forbindelser mellem piraterne og dele af myndighederne og dele af de kriminelle miljøer. Jeg husker selv, at vi havde et seminar i 2010, Hans, hvor der var, der tale om en navngiven nigeriansk admiral, der vist nok havde fået sig nogle store lommer lige pludselig, men er der nogen, der vil kommentere på forbindelserne og organiseringen? Værsgo, Hans!



Hans Tino Hansen:

Jamen; hvis vi går tilbage i tiden, så har der være forbindelser mellem nigeriansk militær og politi og kriminelle grupper - {UDFALD} ...sådan er det bare desværre, og det har nok noget at gøre med de vilkår, de har at arbejde på...løn o.s.v. o.s.v. Der har også været salg af våben til oprørsgrupperne o.s.v. o.s.v. Hvis vi snakker om dem, der har maritim erfaring - det har jeg også nævnt tidligere - så ser vi nigerianere med en eller anden form for søfartsuddannelse eller erfaring skibe og endda også i nogle tilfælde navigationsuddannelser. Der, hvor vi havde de her tankskibskapringer, hvor de blev kapret og trukket hen til Nigeria, og hvor man så flyttede fragten over i andre mindre produkttankere, da var det typisk sådan, at besætningen faktisk blev lukket inde, og så var det en nigeriansk besætning, som overtog kommandoen; og det er jo klart, at hvis man tjener, hvad man tjener i Nigeria, og man bliver tilbudt sådan et job - jamen, så kan det godt være, at man ikke føler sig så kriminell; man gør det jo bare som et andet job; man får bare 10-20-30-40 gange så meget, som man ellers ville have fået; og d.v.s., at de har adgang til folk, der har disse kompetencer.

Lars Bangert Struwe:

Det var nogle vigtige pointer, og der kommer du jo i virkeligheden ind på et generelt problem med pirateri, Hans, nemlig den afledte effekt...på mange måder dem, der tjener virkelig mange penge på det, det er jo havneknepperne; det er de prostituerede; det er dem, der tjener i land, om jeg så må sige...ikke bare den enkelte pirat men der, hvor den enkelte pirat bruger sine penge...forbruger sine penge...og man skal jo huske, at pirater jo aldrig nogensinde har levet hele deres liv til søs. De går jo ind og bliver en del af det lokale samfund. Yes! Morten, du har en kommentar.

Morten Glamsø:

Jeg vil også bare sige, at du rammer noget af det, der præcis er udfordringerne med det, der foregår i land i Nigeria, og det kender vi også til med kommandooverdragelsen fra den nigerianske flådechef, som jo netop i sin tale påpeger en masse brodne kar i organisationen; og så må vi jo håbe, at der kommer handling bag de udtalelser, for det er et velkendt problem.

Lars Bangert Struwe:

Mange tak for det.

Vi har fået et sidste spørgsmål lige inden lukketid; og det er, om I ser en risiko for, om piraterne flytter sig, men hvis der bliver lagt låg på den indtægt, der er hos menneskesmuglerne i Middelhavsområdet, om man kan se pirateri dukke op i Middelhavsområdet eller den nordafrikanske kyst afledt af, at der nu er nogen, som tjener penge på menneskesmugling. Er der nogen, der vil kommentere på det?



Hans Tino Hansen:

Hvis det er kriminelle netværk i Nordafrika, så er det nok ikke særligt sandsynligt, idet de tjener rigeligt på det, og at de kan vælge alle mulige andre ting. Det kriminelle netværk i Nordafrika er ikke pirater. Det er de først, når de sejler ud. De er involveret i alle mulige andre aktiviteter end pirateri. Vi skal faktisk et helt andet sted hen for at se en sammenhæng, og det er Malaccastrædet tilbage i 2004-2005-2006, hvor der var pres på området, hvor man flyttede arbejdsområde eller geografi inden for Indonesien, og det er jo nok det, der vil ske inden for Nigeria: Man flytter forretningsområde inden for Nigeria, men man flytter ikke andre steder hen. Som sagt: Jeg tror ikke på, at det her oppe i Nordafrika...der tjener de rigeligt med penge på alt muligt andet til overhovedet at begynde med det... Det er også alt for risikabelt.

Lars Bangert Struwe:

Yes! Rigtig gode pointer.

Er der nogen, der vil komme med en afsluttende kommentar? Ja; Morten, værsgo!

Morten Glamsø:

Jeg vil gerne sige tak for, at I tog initiativ til at arrangere dette webinar.

Vi har haft nogle gode diskussioner. Vi har også kunnet se på deltagerantallet, at det har været interessant. Der er sikkert mange udfordringer i det, men altså; der er også nogle af de lavt hængende frugter, som jeg håber, at vi kan samarbejde på, så vi kan få gjort situationen bedre i regionen for besætningerne og skibene.

Lars Bangert Struwe:

Mange tak, Morten - og Jens-Otto; du markerede.

Jens-Otto Hornslund:

Det er rigtigt. Der er mange udfordringer. Det er vi klar over, men skal også have ambitioner på området. Det er det, som regeringen har lagt op til, og så skal vi bruge alle kloge mennesker til at finde ud af, hvordan vi gør det bedst og får mest ud af det; så selvfølgelig skal vi have ambitionen, og lavt hængende frugter skal høstes, men vi skal gøre en indsats for det, og det er der mange gode kræfter til. Tak!

Lars Bangert Struwe:

Mange tak for det; og så Hans.



Hans Tino Hansen:

Tak for initiativet.

Det har været glimrende diskussioner og gode oplæg og spørgsmål. Det er det, der skal til for at udbrede kendskabet til det her med ordentlige diskussioner og en ordentlig debat...få mere bredde på debatten...for det er en politisk diskussion, som bør få fat i mange flere, men tak for initiativet.

Lars Bangert Struwe:

Selv tak og mange tak for, at I stillede op; og rigtig mange tak til publikum for at være til stede. Jeg kan se, at der har været rigtig mange på vores Facebook, og det er mig en stor glæde, at vi kunne lave dette her.

Jeg siger mange tak og ønsker alle en god dag. ❖

Biografier på oplægsholderne



**Hans Tino
Hansen,**
Risk Intelligence

Hans Tino Hansen er stifter og CEO for Risk Intelligence. Han er cand.polit fra Københavns Universitet, og han interesserer sig for international politik og økonomi, sikkerheds- og forsvarspolitik, krigshistorie, den kolde krig, kultur, rejser samt diverse sport herunder specielt fodbold, hvor han ofte, når der ikke er pandemi, kan findes i Parken på sin faste plads på Nedre C og med mellemrum på Stamford Bridge i London.

Risk Intelligence er et dansk børsnoteret efterretningsanalysefirma med hovedkontor i Hellerup, der beskæftiger sig med trussels- og risikovurderinger primært for den maritime sektor, men også for statslige kunder og forsvar i NATO-lande og lande, der kan opfattes som allierede med Danmark. Risk Intelligences maritime kunder opererer 14,7% af den globale handelsflåde. Risk Intelligence opdaterer situationsbilledet 24/7/365 gennem ansatte analytikere i Singapore, i Europa og i Nordamerika, og får sine oplysninger fra en meget bred vifte af kilder, herunder Risk Intelligences kunder.



**Jens-Otto
Hornslund,**
Udenrigsministeriet

Man skal være sig for at anvende betegnelsen vidunderdreng, men når man kan blive ansat som fuldmægtig i et ministerium inden færdiggørelsen af sit speciale, så er der nogen, som har spottet et talent af en vis kaliber. I første omgang gik turen i 1987 til Finansministeriet, men allerede året efter gik turen til Udenrigsministeriet. Første udstationering kom i 1991, hvor Jens-Otto Hornslund var 1. sekretær og souschef på den danske ambassade i Saudi Arabien. Efter turen til Saudi Arabien kom der i den grad til at stå sikkerhedspolitik på dagsordenen. Arbejdet med NATO kom til at fylde meget - og det i en tid med terrorangrebet på World Trade Centre, hvor Jens-Otto Hornslund befandt sig på tjenesterejse i Washington, D.C. med Det udenrigspolitiske Nævn, hvormed han på nærmeste hold oplevede terrorangrebet, som også omfattede et anslag mod Pentagon. NATO-hovedkvarteret i Belgien var i 2003-2005 Jens-Otto Hornslunds arbejdsplads. Inden ambassadørposterne i Finland og Holland skulle bære Jens-Otto Hornslunds navn, vendte han for en kort stund tilbage til Saudi Arabien som ambassadør med særligt arbejdsområde som følge af Muhammed-krisen. Siden 2017 har Jens-Otto Hornslund været Danmarks ambassadør til Holland, idet han i 2018 tillige blev vicepræsident for Den internationale Straffedomstols (International Criminal Court) administrative og lovgivende forsamling, Assembly of States Parties, hvis opgave det bl.a. er at udpege dommere og anklagere. Den 18. januar 2021 kunne udenrigsminister Jeppe Kofod så præsentere Jens-Otto Hornslund som særlig repræsentant for maritim sikkerhed - en stilling, der er forankret i Udenrigsministeriet og Forsvarsministeriet, hvor opgaven bliver af fokusere på de aktuelle udfordringer i Guineabugten samt understøtte regeringens bestræbelser på at samle flere lande til en øget militær indsats i regionen. Hvorvidt Jens-Otto Hornslund, der er cand.scient.pol., i dag kan se tilbage på tiden som håndboldspiller i Gjellerup KFUM som fundamentet til sin nuværende

karriere, skal være usagt, men Jens-Otto Horslund kan om nogen magte at have flere bold i luften. På Dronning Margrethes 70-års-fødselsdag blev Jens-Otto Horslund ridder af 1. grad af Dannebrogordenen, som han bærer sammen med flere udenlandske kommandørkors.



*Morten
Glamsø,
Dansk Rederier*

Siden 2008 har Morten Glamsø været en del af Danske Rederier - nu i stillingen som sikringschef. Han er ansvarlig for varetagelse af danske skibsfartsinteresser vedrørende security, herunder bekæmpelse af pirateri både ved Somalia og i Guineabugten. Han er også ansvarlig for andre emner som bl.a. sejladsikkerhed og arktiske forhold. Fx er han Danske Rederiers repræsentant i Arctic Economic Council. Han er oprindelig uddannet officer og skibsfører i søværnet. Senest har han afsluttet en Executive MBA-uddannelse i Shipping og Logistik (også kendt som "den blå MBA") ved CBS. I sit arbejde har han tæt kontakt med medlemsvirksomheder, myndigheder og beslutningstagere.

Danske Rederier er en branche- og arbejdsgiverorganisation for dansk skibsfart, som er Danmarks største enkeltstående eksporterhverv. Af medlemmerne, der tæller rederier med deres skibe fra over 90 rederier og offshore-selskaber, har halvdelen skibe under dansk flag, mens den anden halvdel, de associerede medlemsrederier, driver deres aktiviteter fra Danmark uden at have skibe under dansk flag. Danmark er i øjeblikket verdens 12. største søfartsnation, hvis man måler på opereret tonnage under dansk flag, og verdens femtestørste søfartsnation, hvis man ser på de danske rederiers samlede opererede tonnage. Danske Rederier blev stiftet i 1884 og har siden været samlingspunkt for det danske rederierhverv.



*Lars Bangert
Struwe,
Atlantsammenslutningen*

Lars Bangert Struwe er ph.d. i historie (og inden da cand.mag. i historie og statskundskab). Gennem sin tid i Atlantsammenslutningen, hvor han blev ansat i 2016, har han forstået at sætte dansk udenrigs-, forsvars- og sikkerhedspolitik på dagsordenen. Det gælder i forhold til ministerier og organisationer samt medier. Derudover har udlandet for alvor fået øjnene op for Lars Bangert Struwe, idet han bl.a. i marts 2019 har været indkaldt af det skotske parlament som ekspert inden for områder, der kan have betydning for eventuel skotsk selvstændighed og behovet for etablering af et nationalt forsvar samt blive en del af det internationale samfund. Foruden de professionelle fora har Lars Bangert Struwe formået at nå ud til den brede befolkning. Han har således formået at skabe forståelse for, at udenrigs-, forsvars- og sikkerhedspolitik godt kan mødes i øjenhøjde af ikke-professionelle. Tilgangen hertil har været at skabe forståelige veje til et komplekst arbejdsområde, og det er lykkedes. Det er bl.a. lykkedes via videopodcasten Mandagsparanoia, men også via ikke-akademiske artikler på atlant.dk, akademiske fremstillinger i form af Atlant Brief og mange flere tiltag er udenrigs-, forsvars- og sikkerhedspolitik bragt ind i hjemmene, skolerne, arbejdspladserne m.fl. på en nem og forståelig måde. Lars Bangert Struwe har i sin karriere være tilknyttet Udenrigsministeriet (2011) som konsulent på Danmarks anti-



piratstrategi og Søværnets Officersskole (2012-2014) som konsulent i krigsteori (strategi).



Henvisninger til artikler m.fl. på internettet

i

https://www.soefart.dk/article/view/749855/forsvarsministeren_ser_behov_for_at_beskytte_skibe_mod_piratangreb_i_guineabugten.

ii

<https://www.berlingske.dk/internationalt/dansk-tankskib-angrebet-af-pirater-ved-afrika>.

iii

<https://um.dk/da/nyheder-fra-udenrigsministeriet/newsdisplaypage/?newsID=6731D259-FFED-4529-BECB-268EF620ED97>.

iv

<https://www.berlingske.dk/internationalt/hey-det-her-er-en-sjov-business-det-vil-jeg-proeve>.

v

<https://www.berlingske.dk/kronikker/piratstrategien-er-den-en-succes>.

vi

<https://www.information.dk/indland/2009/04/piratjaegerne-vender-hjem>.

Atlantsammenslutningen

Atlantsammenslutningen er en sikkerhedspolitisk tænketank, der med en forskningstilgang har til opgave at oplyse danskerne om sikkerheds-, forsvars- og udenrigspolitik.

Atlantsammenslutningen har siden 1950 lagt stor vægt på det internationale samarbejde, det transatlantiske forhold og NATO.

Atlantsammenslutningen støttes af en årlig finanslovsbevilling via Udenrigsministeriet og Forsvarsministeriet.

*Atlantsammenslutningen
Roskildevej 28A
2000 Frederiksberg C
Tlf. 3059 1944
Mail: atlant@atlant.dk*

www.atlant.dk