

Motion till riksdagen 2011/12:U297

av **Annelie Enochson (KD)**

Piratverksamhet i världens farvatten

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om återupptagna militära insatser i Indiska oceanen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheten att beväpna handelsfartyg som går i farvatten med piratverksamhet.

Motivering

I takt med den ökade globaliseringen i världen och Sveriges roll som exportnation får vår sjöfart en allt mer central roll i upprätthållandet av vårt välfärdssamhälle. Handeln mellan länder integrerar och förenar. Under de senaste 20 åren har världens handel ökat tre gånger snabbare än den globala tillväxten. Det välstånd vi har idag är helt beroende av en globalt fungerande handel, och mer än 90 procent av den handeln är sjögående.

Utanför Afrikas horn har piratverksamhet plågat sjöfarten under många år och denna verksamhet eskalerar i omfattning. På ett område lika stort som hela EU rör sig snabba skiffbåtar, ofta förklädda till fiskebåtar och i allt högre grad opererande från moderskepp. Piratverksamheten är lukrativ och möjliggör ett lyxliv som annars är svåruppnåeligt i främst det dysfunktionella Somalia. Kapningen av fartyg syftar till att begära lösensummor för människor och materiel om inte materielen kan avyttras direkt.

Området runt Afrikas horn är ett av världens mest trafikerade farvatten. Cirka 25 000 passager görs av handelsfartyg i detta område.

I maj 2011 fanns det 529 civila sjömän och 24 handelsfartyg i piraternas våld. Förra året kapades 61 fartyg med 1180 sjömän ombord. Antalet anfall och kapningar har ökat varje år under de senaste åren och ser inte ut att minska. Inte bara stora oceangående handelsfartyg drabbas, svårt ansatta är också regionala fiskare.

Fel! Okänt namn på

För de internationellt opererande rederierna måste den ökade risken innebära ett kostnadstillägg uppgående till mellan 10 och 20 procent. Kostnadstillägget hamnar i slutändan hos konsumenterna. Den norska rederiföreningen beräknar att piratverksamheten utanför Somalia har kostat 12 miljarder USD, varav huvuddelen är för de internationella bevakningsoperationerna.

Betydligt värre är dock säkerhets- och arbetsmiljörisken som pirathotet utgör för de sjömän som under dagar och veckor färdas genom osäkra vatten. Ingen bransch skulle acceptera att arbeta under förhållanden av det här slaget under förlängd tid.

Sveriges välstånd beror mycket på det faktum att vi är en framgångsrik exportnation med stark frihandelstradition, å andra sidan utsätts många sjömän för ett lidande och en oacceptabel brist på säkerhet på sina arbetsplatser för att Sverige skall njuta frukterna av frihandel. Därför har Sverige en moralisk skyldighet att agera mot denna piratverksamhet.

Fartygen bordas och beskjuts av förbrytare helt utan förpliktelser till krigskonventioner. Beskjutningen är emellanåt tung. När BW Austria beskötts med pansarskott under våren 2011, var hon lastad med 46 000 ton gas. Förutom de fatala konsekvenserna en antändning skulle innebära, är miljökonsekvenserna svåra att överblicka. Att behöva anlita privata säkerhetsstyrkor för att skydda sin personal och sina varor saknar motstycke för vanliga handelsmän. Flera rederier tvingas dock nu beväpna sina handelsfartyg med inhyrd säkerhetspersonal. Länder som Norge och Singapore accepterar att handelsfartygen kan få beväpnas.

Nato stödjer de internationella insatserna utanför Afrikas horn genom Operation Ocean Shield. Danmark bidrar där bland annat med skeppet Esbern Snare och med helikoptrar samt med upp till 10 stabschefer. Danmarks olika ministerier, bland annat justie- och utrikesministeriet, har tagit fram en strategi för dansk insats mot pirater 2011–2014, där man bland annat vill främja en internationell koordinering på piratbekämpning, uppbyggnad av kustbevakningsfunktioner i regioner samt fängelsekapacitet i Somaliland och Puntland.

Sedan EU under 2008 inledde Operation Atalanta i Adenviken har Sverige vid två tillfällen deltagit i insatser. I den senaste insatsen hade Sverige en ledande roll från stabsfartyget MHS Carlsrona, varifrån helikopter också kunde sättas in för spaningsinsatser. Insatserna från olika länder till skydd för sjöfarten är trots sin omfattning otillräckliga för att stävja piratverksamheten. I syfte att garantera säkerheten till havs, bör Sverige snarast återuppta aktiva insatser i regionen till skydd för sjöfarten.

Detta kan ske genom att man sänder en del av de korvetter som finns inom marinen och ger dem uppdraget att operera i farvattnet tills piratverksamheten upphört. Sverige har idag 11 korvetter och ett stabsfartyg. Alla ligger fast förtöjda i hemnavatten. Att några av dem sänds till pirataktiva farvatten för att bistå våra handelsfartyg är ingen främmande tanke. När försvaret genomförde sin ominriktning, som har fortgått sedan mitten av 1990-talet, innebär detta att vi skall ha ett försvar som är internationellt användbart – här och nu. Att skydda handelssjöfart från pirater är en uppgift som ligger exakt i den beskrivning av vad Försvarsberedningen har föresatt sig att försvaret skall

Fel! Okänt namn på

kunna göra. Försvarsbudgeten är på 45 miljarder SEK och möjligheterna att använda de fartyg som finns redan idag till att försvara handelsfartyg bör undersökas.

En annan åtgärd som bör övervägas är att beväpna en del handelsfartyg i avskräckande syfte. Piraterna har bra koll på vilka båtar som är beväpnade.

Den 30 juni i år lämnades en utredning till regeringen av utredaren Johan Fransson, sjösäkerhetsdirektör på Sjöfartsverket, om piratverksamheten. Utredaren pekar mycket klart på allvaret i frågan och föreslår att Sverige följer efter Danmark och Norge som idag tillåter civilt beväpnade vakter. Detta skulle kunna ske efter ett myndighetsbeslut. Den ansvariga myndigheten kräver ett beslutsunderlag, ett s.k. risk-assesment från de rederier som beslutar om att sätta ombord vakter.

För att Sverige snabbt skall kunna komma fram i frågan föreslår utredaren att svenska fartyg ges undantag från den svenska vapenlagstiftningen och lagen om vaktbolag. Detta bör göras för att det är oklart om dessa lagstiftningar kan tillämpas ombord på svenskflaggade fartyg som seglar på internationellt vatten.

IMO beslöt på MSC 89 i maj månad 2011 i piratfrågan om s.k. interrim guidance som reglerar ansvarsområden mellan flaggstat och rederi/fartyg. Där regleras också kriterierna som gäller för ombordtagande av civilt beväpnade vakter, dvs. urvalskriterier av både vaktbolagen och vakterna.

Dessa regler som nu skapats av IMO är det som bör efterlevas av Sverige. Det gör redan Danmark och Norge.

Det är dags nu att politiskt visa handlingskraft och bistå vår handelsflotta genom att kraftfullt medverka till att lösa problemet med piratverksamheten.

Stockholm den 4 oktober 2011

Annelie Enochson (KD)