



Prisoppgave 2008

Hans Chr Helseth

Sjørøveri i den moderne tid

Belønnet med 3. klasse



Sjømilitære Samfunds medalje for besvarelse av prisoppgave er en norsk utmerkelse innstiftet av Sjømilitære Samfund i 1890. Medaljen med pengepremie følger som belønning for besvarelse av den prisoppgave Sjømilitære Samfund utlyser.

Besvarelsene bedømmes og inndeles i 4 klasser:

1. klasse: Belønnes med gullmedalje og 20.000 kroner
2. klasse: Belønnes med sølvmedalje og 15.000 kroner
3. klasse: Belønnes med hederlig omtale og 5.000 kroner
4. Klasse: Henlegges

Sjørøveri i den moderne tid

Like lenge som sjøfart og handel har eksistert, har sjørøveri vært en faktor. Over de siste tretti årene har uvesenet igjen blitt mer synlig og spredt seg til ulike områder som Somalia, Sør-Kinahavet og Bengalbukten. Det internasjonale samfunnet har nå langsomt fått øynene opp for problemet, men det gjenstår å finne en varig løsning.

Innledning

Når ordet sjørøveri kommer opp, vil mange assosiere dette med historiske personer og begivenheter og gjerne med seilskuter og nedgravde skatter. Det vil antakelig overraske noen at pirateri er et utbredt problem også i moderne tid, og at volumet nå har nådd slike dimensjoner at det har potensial til å påvirke verdenshandelen og med den det globale økonomiske samvirket. Sjørøveri har vid utbredelse og det kommer regelmessige rapporter om ran, mord og kapringer fra havner i Afrika, kysten av Somalia og farvannene i Indonesia.

Målsettingen med denne artikkelen er å beskrive omfanget og konsekvensene av problemet. Videre vil jeg gå inn på det legale grunnlaget og våre internasjonale forpliktelser. Til sist vil jeg vurdere rammene og mulighetene for å gjøre slutt på sjørøveriet gjennom en global maritim intervensjon, med mandat fra det internasjonale samfunnet. Her vil også den norske marinen ha en viktig oppgave og rolle å spille.

Historisk bakgrunn

Økonomisk utvikling har historisk sett alltid vært knyttet til sjøfart og handel. Store mengder gods kan kun forflyttes på kjøp, men dette har samtidig utgjort en stor fristelse for andre sjøfarende, som så en mulighet til å berike seg, uten vitner, langt til havs; i dette ligger kimen til sjørøveriet. I tider uten langtrekkende kommunikasjoner, og uten sterke statsmakter som kunne organisere og finansiere jakt på piratene, var veien kort til mer systematiske sjørøvertokt. Fønikiske og antikke greske kilder – begge samfunnene var bygget på sjøfart – beskriver hvordan handelen ble skadet, det samme gjør samtidige romerske forfattere. Julius Cæsar skriver selv hvordan han ble tatt til fange og holdt som gissel av organiserte sjørøversamfunn, betegnet som "kongedømmer". Romerne kom ikke uvesenet til livs før de behersket kysten av hele middelhavsområdet.

Etter romerrikets fall ble det i Europa vanskelig å skille mellom sjørøveri og rene invasjoner. Anglere og saksere invaderte England, men gjorde strandhugg i hele Nordsjøbassenget. Vikingene var i manges øyne lite annet enn pirater, selv om handel og utferd var elementer av deres "operasjoner". Med utviklingen av større havgående seilskuter og med de store oppdagelsene, fikk verdenshandelen en ny karakter og sjørøveriet et nytt ansikt.

Kolonier og store mengder innførselsvarer ble med tiden svært viktige for enhver maritim stats økonomiske utvikling. Spania og Portugal, senere Storbritannia og Nederland, ble alle bygget på handel med de oversjøiske territoriene. Dette måtte i det lange løp føre til konkurranse og konflikt mellom partene. Krigene ble i begrenset grad gjennomført i hjemlandene, men som

offtest i koloniene og på havet. I denne situasjonen var veien kort til å autorisere sivilpersoner gjennom kaperbrev, noe som ga dem legalt grunnlag til å drive handelskrig på vegne av egen stat. Mange senere sjøhelter, spesielt britiske med Drake og Hawkins som gode eksempler, la grunnlaget for sitt ry som kaprere, selv om motparten selvsagt ikke så forskjell på disse og "vanlige" sjørøvere (spesielt siden noen hadde vanskelig for å legge bort vanen med å angripe handelsfarten også etter at konfliktene var bilagt). Da var det enklere å kjenne igjen pirater som Blackbeard og Captain Morgan, som siden er blitt selve kjennetegnet på den tradisjonelle sjørøveren.

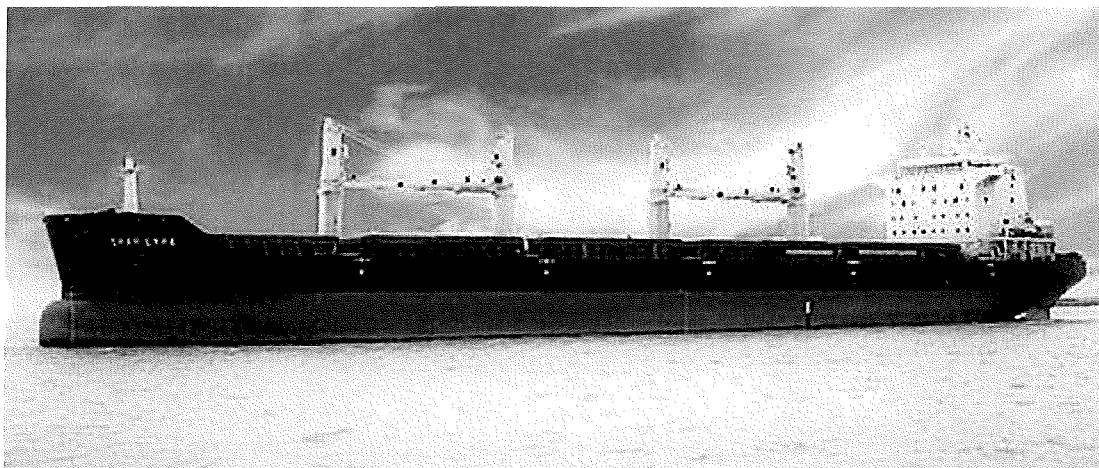
Myten om og bildet av seilskutetidens sjørøver fortegner imidlertid virkeligheten. Snarere enn heltmodig innsats av ærlige sjømenn var piratene fryktete forbrytere som regelmessig myrdet og ranet med en klar forakt for andres liv og eiendom. - I den sammenhengen er det lite som har endret seg til våre dager.

Et annet aspekt av pirateri kulminerte så sent som på første halvdel av 1800-tallet, nemlig det statsstøttede apparatet til de såkalte barbareskstatene i Nord-Afrika. Hele dette samfunnet var basert på sjørøveri og det ble plyndret og tatt gisler og slaver over store deler av Atlanteren og Middelhavet. Det er for øvrig fullt mulig at de siste norrøne menneskene på Grønland ble bortført på denne måten for kilder viser til raid mot Island. I lengre tid kjøpte mange sjøfartsnasjoner seg fri fra problemet med å betale for fritt leide, men det er klart at dette ble uholdbart for de større nasjonene i lengden. Barbaresknasjonene ble angrepet og tvunget til å frastå fra sjørøveri gjennom det som på mange vis var en internasjonal operasjon for å kvitte seg med et problem som angikk alle. Også svensk-norske orlogsfartøy var med i slike operasjoner.

Gjennom de neste hundre årene dukker sjørøveri sjelden opp annet enn i lokale og perifere farvann. Kolonimaktene med utstrakt flåtemakt sørget for at handelen kunne gå fritt, men i våre dager har altså pirateri igjen dukket opp. Fra rundt 1980 begynte rapportene å strømme inn, med Malakkastredet og havner i Afrika som de typiske fareområdene. Det internasjonale samfunnet ble gjort oppmerksom på problemet gjennom FN-organisasjonen *International Maritime Organization* (IMO) i 1983. Det ville likevel være en overdrivelse å si at dette hadde interesse eller fikk særlig oppmerksomhet utenfor shipping-kretser.

I perioden 1982 til 1986 var det fartøy som lå til ankers på reden utenfor Lagos i Nigeria som var mest utsatt, med 25 eller flere overfall hvert år. Et typisk angrep kunne bestå av en bevæpnet bande på kanskje ti mann, som rundstjal besetningene og tok med seg det de kunne lasten. Mannskapet led selvsagt betydelig under dette og mange rederier vegret seg mot å ta frakt til Lagos. Rundt 1986 hadde omfanget nådd slike dimensjoner at Nigeria selv måtte rydde opp med politi og militærmakt. Sjørøveriet fikk altså lov til å utvikle seg til en trussel mot statsmaktens interesser, gjennom korrupsjon og manglende vilje til å ta problemet ved roten. Forholdet har imidlertid ikke blitt endelig løst, noe som overfallet på det norske skipet Spar Gemini utenfor Port Harcourt i Nigeria 16. juni i år viser¹.

¹ www.aftenposten.no 16/7 2008.



Bilde: Et fartøy fra bergensrederiet Spar Shipping ble overfalt og ranet 16. juni 2008 utenfor Nigeria.

Fra 1989 ble Malakkastredet, et av de travleste shipping-områdene i verden, et *hotspot* for sjørøvere. Området er delt mellom flere nasjoners jurisdiksjon, og er et internasjonalt strede, med gode muligheter for pirater til å gjemme seg bort. Igjen måtte problemet utvikle seg til uholdbart før verdenssamfunnet handlet, og gjennom oppmerksomhet mot trusselen og de økonomiske tapene ble kyststatene tvunget til å koordinere sin innsats. Imidlertid blir fartøyer fremdeles bordet og ranet i dette stredet.

Sør-Kinahavet er en tredje strekning der sjørøveri har fått lov til å utvikle seg og som er meget utsatt, spesielt for mer lokal trafikk og for fiskere. Grunnet stor uenighet og konflikter over rettigheter og økonomiske soner i området, har det vært vanskelig å få til en koordinert innsats mellom kyststatene. Fartøy blir derfor i stort omfang angrepet i internasjonalt (og omstridt) farvann, besetninger myrdet og last og ofte hele fartøy stjålet.

I de siste årene er det imidlertid Somalia som har fått størst internasjonal oppmerksomhet. Farvannene nord for Somalia er svært kanaliserende for trafikken mellom den Persiske Golf og Europa, og alternativet med å seile rundt Afrika vil medføre store kostnader for denne livsviktige transporten. Sjørøveri har dermed potensial i seg til å skade verdenshandelen i en tid da den globale utviklingen vakler.

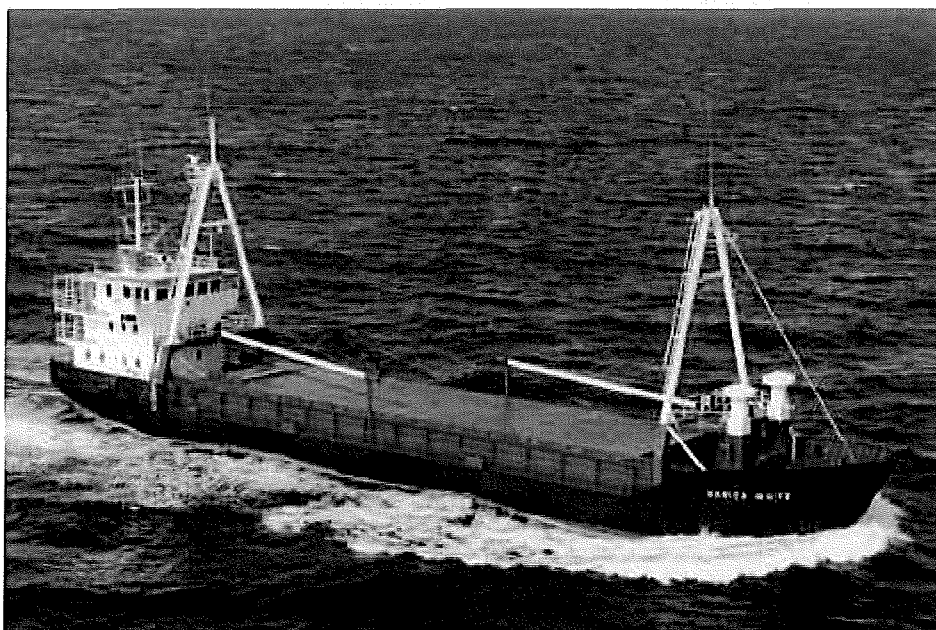
Vi ser altså at pirateri får utvikle seg i områder der den lokale statsmakten er ute av stand eller uvillig til å ta fatt i problemet og at følgene både lokalt og internasjonalt er store.

Sjørøveri i dag – problemet og konsekvensene

IMO er koordinerende myndighet for all internasjonal skipsfart. Organisasjonen gir retningslinjer og regler på en lang rekke områder, herunder også månedlige rapporter om kapringer og anbefalte seilingsruter. IMO har spesielt i løpet av de siste to til tre årene gjort en aktiv innsats for å få FNs Sikkerhetsråd til å sette søkelyset på denne aktiviteten.

Svake kyststater er ofte ute av stand til å konfrontere kriminalitet til havs og her er som nevnt Somalia det ferskeste eksemplet. Sjørøvere i ordets riktige betydning opererer langt til havs, 200 til 300 nautiske mil fra kysten, i små hurtiggående fartøy. Bevæpnet med håndvåpen, maskingevær og rekylfrie

granatkastere innhenter og overmanner de mannskapene selv på større skip. Beskyttet av Somalias territorielle farvann, som mange nasjoner av forskjellige grunner så langt har valgt å respektere, blir fartøyene brakt til land i Somalia og besetningene holdt som gisler under svært kummerlige omstendigheter. Dette skjedde med danske Danica White 1. juni 2007. Det er kanskje unødvendig å påpeke at det like gjerne kunne ha vært et norsk fartøy involvert.



Bilde: MS Danica White ble kapret av somaliske sjørøvere 1. juni 2007 og den danske besetningen holdt som gisler i mange uker før løsepenger ble betalt.

Like alvorlig blir det når fartøy innleid til å frakte hjelpeforsyninger og mat for FN, gjennom World Food Programme (WFP) blir kapret og mannskapene holdt som gisler. Mat benyttes som våpen i konflikter av den typen vi ser i Somalia, men at verdenssamfunnet gjennom FN, og humanitært hjelpearbeid av den typen WFP gjennomfører, skal bli hindret av sjørøveri i våre dager burde være utålelig.

Når man tar for seg IMOs rapporter², blir det fort klart at situasjonen er alvorlig. Det er selvsagt uakseptabelt at skipsmannskaper blir ranet, verdier stjålet, og personer skadet eller drept, men dette er i seg selv isolerte hendelser. Konsekvensene blir straks av en annen art når verdenshandelen trues. Dersom forsikringspremiene stiger, eller farvann blir så utsatt at lengre seilingsruter må velges, vil dette både umiddelbart og på sikt påvirke verdenshandelen. Prisene på alle typer varer som fraktes med skip vil øke og dermed også inflasjonen. Lånerenten, arbeidsløshet og økonomisk handlefrihet vil bli negativt påvirket med de kjente konsekvensene dette har.

Kaprete fartøyer som forsvinner og gjenoppstår i ny drakt kan benyttes til alvorlige forbrytelser: ulovlig innvandring, menneskesmugling (*trafficking*), og

² www.imo.org/piracy.

ikke minst terrorhandlinger (flytende bombe, minelegging). Tilsynelatende legal shipping-virksomhet kan finansiere alle typer illegale handlinger. Et fartøy til sjøs er en perfekt plattform og gjemmested for terrorister, siden det kan operere fritt på det åpne hav, beskyttet av internasjonale overenskomster, uten kontroll av noen flaggstat eller plikt til å oppgi seilingsrute eller annet. Havenes frihet gir terrorister og forbrytere et skjul som det ikke var hensikten at dette prinsippet skulle omfatte.

Det faller imidlertid utenfor rammene av denne artikkelen å gå inn på terrorisme eller andre forbrytelser. Det er nok å nevne at sjørøveri kan bidra til å finansiere dette og at det er dokumentert at fartøyer som har blitt kapret til sjøs har dukket opp enten under nytt navn og nye farger eller forsvunnet totalt. Hvor disse er nå, hvor det ble av besetningene, hvem som er ombord i dag og hva fartøyene er lastet med, er det opp til fantasien å sette grenser for.

Det legale grunnlaget

Sjørøveri, i ordet *Piracy*, blir internasjonalt definert som enhver uhjemlet bruk av vold eller frihetsberøvelse, utført av sivile på det åpne hav og geografisk utenfor territorialfarvannet eller jurisdiksjonen til en selvstendig nasjon. Det er dermed klart at fartøy eller fly som opererer på vegne av en stat, ikke kommer under definisjonen. Dersom hendelsen finner sted innenfor 12 nautiske mil (territorialgrensen), må dette teknisk sett behandles som en annen type forbrytelse enn det begrepet omfatter. Dette er det viktig å holde klart for seg når det legale grunnlaget skal diskuteres og defineres.

Det er FNs konvensjon av 1982 ("UNCLOS")³ som er det sentrale offisielle dokumentet i denne sammenhengen, der Artikkel 100 beskriver nasjonenes plikt til å undertrykke og bekjempe alle tilfeller av pirateri. Internasjonal rett stadfester at kun fartøyer og fly som er autorisert til å operere på vegne av en stat kan gripe inn overfor pirater. UNCLOS sier videre at et militært fartøy har en *rett* til å borde og inspisere et skip dersom det foreligger en rimelig grunn til å anta at sjørøveri har funnet sted. Dette kan basere seg på nødmeldinger, rapporter eller direkte observasjon av forholdet. Her må internasjonal lov ses i sammenheng med nasjonale *Rules of Engagement* (ROE), eller engasjementsregler, som kan virke begrensende eller også gi fullmakter for militær handlingsfrihet. Dersom et militært fartøy gjennom bording og inspeksjon har grunn til å anta at sjørøveri har funnet sted, har nasjonalstaten bak fartøyet en rett til å ta kontroll over det kaprete skipet; forutsetningen ligger som nevnt i definisjonen, nemlig at dette har foregått i internasjonalt farvann. Dette er en del av folkeretten og hjemlet av FN, og innebærer ikke bare en rettighet, men også en forpliktelse for verdens nasjoner.

Dette er i seg selv en sterk forpliktelse, men det lovmessige grunnlaget er klart (selv om ikke alle nasjoner, herunder USA, har ratifisert UNCLOS). Likevel er mange land tilbakeholdne med å autorisere egne krigsfartøyer gjennom ROE til å gripe inn selv i entydige tilfeller av sjørøveri. På samme måte har organisasjoner som NATO store vanskeligheter med å enes om et felles sett av ROE på dette området. Hovedgrunnen er at visse nasjoner ikke ønsker å utvide byrdene på de militære styrkene til områder utenfor det som

³ United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 ("the Convention").

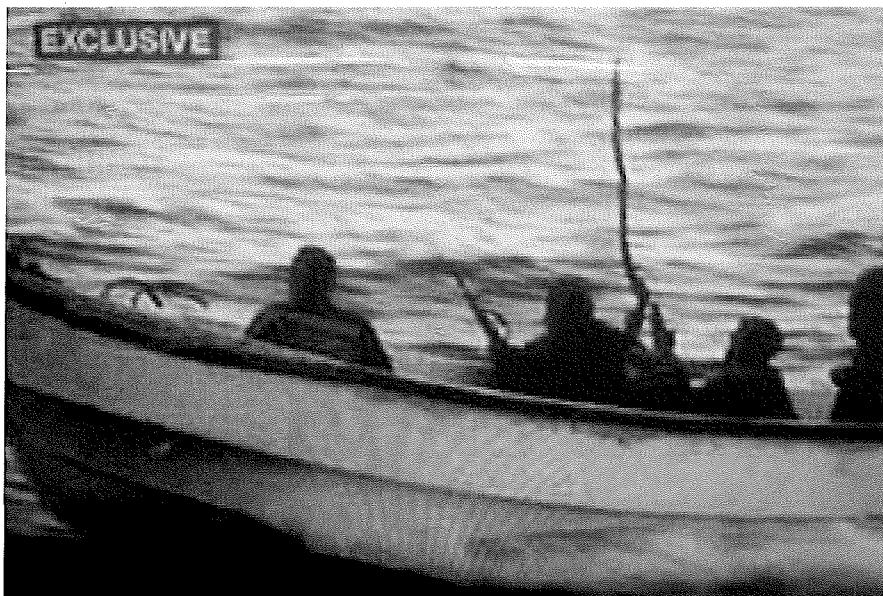
er definert i NATO-pakten, eller også at de mener det er en politioppgave og et nasjonalt ansvarsområde, ikke et militært anliggende, å rydde opp.

Etter min mening er dette et syn som det nå må tas et oppgjør med. FN gir altså gjennom UNCLOS nasjonene ikke bare en rett, men også en plikt til å intervenere overfor pirateri. Det er naivt å tro at nasjoner, der statsmakten står meget svakt og det ikke eksisterer noen maritime maktmidler, kan bekjempe sjørøveri effektivt. Hensynet til en nasjons integritet kan ikke lamme det internasjonale samfunnets evne og myndighet til å gripe inn i problemer som angår dem alle. Sist, men ikke minst, er marinefartøy og andre militære styrker de eneste maktmidlene som kan anvendes til å håndtere problemet på en hensiktsmessig måte. Det er denne erkjennelsen som ligger som basis for det legale grunnlaget i UNCLOS.

Situasjonen i 2008

Der statsmakten står svakt, vil sjørøveri oppstå og kunne utvikle seg. Det beste eksempelet på dette er som nevnt kysten av Somalia.

Den internasjonalt anerkjente regjeringen, the Transitional Federal Government of Somalia (TFG), er uten innflytelse i store deler av landet. Ironisk sett forsvant sjørøveriet i den perioden da Somalia var styrt av islamske fundamentalister, *the Islamic Courts*, som ikke tolererte noen brudd på deres oppfatning av lov og orden, noe som igjen inkluderte et raskt og brutalt oppgjør med organiserte forbrytere. Uvesenet kom imidlertid tilbake og vestlig etterretning kjenner til minst tre baser der sjørøvere nå har etablert seg.



Bilde: Somaliske pirater angriper cruisebåten Seabourn Spirit 7. november 2005

Forholdet får ytterligere en dimensjon når også humanitær hjelp blir brukt som et våpen i konflikten. World Food Programme har som beskrevet tidligere et program for å hjelpe sivilbefolkningen, men matvarer kan brukes i maktspillet om politisk kontroll. Landforbindelsene har vært usikre grunnet uro og dårlige veier, så mindre handelsfartøyer har vært den foretrukne transportmetoden til havner langs kysten. Disse er langsomme og uten beskyttelse og utgjorde derfor et fristende bytte for pirater. I 2007 ble MV Rozen og MV Victoria kapret

og mannskapene holdt i fangenskap i lengre tid. Tilsvarende skuter går fortsatt i trafikk, men bruker nå sivile sikkerhetsselskaper for beskyttelse.

Andre fartøyer – av alle kategorier – har også blitt angrepet eller kapret; i 2007 ble det rapportert 31 aktuelle hendelser. Det franske lystfartøyet Le Ponant ble nylig overfalt i Aden-bukta og kom fri etter at en fransk avdeling med marinefartøy, helikoptre og spesialstyrker aksjonerte og tok Le Ponant tilbake med makt. Et spansk fiskefartøy ble også kapret tidligere i år og først latt gå etter at løsepenger var betalt. Etter denne episoden sendte Spania en fregatt til området. Situasjon fikk etter hvert slik oppmerksomhet at IMO fikk presset gjennom en resolusjon i Sikkerhetsrådet, etter i en årrekke å ha forsøkt å sette saken på agendaen.



Bilde: Franske militære styrker tar kontroll over det kaprede fartøyet Le Ponant.

FN-resolusjon 1816⁴ tar for seg denne konkrete situasjonen, og gir et begrenset mandat til det internasjonale samfunnet. Dette er første gang en resolusjon med noe innhold og substans er vedtatt. Det unike er likevel ikke at nasjonene blir oppfordret til å øke samarbeidet seg imellom, eller blir anmodet om å ta alle nødvendige steg under FN traktatens artikkel VII (som åpner for bruk av militære maktmidler) for å forhindre sjørøveri, men at Somalias territorialfarvann er åpnet gjennom et samarbeid med TFG. Åtte uker etter resolusjonen ble vedtatt er det imidlertid ikke rapportert om noen synlig effekt.

Angrepene og kapringene fortsetter og så sent som 22. august i år ble det meldt om tre tilfeller i løpet av en kort uke. Fartøyene var fra henholdsvis Tyskland, Iran og Japan. - Det er åpenbart at noe må gjøres.

En internasjonal maritim operasjon

Uten et oppdrag eller formelt mandat er det lite NATO kan utrette for å bekjempe sjørøveri. NATO er likevel den eneste internasjonale organisasjonen som har evnen til å gjøre dette, med et kontrollapparat, etterretning og ikke minst fartøyer og fly til disposisjon. Andre typer

⁴ Resolusjon 1816 (2008) vedtatt av Sikkerhetsrådet på møte nummer 5902 den 2. juni 2008.

organisasjoner, som US NAVCENT eller Task Force 150, opprettet som et ledd i bekjempelsen av internasjonal terrorisme etter 11. september 2001, mangler bred nok internasjonal støtte utover kjernen i mandatene. Enkeltnasjoner kan ha maktmidler tilgjengelige til å beskytte egne fartøyer mot sjørøvere, men dette hjelper de mindre nasjonene som regel lite og utgjør ingen permanent løsning på problemet. Som vi har sett fra tidligere tider i historien bør svaret finnes i internasjonale operasjoner og samvirke.

NATO har en rekke forpliktelser både i det tradisjonelle ansvarsområdet og i fjernere strøk. I 2007 seilte en av de stående marineenhetene, *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG 1), rundt Afrika og for de kommende årene er det planlagt tokt i det Indiske hav og det Fjerne Østen. Alle stedene er områder der sjørøveri har gjenoppstått og er aktivt. Det første NATO-landene derfor må bli enige om, er stående og felles ROE for resolutt inngripen overfor disse forbryterne.



Bilde: Et sjørøverrede i Somalia. Man ser de hurtiggående fartøyene piratene bruker på stranden. Google Earth.

NATO og medlemsnasjonenes evne til å bekjempe problemet er imidlertid ikke begrenset til de stående styrkene alene. Det er et faktum at de aller fleste marineenhetene opererer under nasjonal kommando det meste av tiden. Som et ledd i *Maritime Situational Awareness* (MSA), et annet av NATOs satsingsområder, er det et arbeid på gang for å samle all relevant informasjon fra samtlige enheter til sjøs og i luften og fra aktuelle sivile og militære kilder, i et felles bilde i NATOs kommandoapparat. På samme måte kunne NATO benytte seg av alle tilgjengelige enheter til å kombinere bekjempelsen av piratvirksomheten. Koordinert innsats og situasjonsforståelse, samt et felles sett av ROE, vil i seg selv kunne legge en alvorlig demper på piratvirksomheten (og på alle andre typer ulovlig aktivitet til sjøs, som menneskesmugling, når det internasjonale samfunnet er moden for en slik innsats) gjennom sin blotte eksistens og nærvær.

NATO må påta seg å bekjempe sjørøveri som en permanent oppgave og la denne gjelde uavkortet for alle fartøy og fly. Dette må skje uavhengig av om

disse formelt er kontrollert av NATO eller av nasjonene selv. Alle nødvendige midler er allerede til stede. Utfordringen er å enes om felles internasjonal oppfatning av hvordan dette kan organiseres. Her kan og bør Norge, som en betydelig maritim nasjon, som NATO-medlem og en tradisjonell støttespiller til FN og internasjonal samhandling, bidra sterkt.

EU diskuterer om en eventuell maritim operasjon kan komme i gang i desember. Dette kan være mer akseptabelt politisk sett for visse nasjoner, men EU mangler kontrollapparatet og de strategiske ressursene som NATO disponerer.

Fra et rent militært ståsted er nøytralisering eller tilintetgjørelse av de kjente piratredene en mindre og forholdsvis enkel operasjon. At dette ikke har funnet sted må virke overraskende og oppmuntrende på eksisterende og potensielle sjørøvere verden over.

85 % av de kriminelle handlingene som rammer sjøfarten finner imidlertid sted i territoriale farvann og faller derfor utenfor definisjonen av sjørøveri. Det er den aktuelle statsmaktens ansvar å bekjempe forbrytelser som forekommer i kystfarvann eller havner. Internasjonalt press på statsmakten til å handle er det riktige midlet i de aller fleste tilfeller, sammen med individuelle sikringsmekanismer på det enkelte handelsfartøy.

I tilfeller der statsmakten er fraværende, som i Somalia, blir forholdet et annet. Her måtte altså situasjonen bli utålelig, med en rekke fartøyer kapret som resultat, før FN kunne samles og enes om en resolusjon, men som er bundet i tid, rom og myndighet. Prinsippet om havenes frihet må ikke bli et argument for ikke å ta fatt i internasjonale problemer som sjørøveri, ei heller kan territorialfarvannet og den umiddelbare kysten innenfor gi en slik beskyttelse at vi blir handlingslammet overfor kriminelle. Tiden er med andre ord moden for utstrakt internasjonalt samarbeid og kjernen og intensjonen i resolusjonen for Somalia må videreføres til andre områder.

Avslutning

Pirateri har gjenoppstått i moderne kledning og utgjør nå en betydelig trussel mot individuell skipstrafikk og mot verdenshandelen som helhet. Så langt har det internasjonale samfunnet vist liten evne eller vilje til å koordinere en reaksjon, med unntak av et ferskt, men begrenset mandat som åpner opp for operasjoner i somalisk territorialfarvann. Ikke desto mindre kan dette utgjøre den spede begynnelsen på hva som er nødvendig. Det er behov for en global innsats, tuftet på FNs konvensjoner og resolusjoner, som ikke tillater sjørøveres operasjonsfrihet på grunn av en svak statsmakt eller gir visse nasjoner en unnskyldning for ikke å bekjempe problemet etter beste evne. Der denne evnen ikke strekker til, må verdenssamfunnet yte all mulig støtte. Det finnes kun en internasjonal organisasjon som kan gjennomføre denne politimessige oppgaven i militær språkdrakt og det er NATO.

Norges viktigste oppgave fremover på dette feltet må bli å samle internasjonal støtte for et slik syn; bare på denne måten kan problemet finne sin løsning.