

Nærings og Handelsdepartementet
Att: Terje Hernes Pettersen
sendes som vedlegg til e-post til thp@nhd.dep.no

Vår ref.: 200044-001 ome

Bergen, 4. april 2011

Utkast til forskrift om bevæpnede vakter på skip mv.

Innledning

Bergens Rederiforening er tilfreds med at Regjeringen nå beslutter å klargjøre det som etter vår oppfatning er rettstilstanden allerede i dag, men hvor næringen selv lenge har etterlyst en klargjøring for at enhver tvil skal ryddes til side. Det er derfor gledelig at Departementet nå legger frem utkast til egen forskrift om dette.

Den faktiske bakgrunn

Departementet gir en dekkende beskrivelse av de sikkerhetsmessige utfordringer som norsk og internasjonal skipsfart står overfor som følge av den stadig mer omfattende piratvirksomhet utenfor kysten av Somalia og i Det indiske hav.

Vi har vært skeptisk til bruk av privat væpnet vakthold om bord på norske skip. Denne holdningen er prinsipielt begrunnet, ettersom slike tiltak ikke bør overlates til skipet selv, og fordi man har ment at militære ressurser og rederienes egne passive sikkerhetstiltak ville kunne besørge den nødvendige sikkerhet for mannskap og skip. Blant annet har det internasjonale marinenærværet i Adenbukta, og norske skips effektive implementering av anbefalte passive sikkerhetstiltak (Best Management Practices / BMP) gitt betydelig effekt.

Rederiene har imidlertid den seneste tid sett en sterk geografisk utvidelse av piratenes virkeområde, som nå strekker seg fra den vestlige delen av Adenbukta og tvers over Det indiske hav. Piratenes bruk av både kaprede lasteskip og hav-gående lokale fartøyer, såkalte "Dhower" samt til dels større fiskefartøyer som moderskip som har muliggjort piratangrep i et så stort område. Dette har også gjort dem robuste mot vanskelige vær- og vindforhold, som gjør at de nå tilsynelatende kan operere hele året. En stadig økning i antall angrep og mer utstrakt bruk av vold fra piratenes side når de angriper viser at de militære ressurser i Adenbukta langt fra er tilstrekkelige til å skape en rimelig grad av sikkerhet for skipsfarten.

Piratene har i tillegg vist stor evne til å tilpasse seg de mange ulike passive sikringstiltakene som norske rederier har gjennomført. De lar seg ikke lenger nødvendigvis la seg stanse av

piggtrådsperringer, vannoverrisslingsanlegg og andre fysiske tiltak for å hindre bording. Rederiene må derfor være innstilt på ytterligere egne tiltak, og mange rederier vurderer det som helt nødvendig å leie inn private væpnede vakter for å bedre sikkerheten for mannskap, skip og last. Dette vil særlig være aktuelt som et ekstra virkemiddel for å bedre sikkerheten der passive tiltak (BMP) og statlige/militære virkemidler enten anses utilstrekkelig eller utilgjengelige mot bording og kapring.

Det må dessverre også legges vekt på at ingen skip med væpnede vakter om bord har hittil blitt kapret eller dets mannskap tatt som gisler. Det er derfor hevet over tvil at seriøse og profesjonelle private bevæpnede vakter vil tilføre øvrige sikkerhetstiltak en vesentlig bedring under seilinger i piratutsatte områder.

Den myndighet etter skipsikkerhetsloven som er lagt til skipsføreren er begrunnet i at norske skip i internasjonalt farvann ofte ikke kan belage seg på fysisk bistand fra norske ordensmakter. Skipet selv må derfor ha anledning til å iverksette slike tiltak som skipsfører finner nødvendig for å ivareta skipets sikkerhet. Det er lang tradisjon i Norge for at skipsfører som øverste myndighet om bord har rett til å benytte maktmidler som normalt tilkommer myndighetsorganer.

På samme måte som skip som registrert i andre land, har etter vår oppfatning norske skip allerede i dag adgang til å benytte væpnet vakthold som ett av flere virkemidler for å øke skipenes sikkerhet. En forskrift vil imidlertid klargjøre bruken av bevæpnet vakthold, til hjelp for rederi og skipsfører.

Generelt om forskriften

Formålet med å ha væpnet vakthold om bord er å øke sikkerheten, og det er da viktig at det stilles strenge krav til de selskaper som kan benyttes for slike oppdrag. IMO har så langt ikke utarbeidet retningslinjer om bruk av privat væpnet vakthold, men vi har fått opplyst at dette nå snarlig vil bli satt på dagsorden i IMO. Bergens Rederiforening støtter et slikt initiativ.

Som det vises til i høringsbrevet spiller Den norske krigsforsikring for skip (DNK) en sentral rolle i dette arbeidet og vil utarbeide egne retningslinjer for sine medlemmer. Arbeidet som utføres i regi av DNK er viktig og vil bidra til at man etablerer gode standarder for valg og bruk av private væpnede sikkerhetsvakter, og at det norske markedet kun ønsker samarbeid med seriøse vaktelskaper. Rederiene etterspør også konkrete råd om hvilke selskap som erfaringsvis tilbyr høykvalitets sikkerhetstjenester. Forsikringsgiver er godt plassert til å foreta disse vurderingene, i nært samspill med rederiene, og retningslinjene vil fungere som et godt verktøy i så måte.

Vi er kjent med at Norges Rederiforbund og Sjøoffisersforbundet har bistått DNK i dette arbeid, og stiller oss bak dette. Retningslinjer som utarbeides av industrien selv, innebærer at retningslinjene raskt kan endres hvis det viser seg å være behov for forbedringer, eller tilpasninger til nasjonalt eller internasjonalt arbeid på området.

DNK er en (av flere) kommersiell aktør eid og styrt av rederiene med kompetanse innenfor dekning og kontrakts forhold. Dette er et område som faktisk og systematisk inngår som del av ISPS og DNK har ingen formell klarering eller rolle i ISPS. Væpnet beskyttelse av skip er nært knyttet til security/ISPS og derav til Ship Security Plan (SSP). SSP er et ufravikelig krav og kontrollert gjennom flaggstatens fagetat, for NIS vedkommende Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet har delegert denne funksjon videre til en Recognized Service Organization (RSO), slik som for eksempel DNV. RSO har her en viktig kontroll og kvalitetssikringsrolle, utover det kontraktuelle og rådgivende som en forsikringsgiver kan ivareta. Dette prinsipp bør følges også i ny forskrift.

Et moment som sikkert vil bli aktuelt ved bruk av væpnet vaktjeneste er spørsmål fra rederienes kunder og eventuelt andre om skriftlig verifikasjon fra flaggstatsmyndigheter, eller noen med myndighet til å handle på deres vegne, som viser at et rederi har myndigheters aksept (aktiv eller stilltiende ved notifikasjon). Dette bør inngå i forskriftene.

Kommentarer til enkelte bestemmelser i utkastet

Bergens Rederiforening er gjort kjent med og slutter seg til de kommentarer som Norges Rederiforbund har til utkastet, men vil gjerne legge til følgende spesielle kommentarer:

§ 1 Virkeområde

Slik virkeområde er definert i utkastet vil det ikke dekke områder som kan være aktuelle i dag, f eks seilas fra havner i sørlige Afrika til AG. Området som er aktuelt for slik vaktjeneste har også vært og er fremdeles i forandring. En bør derfor vurdere å legge til "eller tilsvarende høyrisiko hav eller kystområder".

§ 3 Forholdet til rederiets forsikringsgiver:

Forsikringsgiver består av flere kommersielle (om enn gjensidige foreninger) aktører og en bør presisere hva/hvem en her mener, ettersom dekningsområdet risikomessig for de aktuelle kan være overlappende (kasko/ansvar/krig). Ordlyden i paragrafen bør også generaliseres. Slik den nå er, vil det medføre betydelig merarbeid for forsikringsgiver. All embarkering skal da etter ordlyden meldes og godkjennes av kommersielle aktører med begrenset operativ/teknisk kompetanse. En annen ordlyd kan være " Før væpnet vaktjeneste benyttes, skal forsikringsgiver (eventuelt krigsrisikoassurandør) være informert om underliggende kontrakts og prosedyreforhold mellom rederi og vaktelskap og ha akseptert disse".

Med vennlig hilsen
Bergens Rederiforening

Øystein Meland