

FOKUS: SJØRØVERI

Statskollaps og sjørøveriets tilbakekomst

DONNA NINCIC

California Maritime Academy, California State University

Sjørøveri strekker seg langt tilbake i tid. Fra Julius Cesar ble tatt til fange av sicilianske sjørøvere i 75 e.Kr. til kapteinene Blackbird og Morgan i Karibia; fra sjørøverne langs den nordafrikanske kysten til den berømte kinesiske «sjørøverdronningen» Cheng I Sao i Asia, er havets historie fylt med ofte romantiserte fortellinger om disse ikoniske figurenes og deres mannskaps bedrifter.

Det som derimot frem til nylig har blitt oversett, er at sjørøveri ikke endte i Karibia, men fortsatte å eksistere og blomstre gjennom den moderne perioden. I 2006 var det i gjennomsnitt et anmeldt sjørøverangrep ca. hver 36. time; i 2007 hver 31. time. Globalt blir ca. seks handelsskip angrepet for hver 1000. reise (Brown 2006). Anekdotiske fortellinger beretter om angrepene siden 1970-tallet, og rundt begynnelsen av 1980-tallet hadde det internasjonale samfunn reagert ved å kodifisere sitt syn på sjørøveri i FNs havrettstraktat (UNCLOS 1982), der det var enighet om en formell definisjon av sjørøveri og betingelsene som måtte være til stede for at stater og andre skip kunne og burde handle. Tidlig på 1990-tallet hadde angrepene blitt så problematiske at FNs International Maritime Organization (IMO) i 1996 ble bedt om å skaffe seg kontroll over anmeldte angrep, samt utgi månedlige, kvartalsmessige og årlige offisielle rapporter. Siden 1997 har IMO dokumentert over 3500 angrep frem til 2008.

Jeg begynte å jobbe på denne artikkelen sammen med Donald Rothchild ikke lenge før hans død. Jeg ønsker å dedikere denne artikkelen til ham; han var alltid fascinert av sjørøveri, spesielt i Afrika, og jeg vet hvor mye han hadde satt pris på å arbeide med dette prosjektet. Hans innsikt, ekspertise og konstante entusiasme og gode humør er blitt dypt savnet. En tidligere versjon av denne artikkelen ble presentert på den 49. årlige ISA-konferansen i San Francisco, 26.–29. mars 2008.

Oversatt av Benjamin de Carvalho.

Tabell 1: Globale sjørøverangrep 1997–2007

År	Antall angrep	År	Antall angrep
1997	252	2003	452
1998	210	2004	330
1999	309	2005	266
2000	471	2006	241
2001	370	2007	282
2002	383	Sum	3566

Kilde: International Maritime Organization (IMO)

International Maritime Bureau (IMB) anslår sjørøveriets kostnader for handelsskip til mellom 13 og 15 milliarder USD per år bare i Stillehavet og Det indiske hav (Ryan 2006). Tidligere anslag hadde satt det globale estimatet til 16 milliarder USD per år (Burnett 2002; Dillon 2000). Dette begrenser seg ikke til stjålet last og skip, men inkluderer også forsinkelser og økte forsikringskostnader. I senere år har dessuten løsepenger blitt en kostnad man må regne med, og i mars 2008 måtte danske redere betale 700 000 USD for å få løslatt et skip kapret av somaliske sjørøvere (BBC News 2008). Disse har forlangt opp til USD 1 million for å frigi kaprede skip.

Den menneskelige kostnaden av sjørøveri kan også være betydelig. I 2006 ble femten sjøfolk drept i sjørøverangrep, 188 tatt som gissel og 77 kidnappet mot løsepenger. Siden 1995 har over 350 sjøfolk mistet livet i sjørøverangrep (IMO, flere årstall). Og selv om de 240 anmeldte angrepene i 2006 var det laveste anmeldte tallet siden 1998, og de 15 døde i 2006 representerer det laveste antall døde siden 2002, har 17 sjøfolk mistet livet i sjørøverangrep bare i løpet av de to første månedene av 2007 (IMO 2007).

Til tross for en *prima facie* sammenheng mellom statskollaps og sjørøveri, er det blitt gjort få empiriske forsøk på noen systematisk forklaring på forekomsten av sjørøveri. Uten en god forståelse av de grunnleggende årsakene bak problemet forblir løsningene *post facto*, tilfeldige og problematiske. Målet her bør derfor være å styrke den kommende litteraturen om moderne sjørøveri ved å antyde mulige forklaringer, variasjon og fordeling, ved spesifikt (dog ikke begrenset til) statskollaps-variabelen. Til tross for at analysen her er begrenset til Afrika sør for Sahara, er det å håpe at den kan være nyttig for å forstå oppkomsten av sjørøveri også andre steder i verden.

Studiet av moderne sjørøveri

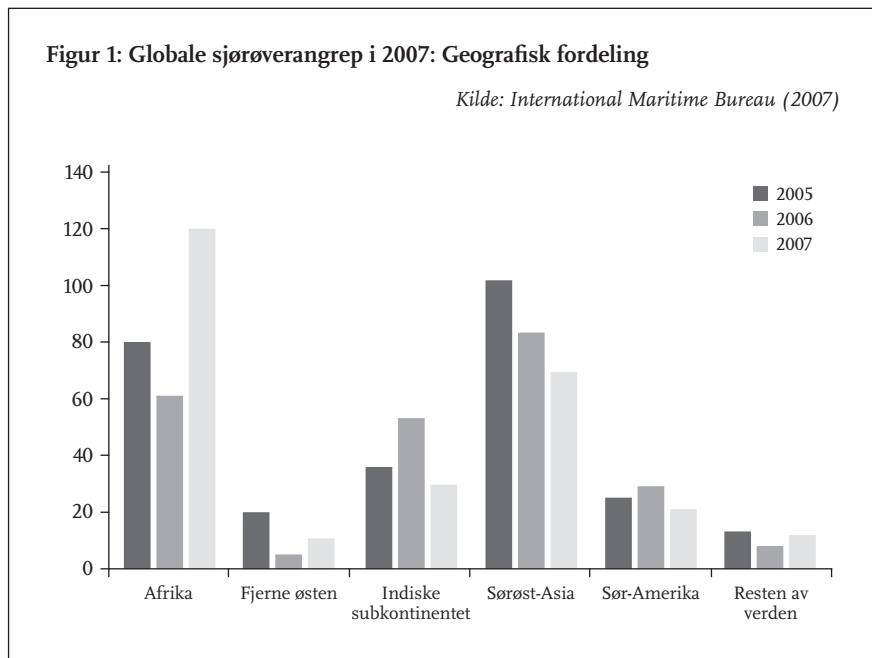
Selv om det finnes en betraktelig mengde faglitteratur som har studert historiske aspekter ved sjørøvervirksomhet, har moderne sjørøveri i stor grad blitt oversett. Noen unntak finnes, spesielt i kjølvannet av 9/11, da bekymring om maritim terrorisme gjorde at flere akademikere undersøkte sjørøveriets nåværende omfang (f.eks. Young & Valencia 2003; Ong 2004). Likevel begrenser disse studiene seg stort sett til den sørøstasiatiske regionen og Malakkastredet. Disse studiene er også i stor grad deskriptive, og få av dem forsøker å fremme rigorøse empiriske forklaringer.

Betoningen av sjørøveriet i Sørøst-Asia (hvor, når sant skal sies, de fleste angrepene fortsatt forekommer) har ført til at man i stor grad har oversett en ny trend i dagens sjørøveri, nemlig den stadige økningen i angrep langs Afrikas kyst. Fra midten av 1980-tallet til 1997 var det ca. 70 anmeldte angrep på skip i Afrika sør for Sahara (National Geospatial-Intelligence Agency (NGIA, flere årstall). Imidlertid har antallet økt siden 1998 og teller i dag over 500 tilfeller. Selv om dette tallet fortsatt er relativt lavt i forhold til Sørøst-Asia, som teller ca. 1000 tilfeller over samme periode, representerer det likevel en foruroligende trend.

I tillegg til dette kan det nevnes at der Indonesia, Malaysia og Singapore ser ut til å ha en viss suksess med å bekjempe sjørøveri med sitt «Eyes Under the Sky»-overvåkingsprogram, er dette ikke tilfellet i Afrika. Med

Figur 1: Globale sjørøverangrep i 2007: Geografisk fordeling

Kilde: International Maritime Bureau (2007)



unntak av en brå nedgang i Somalia i 2006 som skyldtes den somaliske Islamic Courts Unions kraftige forsøk på utrydde sjørøveri, har tall i Afrika vist en markant økning de siste årene. I 2007 var det mange flere angrep i Afrika enn i noen andre geografisk region, og globalt sett er Afrika den eneste regionen som har opplevd en betydelig økning i antall sjørøverangrep fra 2006 til 2007.

En sammenheng med *failed states*?

I tillegg til fraværet av akademiske analyser av dagens sjørøveri i Afrika sør for Sahara, er det blitt gjort få forsøk på å forklare de mer grunnleggende årsakene til sjørøveri. To unntak fra dette er en tidlig artikkel av Jon Vagg (1995), som ga en forklaring på sjørøveri i Indonesia, og en artikkel av Carolyn Liss (2003), som også fokuserer på Sørøst-Asia. Flere kommentatorer understreker sammenhengen mellom terrorisme og konseptet *failed states*, og antyder at sjørøveri på en eller annen måte følger – eller nødvendigvis er betinget av – betingelsene for at stater kolliderer eller «feiler», eller «islamsk ekstremisme» og/eller ulike grener av Al Qaida.

Sammenhengen med *failed states* er intuitiv. For eksempel har Somalia siden nittitallet vært uten noen form for sentral regjering, blitt en av verdens fremste sjørøver-*hot spots* og betraktes som en av de fremste fristedene for Al Qaida (Rice 2003). USA har av flere stater blitt anmodet om å påta seg en større rolle i bekjempelsen av sjørøveri i sammenheng med kampen mot terrorisme, eller for å hindre terrorister i å få fotfeste i regioner i forverring (Wander 2006). I et annet eksempel på statskollaps-terrorisme-sjørøveri aksepterer Ong (2004) at noen islamistiske terroristgrupper som opererer i Indonesia og Asia (f.eks. Jemaah Islamiyah, Abu Sayyaf, Gama'a el Islamiyah og Al Qaida) sannsynligvis vil begynne å samarbeide med sjørøvere i regionen. Selv om ikke alle kommentatorer mener dette nødvendigvis vil skje (f.eks. Young & Valencia 2003), har flere begynt å argumentere for at sjørøvervirksomhet bør ses på som en form for terrorisme (se for eksempel Brandon 2002).

Hva er sjørøveri?

Ifølge FNs havrettstraktat av 1982 (UNCLOS, Article 101) består sjørøveri av en av følgende handlinger:

1. any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

2. on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
3. against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
4. any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
5. any act inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

Denne definisjonen er problematisk siden den begrenser sjørøveri til handlinger i åpent hav eller utenfor staters jurisdiksjon på tolv nautiske mil. International Maritime Organization (IMO) inkluderer derfor også «armed robbery against ships» i sine rapporter til også å rapportere angrep mot skip innenfor staters jurisdiksjon. Siden de fleste angrep mot skip skjer innenfor en stats jurisdiksjon (for eksempel 75,6 % i 2005 og 70,6 % i 2004), passer IMOs definisjon bedre for analysen.¹

Omfanget av dagens sjørøveri i Afrika: En oversikt

Selv om sjørøverangrepene i Afrika de siste årene i hovedsak har funnet sted i Nigeria og Somalia, er de ikke begrenset til disse landene. Av 33 kyststater i Afrika sør for Sahara har 24 opplevd sjørøverangrep i årene 2001–2007 (se tabell 2 neste side).

Som det fremkommer av tabell 2 er ikke sjørøveri i Afrika jevnt fordelt. De aller fleste angrep (63 %) skjedde i Vest-Afrika (35 % bare i Nigeria), og kun ti stater opplevde ti eller flere angrep i løpet av disse årene. Nigeria og Somalia, med henholdsvis 173 og 95 angrep, representerer de viktigste, etterfulgt av Tanzania med 44 angrep.

I tillegg til en tendens til å konsentrere seg geografisk, har angrepene variert i rekkevidden av sine mål samt graden av suksess og vold. Sjørøveri i Somalia fokuserer hovedsakelig på gisseltaking mot løsepenger: Av 292 gisler tatt av sjørøvere i 2007 på verdensbasis, ble 154 tatt i Somalia. Videre er sjørøvere som opererer i Afrika oftere bevæpnet med AK-47 enn med jernstenger og kniver, som er mer typisk for asiatiske angrep.

1 Det er bred enighet om at det foregår en betydelig underrapportering av sjørøveri. I 1992 påsto for eksempel Regional Piracy Reporting Centre i Kuala Lumpur at opp til 50 % av angrepene aldri ble anmeldt (Liss 2003). Det kan være flere årsaker til dette. Redere kan frykte forsinkelser en etterforskning kan resultere i, samtidig som man også ønsker å unngå å få et rykte som «uheldige» eller «upålitelige» rederier. Likeledes kan det tenkes at stater heller ikke ønsker å rapportere antall angrep i sine farvann, siden dette fort kan avskrekke handel.

Tabell 2: Sjørøverangrep i Afrika 2001–2007

Sentral-Afrika: 8					
Den demokratiske republikken Kongo	7	Republikken Kongo	1		
Øst-Afrika: 149					
Kenya	8	Tanzania	44	Djibouti	0
Somalia	95	Sudan	0	Eritrea	2
Sørlige Afrika: 17					
Angola	10	Mosambik	5		
Sør-Afrika	2	Namibia	0		
Vest-Afrika: 315					
Benin	1	Kamerun	19	Côte d'Ivoire	27
Gabon	8	Gambia	1	Ghana	24
Guinea-Bissau	3	Liberia	3	Mauritania	4
Senegal	18	Sierra Leone	10	Togo	3
Ekv. Guinea	0	Guinea	21	Nigeria	173
Afrikanske øystater: 8					
Kapp Verde-øyene	0	Komorone	0	Madagaskar	8
Sao Tome & Principe	0	Seychellene	0	Mauritius	0
Sum: 497					

Kilde: IMO

Mens de fleste sjørøvere opererer svært nær land, har somaliske sjørøvere ofte angrepet lenger ut enn 200 nautiske mil. Spørsmålet man stiller seg på bakgrunn av denne statistikken er om disse angrepene har en tendens til å konsentrere seg i Nigeria og Somalia (og til en viss grad i Tanzania, Côte d'Ivoire og Ghana) i motsetning til de nærmeste nabolandene.

Økonomisk og politisk sammenbrudd: *Failed states* og sjørøveri i Afrika

Etter 9/11 erkjente USA i sin *National Security Strategy* at amerikanske interesser var mer truet av kollapsede stater enn av erobrende stater. En *failed*

state kan defineres på flere måter, men generelt refererer man til stater der regjeringen ikke er i stand til å utøve effektiv kontroll over, eller sørge for sentrale tjenester til en vesentlig del av sitt territorium (Rice 2003).

I 2005 presenterte *Foreign Policy* og *Fund for Peace* for første gang sin «Failed States Index» (FSI). Denne indeksen representerer en mer heuristisk definisjon av *state failure* som ikke bare fanger opp de ovennevnte kjennetegnene, men også elementer som avhengighet av svarte markeder for å støtte den lovlige økonomien, manglende evne til å samle inn skatter, foreta eller delta i kollektive beslutninger osv. Denne indeksen, som publiseres årlig, består av tolv indikatorer hvorav én er at visse grupper opererer i en såkalt «stat innenfor staten». FSI rangerer stater langs en skala fra 1 til 120, der stater med en verdi over 90 anses for «highly failed» eller «highly at risk», stater med en verdi mellom 60 og 90 som «moderately at risk», «failing» eller «weak», og stater med en verdi under 60 ikke ses på som *failed*.

Det er liten tvil om at det er en sammenheng mellom globale sjørøverangrep og indikatorene på *failed states*. I løpet av de årene FSI har blitt beregnet (2005–2007), har en tredjedel av sjørøverangrepene funnet sted i stater som ligger dårligst an på indeksen, samtidig som over halvparten av disse landene opplevde sjørøverangrep. I samme periode fant kun ti angrep sted i de land som er best stilt på indeksen (FSI < 60). Dette betyr at 98,4 % av sjørøverangrepene i 2007 skjedde i enten «moderately failed» eller «highly failed» stater, og at sjørøverangrep fant sted i 23,2 % av disse statene. Dette antyder at selv om *state failure* kan være en nødvendig betingelse for sjørøveri, er det ikke en tilstrekkelig forutsetning.

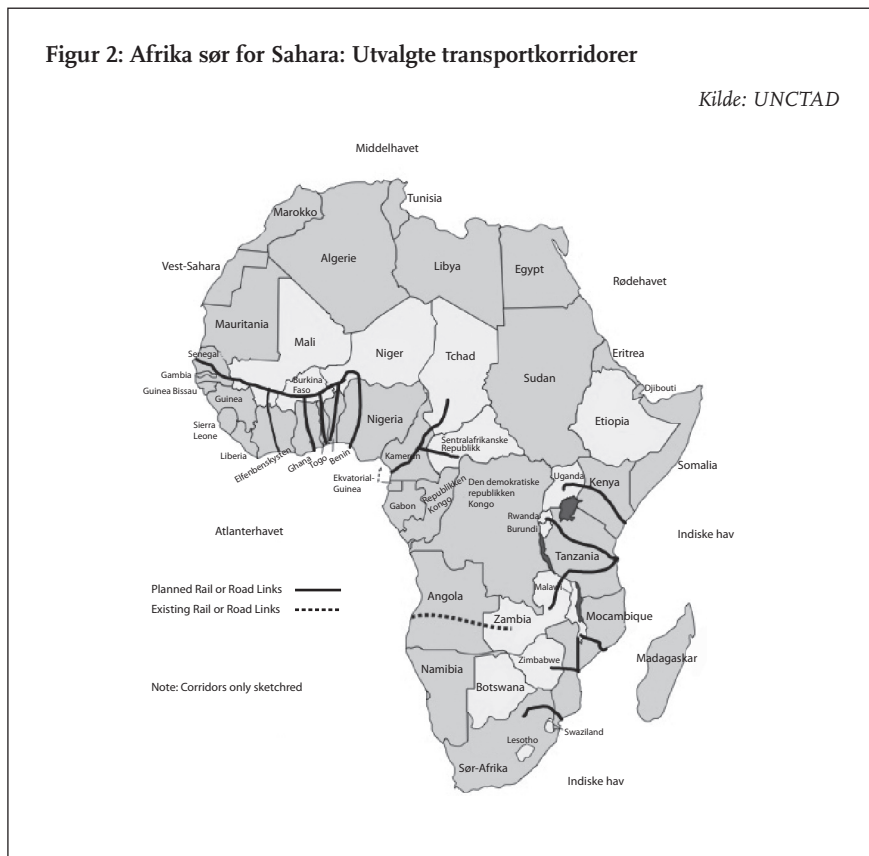
Viktigheten av FSI som en nødvendig betingelse for sjørøveri øker dersom vi vender oss mot Afrika; det store flertallet av angrep der (fra 62 % i 2006 til over 83 % i 2007) har funnet sted i «highly failed» stater (FSI > 90). I en analyse foretatt tidligere (se Nincic 2008) viser det seg at den variabelen innenfor FSI som er spesielt signifikant, er dimensjonen «*stat innenfor staten*» (#10). Denne FSI-variabelen måler interne militsgrupper som er enten støttet av staten eller tolerert av staten og som støtter opp om interessene til en spesifikk gruppe, fremveksten av rivaliserende militser, geriljastyrker eller private hærer i væpnet kamp mot staten. Dersom en stat scorer høyt langs denne variabelen, har den ikke lenger mulighet til å håndheve statens maktmonopol, og dette kan bety at staten ikke er i stand til å levere sikkerhet.

Anledningens viktighet

Som nevnt over er ikke økonomisk og politisk sammenbrudd tilstrekkelig for å forklare fremkomsten av sjørøveri i Afrika. Siden FSI ikke er en

tilstrekkelig betingelse, må man lete etter andre variabler for å forklare virksomheten. Det viser seg at hvorvidt stater har *havner som fungerer som handelssentrum* («hub») for en større region og nærhet til viktige sjøfartsruter, også er signifikant (Nincic 2008).

Til disse havnene kommer flere skip, og dette gir et større antall potensielle mål for sjørøvere. Videre, selv om et skip i teorien kan seile hvor som helst, er det likevel slik at de fleste skipene følger ruter som ikke har endret seg mye de siste hundre årene. Disse representerer de raskeste og korteste rutene, og er ofte de der flest skip er konsentrert. I Afrikas tilfelle følger en av de største sjørutene (Rødehavet/Suez-ruten) Afrikas horn. Alle skip som går i transitt mellom Middelhavet og Det indiske hav vil seile i nærheten av Somalia, Sudan, Eritrea, og Djibouti på vei inn i eller ut av det strategisk viktige Bab el Mandeb-stredet.



Nigeria og Somalia

Til tross for store forskjeller i økonomisk status, har både Nigeria (ett av de rikeste landene i Afrika) og Somalia (ett av de fattigste) til felles at begge har velorganiserte væpnede grupper som opererer innenfor sine grenser. Dette er representert i FSI gjennom «stat innenfor staten»-variabelen. I Nigeria opererer Movement for the Emancipation of the Niger Delta (MEND) nærmest ustraffet, og er i økende grad ansvarlig for flere sjørøverangrep innenfor regionen. MEND har siktet seg inn mot infrastrukturen til den lukrative oljeindustrien, først på land, men i økende grad offshore. De begynte med mindre angrep på båter som forsynte oljeplattformer, men beveget seg deretter mot større mål og lenger ut i havet. Dette resulterte i et spektakulært angrep på en oljeriggplattform femti mil offshore. Men MEND er ikke den eneste gruppen ansvarlig for sjørøverangrep. Mye kan tyde på at lokale tjenestemenn tar del i denne lukrative aktiviteten, raner skip og krever store summer i bøter for angivelig begåtte kriminelle handlinger. Videre har 2008 vist seg å være et spesielt aktivt år for sjørøvere i Nigeria. Kun i løpet av en uke i januar ble 20 fisketrålere angrepet, noe som resulterte i ti døde (Simpson 2008).

I Somalia har landbaserte krigsherrer organisert sjøoperasjoner, angivelig for å beskytte fiskeriene. Disse antas å være ansvarlig for mesteparten sjørøverangrepene i regionen. De viktigste sjørøversyndikatene drives av Hassan Munya, en somalier basert i Jemen. Han opererer med fem væpnede skip som ble stjålet etter Siad Barre-regimets fall (Chalk 2003). Munyas flåte, som opereres ut fra Puntland-regionen, brukes ikke bare til å kontrollere og utnytte regionale fiskerier, men også for å konfrontere fartøy som opererer i regionen. Lenger sør har andre krigsherrer organisert mindre flåter – opprinnelig for å beskytte sine fiskebåter fra Munyas virksomhet, men i økende grad for å angripe lokale og utenlandske fartøy. Over tid har de ulike gruppene etablert forhåndsdefinerte og avtalte innflytelsesområder som tillater dem å operere uten å forstyrre hverandre (Chalk 2003).

Hvorfor blir man sjørøver?

Som nevnt tidligere er det Nigeria, Somalia og Tanzania som har størst forekomst av sjørøvere. FSI-variabelen «stat i staten» sier noe om forekomsten av militser og kriminelle grupper, men lite om hvorfor disse vender sine aktiviteter mot havet og blir sjørøvere.

Et interessant poeng kan nevnes i forbindelse med både Somalia og Tanzania, nemlig en sammenheng med fiskeri. I Somalias tilfelle tyder mye på at flere sjørøvere har vært fiskere tidligere, og ser sjørøveri som en attraktiv mulighet gitt mangelen på mulighet til å fiske. De begynte sin

virksomhet ved å patruljere Somalias eksklusive økonomiske sone på 200 nautiske mil i et forsøk på å beskytte farvannene mot illegal fiskerivirksomhet fra andre land. Mellom 1991 og 1999 ble for eksempel over 200 skip observert mens de drev med ulovlig fiske i Somalia (Musse & Tako 1999). I dag har dette antallet steget til over 800, noe som koster Somalia over 6 millioner USD per år (Rankin 2008). Fiskere vendte seg deretter fra kystvaktvirksomhet mot sjørøveri siden det viste seg at denne aktiviteten var mer lukrativ, og begynte å plyndre fiskerifartøy før de jaget dem ut av Somalias farvann.

Tanzania har også et lignende problem med ulovlig fiske (Ntetema 2004) og i hvert fall et sjørøverangrep ble gjort fra en fisketråler (Turner 2006). Det er også en antydning sammenheng med fiskeri i Nigeria, selv om denne er mindre dokumentert. I tillegg til sjørøveriets negative innvirkning på fiskeriene, har forurensning fra oljeindustrien i Niger-deltaet ført til en betydelig nedgang i fiskeribestanden. I 2007 ble det for eksempel sølt over 10 000 oljefat i deltaet. Dette hadde som følge at lokalbefolkningen ikke lenger kunne fiske i området. I 2005 måtte Shell betale 1,5 milliard USD på grunn av skader lokal fiskerivirksomhet var blitt påført på grunn av Shells aktivitet i området.

Et interessant poeng som kan nevnes her er likevel at linken til terrorisme ikke ser ut til å ha noen betydning – i motsetning til det mange har antatt. Lite tyder på at sjørøvere har vært villige til å samarbeide med terroristgrupper. Flere av statene som oftest nevnes som fristeder for terroristgrupper, samsvarer ikke med de statene der flest sjørøverangrep finner sted.

Konklusjon

Gjennom denne korte analysen av mulige årsaker bak sjørøveriet i Afrika tyder mye på at det å være en *failed state* er en viktig, men ikke tilstrekkelig betingelse. I tillegg til dette er det nødvendig å være i et område der konsentrasjonen av skip er høy – det være seg i nærhet av en havn som fungerer som handelssentrum for en større region eller i nærhet av en handelsrute. I tillegg tyder mye på at sjørøveri vil skje dersom staten har mistet kontroll over det legitime voldsmonopolet og væpnede militsgrupper kan operere fritt.

Men disse betingelsene til sammen er heller ikke tilstrekkelige. En nærmere analyse av land som Somalia, Nigeria og Tanzania, der sjørøveri forekommer hyppigere enn antatt, tyder på at man må se etter andre forklaringer. Miljø, spesielt nedgang i antall fiskerier, bør granskes nærmere. Fiskere har båter som kan brukes til å angripe handelsskip, og det at fiskeri

ikke lenger er en mulighet, kan gi dem insentivene til å vende seg mot sjørøveri.

Statskollaps er utvilsomt en viktig faktor som bidrar til å forklare forekomsten av sjørøveri i Afrika i dag. Likevel er en mer detaljert analyse på sin plass dersom man skal kunne forstå de spesifikke årsakene bak sjørøveri slik at effektive tiltak kan settes inn for å sette en stopper for det. Selv om tiltak for å redusere statskollaps kan hjelpe, er det lite realistisk å tro at dette er nok i det korte løp. Når data fra 2008 tilsier at sjørøvervirksomheten i Afrika heller ikke avtar, kan det være nødvendig med mer målrettede tiltak, spesielt i de landene der sjørøveri i dag florerer.

Litteratur

- BBC News (2008) «Anger at Somali Pirates' Ransom» 18. mars.
- Brandon J. (2002) Piracy as terrorism *Journal of Commerce Weekly*. 3.–9. juni.
- Brown, N. (2006, May 1) Taking the Fight to the Pirates. *Jane's Navy International*. Jane's Information Group.
- Burnett, J.S. (2002) *Dangerous Waters: Modern Piracy and Terror on the High Seas*. New York: Dutton.
- Carroll, R. (2006) Shell told to pay Nigerians \$1.5bn pollution damages. *The Guardian* 25. februar.
- Chalk, P. (2003) Non-Military Security in the Wider Middle-East. *Studies in Conflict and Terrorism*, 26, 197–214.
- CNN (2005) «Pirate 'Mother Ship' Spotted», 12. November. Tilgjengelig på <http://www.cnn.com>.
- Dillon, D.R. (2000) Piracy in Asia: A Growing Barrier to Maritime Trade. *Heritage Foundation Backgrounder #1379*.
- The Failed States Index (2005) *Foreign Policy*, 149, 56–65.
- Failed States Index Scores (2005–2007) *The Fund for Peace*.
Se <http://www.fundforpeace.org>.
- Global Security* (2008). «Pirates». Tilgjengelig på <http://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm> (besøkt 05.02.09)
- International Maritime Bureau (IMB) (2007) *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2007*. Tilgjengelige på <http://www.icc-ccs.org/imb>
- International Maritime Organization (2001–2007) *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*. Tilgjengelige på <http://www.imo.org>.
- Liss, C. (2003) Maritime Piracy in Southeast Asia. *Southeast Asian Affairs*, 52–68.
- Musse, G.H. & M.H. Tako (1999) «Illegal Fishing and Dumping Hazardous Wastes Threaten the Development of Somali Fisheries and the Marine Environments». *Tropical Aquaculture and Fisheries*. Konferanse holdt 7.–9. september på Park Royal Hotel, Terengganu, Malaysia. www.geocities.com/gabobe/illegalfishing.
- National Geospatial-Intelligence Agency (NGIA). *Anti-Shipping Activity Messages*. Se www.nga.mil.

- Nincic, D. (2008) «*State Failure and the Re-Emergence of Maritime Piracy in Africa*». Paper presentert på International Studies Associations' 49. årlige konferanse i San Francisco, 26.–29. mars.
- Ntetema, V. (2004) Tanzania probes illegal fishing. *BBC News*. news.bbc.co.uk, 2. august.
- Obi, I. (2008) Nigeria: How Pirates' Attacks On Fishing Trawlers Hike Price of Fish. *Vanguard*. 1. mars. Tilgjengelig på <http://www.allafrica.com>. 1. mars.
- Ong, G.G. (2004) «Ships Can Be Dangerous Too»: Coupling Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia's Maritime Security Framework. *ISEAS Working Paper*. International Politics & Security Issues Series, 1.
- Pascual, C. (2008) Weak and Failed States: What they are, why they matter and what to do about them. *The Brookings Institution*. 26. februar.
- Pirate «Mother Ship» Spotted. (2005, November 12) *CNN*. www.cnn.com.
- Pirates (n.d.) *Global Security*. www.globalsecurity.org.
- Rankin, N. (2008) No vessel is safe from modern pirates. *BBC News*. news.bbc.co.uk. 11. mars.
- Rice, S.E. (2003) The new national security strategy: Focus on failed states. *Brookings, Policy Brief #116*. Tilgjengelig på http://www.brookings.edu/papers/2003/02terrorism_rice.aspx.
- Ryan, M. (2006) Captain counts the cost of piracy. *BBC News*. news.bbc.co.uk. 2. februar.
- Simpson, S. (2008) Pirate Attacks On the Rise in Nigerian Waters. *Global Security*. Tilgjengelig på <http://www.globalsecurity.org/military/library/news/2008/03/mil-080313-voa04.htm>.
- Turner, T. (2006) East African piracy extends to Kenya and Tanzania: Somalia remains the hotspot for attacks but incidents elsewhere in the region are cause for concern. *Lloyd's List*. 4. januar. Tilgjengelig på <http://www.lloydslist.com>.
- United Nations (1982) *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*.
- Vagg, J. (1995) «Rough Seas? Contemporary Piracy in South East Asia.» *British Journal of Criminology*, 35(1), 63–80.
- Wander, K. (2006) *Implications of Maritime Piracy in the Failed State of Somalia*. Newport RI: Naval War College. Se <http://stinet.dtic.mil>.
- World Factbook (2007) *U.S. Central Intelligence Agency*. www.cia.gov.
- Young, A.J. & M.J. Valencia (2003) Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility. *Contemporary Southeast Asia*, 25(2), 269–283.