

Nærings- og handelsdepartementet,
Einar Gerhardsens plass 1,
Postboks 8014 Dep, 0030 Oslo

HØRINGSUTTALELSE
fra Kapt. Jarle Johansen

Utkast til forskrift om bevæpnede vakter på skip mv.

Høringsfrist: 04.04.2011

Antall sider: 19

Språk: Norsk, delvis engelsk.

Synopsis.....	1
Konklusjon.....	2
Introduksjon.....	2
Formal Safety Assessment (FSA).....	4
Risk analysen	5
Risk kontroll	7
Rederiets P&I forsikrings validitet i piratutsatte farvann.....	7
Dyr P&I forsikring.....	8
Profitt og etikk.....	9
Summariske henrettelser.....	11
Rederiforbundet: SOLAS irrelevant	11
SOLAS is Law – Pirates in GOA	15
IMO's Best Practise.....	17
Konsekvenser.....	18
Alternative tiltak.....	18
Referanser.....	18

Synopsis

Kaptein Jarle Johansen er sertifisert risk manager. Var selv kidnappet av pirater og satt i en uke i Nigerias jungel som fange i 2006. Denne høring vil påvise at bevæpning fører til økt risiko for sjøfolk. SOLAS er lov. Strafferettslig er det ikke implementert corporate kriminalitet i den norske lovgivning som ratifisert for å utsette sjøfolk for slik fare. Å utsette sjøfolk for fare bevisst er strafferettslig kriminelt, siden det ikke kan påvises at våpen på skipene ikke demper risiken, men tvert imot kan øke den. Begrunnelser følger nedenfor, etter introduksjonen.

Konklusjon

Undertegnede er negativ til å bevæpne norske skip generelt, og utsette sjøfolk for fare spesielt.

Min negativitet mot bevæpning av norske skip i denne høringsuttalelse baseres på følgende pilarer:

1. Forbudet i SOLAS mot å utsette sjøfolk for fare. - Gjør det kriminelt å utsette sjøfolk for fare. Væpning er et bare et enkelt korrektiv tiltak i en risk analyse. Virker det? Øket risiko?
2. Bildet internasjonalt av Norge som en fredsbevarende nasjon i Fridtjof Nansens ånd vil få sitt banesår idet den første pirat blir skutt fra skip med norsk flagg, om der ikke er en eneste norsk sjømann ombord. Er prisen verdt dette for å tekkes rederienes operasjonelle behov?
3. Norske myndigheter vil bli delaktig i konvensjons-, lovbrudd, om en eventuell falsk trygghet som våpen om bord kan gi. Piratene kan lett få tak i større og kraftigere våpen (SOLAS). Ref.14)
4. Kan kapteinen bli strafferettslig ansvarlig etter internasjonal lov om uskyldige skal bli drept i skuddveksling? Denne forskrift nullifiserer jo ingen andre lover (immunitet?). Ref. 15)
5. Kapteinen kan bli strafferettslig ansvarlig etter internasjonal lov for å summarisk drepe pirater, uansett hvor skyldig de er i piratvirksomhet? Kan en kaptein eller en bevæpnet vakt dømme pirater summarisk til døden på stedet ved å skyte dem? Hva blir konsekvensen for denne kaptein i forhold til nasjonal og internasjonal lov? Ref. 12)
6. Vil regjeringen gjennomføre dette, må de samtidig gi kaptein og rederi et generelt amnesti for straffeforfølgelse, og også sannsynligvis overstyre P&I klubbenes regler. Skal rederiene gis lov til å krenke internasjonale konvensjoner for mannskapssikkerhet, så må de samtidig gis straffefrihet.
7. Summariske henrettelser på norsk territorium på verdenshavene kan ikke aksepteres.

Introduksjon

Regjeringen drøfter i sin helhet i forarbeidene viktigheten for rederi og skipsfart, men lite eller ingenting den lovfestede rett sjøfolk har til en trygg og sikker arbeidsplass, verken i henhold til SOLAS/ISM, ILO eller noe annet. Den eneste part i dette bildet som er internasjonalt lovfestet beskyttet ved SOLAS, etc, er utelatt fra betraktningene, - fullstendig. Vi skal her drøfte denne dimensjon mest. Viser det seg at sjøfolks arbeidsplass blir utryggere som følge av denne bevæpning, at flere blir drept i fremtiden som følge av dette, har den norske regjering i tilfelle en stor andel av skyld for forverringen.

På denne måten som regjeringen former lovforslaget, og som støttes av Sjøoffisersforbundet, så er det kapteinen som blir eneansvarlig for å benytte dette ene korrektive tiltak. Det er heldig for regjeringen at den kan overlate ansvaret til en enkelt mann, kapteinen, til å ta skyld og kritikk, og sannsynlig straff, den dag dette går galt. Kapteinen står ikke til ansvar ovenfor skipsrederen, men mest ovenfor flaggstats- og internasjonale lover.

Norsk Sjøoffisersforbund anbefaler tiltaket, og gjør kapteinen til syndebukk for landets offisielle politikk:

– Kapteinens ansvar om uskyldige blir skutt

Sande legger vekt på at eventuelle væpnede vakter på skipene vil være underlagt kapteinens ansvar, og det er derfor opp til kapteinen selv å bestemme om det er nødvendig med våpen ombord.

[Hhttp://www.nrk.no/nyheter/distrikt/hordaland/1.7533759](http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/hordaland/1.7533759)H

Hvem sine interesser tjener Sjøoffisersforbundet med dette? Vil de forsvare og støtte kapteiner juridisk som kan bli syndebukk for eventuelle strafferettslige konsekvenser av dette våpenkappløp? Ref. 15).

En kan ikke operere internasjonalt og i utlandet etter andre standarder enn dem som gjelder nasjonalt. Det vil i tilfelle bli hyklersk, og samme regler gjelder som ved tilfeller av korrupsjons- og etiske regelverk for internasjonal samhandel og forretningsvirksomhet, som en praktiserer i selskapenes hjemland..

Væpning av norske skip og sjøfolk eller andre som jobber om bord under kapteinens kommando, utgjør bare et mulig korrektiv tiltak i en risk analyse. Det gambles alt på dette ene tiltak. Sjøfolks liv er innsatsen det gambles med.

Internasjonale konvensjoner som Norge og de fleste maritime nasjoner i verden har ratifisert, setter krav om risiko analyse før enhver farlig operasjon som kan true sjøfolks liv og helse kan iverksettes.

Konvensjoner er faktisk laget med kun dette ene for øyet (SOLAS - Safety Of Life At Sea). Skipet har ikke liv, lasten har ikke liv, bare mennesker har 'liv', etter konvensjonens definisjon. Risk analysen er pålagt både etter internasjonale SOLAS konvensjonen (Kap. IX; ISM koden - IMO resolusjon A.741(18)) og etter assorterte andre flaggstat lover.

ISM Objectives: *"1.2.2 Safety management objectives:
– Establish safeguards against all identified risks"*.

Fra 1. Juli 2010 ble dette faktisk endret til å si ennå klarere dette kravet - [MSC.104\(73\)](#):

1.2.2 *"assess all risks to its ships, personnel and the environment and establish appropriate safeguards"*;

Å identifisere og vurdere og etablere barrierer er risk management, risiko analyse (som i formal safety assessment - FSA). Som vi ser er dette ISM kodens fremste målsetting å besørge.

I olje-og gassvirksomheten på norsk sokkel er dette hjemlet ennå mer konkret og direkte enn i SOLAS (shipping) i

- Rammeforskriften fra 2001 med veiledning.
- Styringsforskriften fra 2001 (§13) med veiledning / 2010 utgaven (§§ 4 & 5).
- Gjeldende NORSOK Z-013 fra 2001 og utkast til ny NORSOK Z-013 fra 2009.

Jfr. Styringsforskriften § 13 spesielt. Tilsvarende § 4 & 5 i revidert 2010 Styringsforskrift.

<http://lovdata.no/for/sf/md/xd-20100429-0611.html#4>

Det bør være lik praksis i utland som i hjemlige farvann. Offshore ligger ofte foran shipping i forståelsen av regelverket.

ISM koden er en realitet: *"The lawyers have even indicated, particularly in the USA, that there are even legal risks attached to introducing an auditable safety management system. As they say, it will be easier to prove negligence"*. Ref. 1) s. 2.

ISM-kodens Definisjoner, Seksjon 1.1.10 (fra 1. Juli 2010):

"Major non-conformity means an identifiable deviation that poses a serious threat to the safety of personnel or the ship or a serious risk to the environment that requires immediate corrective action, or the lack of effective and systematic implementation of a requirement of this Code."

"The idea of operational risk assessment had always been alluded to in the ISM Code but the original language had stopped short of making this a formal requirement of the Code. The amendments get much closer and do make it clear that there is an expectation that the Company will adopt a risk based approach to managing safety"

http://www.consultism.co.uk/documents/ReportISM_February_2010_PDF.pdf

Slik uaktsomhet (negligence) er utrolig enkel å avdekke revisjonsmessig basert på den tilgjengelige risk analyse rederiet forhåpentligvis har gjort. Har de ikke gjort den har vi en non-conformity.

Definisjonen av risikostyring er:

“Managing and controlling the risk of hazards to ensure that they are always at a tolerable or negligible level”. Ref. 1) s. 6.

En måte å styre risk på er gjennom lovverket, konvensjoner, etc. Det er faktisk hele hensikten IMO var bygget på dette. Å holde seg innenfor lovverket er således et middel i risiko-analysen. Det er et korrektivt tiltak i seg selv å sørge for en holder seg innenfor lovverket, idet de fleste lover er laget nettopp for å holde risken innenfor sosialt definerte akseptable rammer. Ref. 1) s. 92.

1) *“Managing Risk In Shipping”*. (1999 – *The Nautical Institute, sponsored by UK P&I Club*).

Å ikke overholde lovverk og bransjestandarder er således en svakhet i riskanalysen i seg selv.

Seksjon 1.2.3 i ISM-koden kreves det at the Safety Management Systemet (SMS) skal være i overenstemmelse med lover og regler og tar med i beregningen relevante koder,, guidelines og bransjestandarder.

I forordet til *“Guidelines on the application of the ISM Code”* drar forfatterne oppmerksomheten for behovet for å endre holdninger til sikkerhetsledelse. De ser en transformasjon fra en kultur med straff og kritikk til hvor en søker en kultur som bestreber seg å være i samsvar (compliance) med eksterne regler.

En skal således være helt sikker på at i denne sake med væpning av sjøfolk og skip, så vil Departmentet komme med et lovfremlegg som søker, når det går galt, å la ansvaret være rederiets og kapteinens alene. Myndighetene vil overhodet ikke ta noe ansvar, selv om de har tillatt bevæpning, så kommer forutsetningene til å falle tilbake på rederier og kaptein den dag dette går galt.

Formal Safety Assessment (FSA)

Siden shipping og offshorevirksomhet for en stor grad er basert på selv-regulerende bransjestandarder, er det like viktig å leve opp til guidelines (‘best practises’) og bransjestandarder som de lovpålagte regimer.

Risk management er som vi ser lovpålagt; SOLAS/ISM).En risk metode som kan brukes er FSA; Guidelines for the Application of Formal Safety Assessment (FSA) (her brukt som et system for å lage og nye vurdere regler):

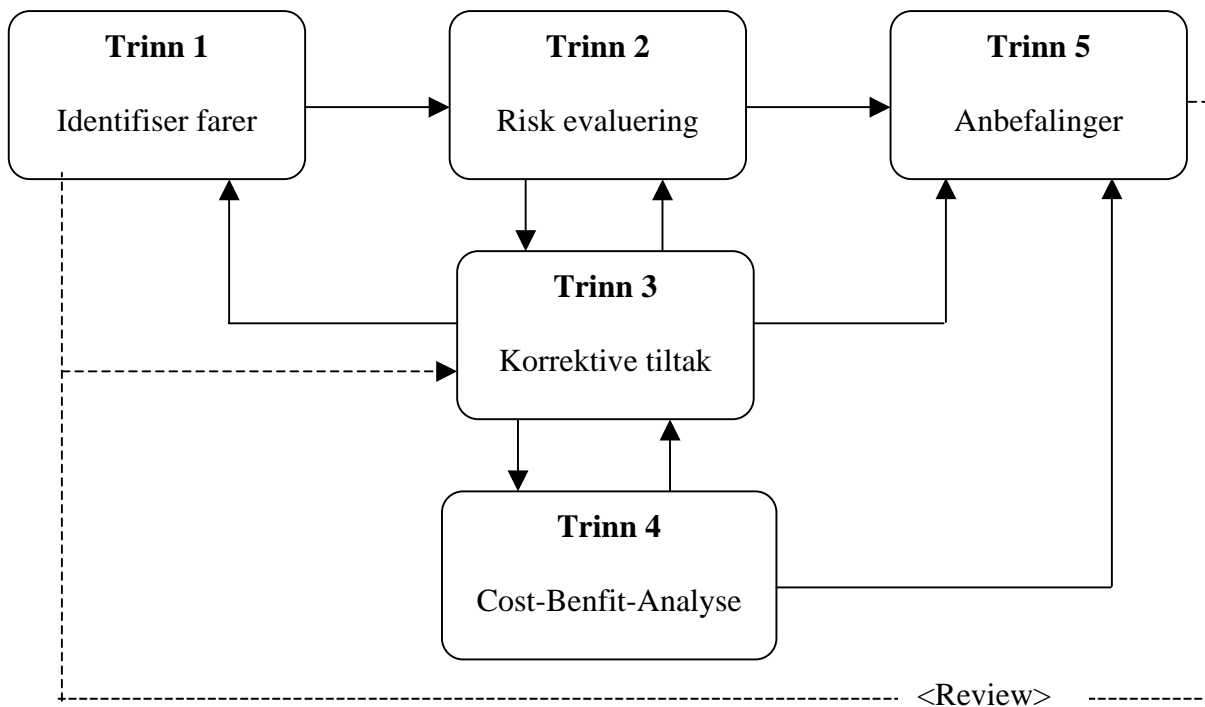
“FSA is a structured and systematic methodology, aimed at enhancing maritime safety, including protection of life, health, the marine environment and property, by using risk analysis and cost benefit assessment.”

<http://www.imo.org/OurWork/Safety/SafetyTopics/Pages/FormalSafetyAssessment.aspx>

FSA prosessen

FSA består av fem trinn:

1. identification of hazards (a list of all relevant accident scenarios with potential causes and outcomes);
2. assessment of risks (evaluation of risk factors);
3. risk control options (devising regulatory measures to control and reduce the identified risks);
4. cost benefit assessment (determining cost effectiveness of each risk control option); and
5. recommendations for decision-making (information about the hazards, their associated risks and the cost effectiveness of alternative risk control options is provided).



"ISM will be the greatest friend a ship owner could ever wish for . . . or the worst enemy it could ever imagine"

Risk analysen

Bransjestandard BMP3-2010 (vedlagt) bekrefter min fremstilling om risk analyse, i sitt tredje kapittel. Ref. 16). *"Crew Safety: The primary consideration should be to ensure the safety of the crew"*.

Hvordan gjøres en risk analyse? Både i en kvalitativ og en kvantitativ risk analyse skal forekomstene og frekvensen av alle tidligere hendelser i området inn som en faktor i risk beregningene, for å avdekke risikobildet. Med alt det som har skjedd til nå i Somalisk og Nigeriansk farvann, er sannsynlighetsberegningene for risiken med denne operasjonen dømt til å komme ut med negativt fortegn, så lenge en ikke kan regne med noe akseptkriterie dårligere enn intet liv å tape. Det er ikke lov i en risikoanalyse å ha et akseptkriterie som ALARP prinsippet (As Low As Reasonable Possible).

Risiko-akseptkriterie for liv er alltid nødt til å være 0 -null-, ifølge internasjonale konvensjoner. Også all sunn fornuft tilsier at en ikke kan innkalkulere X antall liv tapt i noen som helst moralsk og etisk forsvarlig forretningsaktivitet.

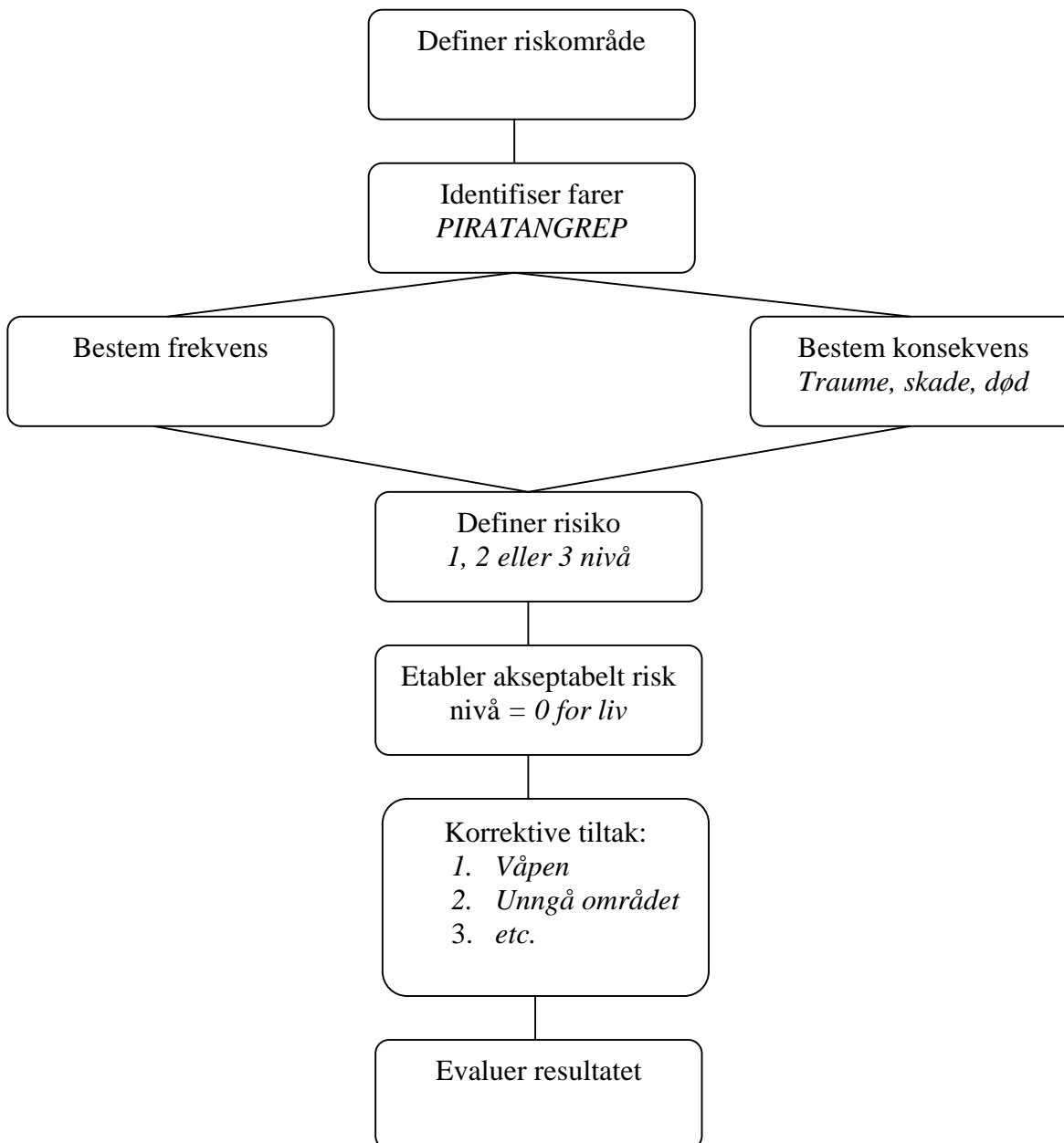
Så vi forstår at det er ikke mye slingrinnsmonn å gå på i det kvantitative regnestykkets variabler.

Når regneringen nå vil gjøre det lovlig å bevæpne norske skip, som et korrigerende tiltak i risk analysen, så kan dette få den motsatte effekt.

Når det første skip blir senket med håndholdte varmesøkende raketter (piratene vi si det er selvforsvar – når de blir skutt på fra brovingen) som treffer bunkerstanken til en VLCC, slik at hele GOA er fylt av crude olje, så vil vi se at dette var ikke noe korrektivt tiltak i det hele tatt, men rett og slett ØKET risikoen og faren for liv og helse for sjøfolkene. VLCC'en nok forsikret 150%. Familiene til sjøfolkene ei så.

Cui bono? Who benefits? Hvem tjener på dette?

Den norske regjering har dermed med vært på å ØKE denne risiken, ved sin våpenlov.



Eksempel på risiko definisjon:

- 1 = Negligible, akseptert. Ingen korrektive tiltak nødvendig (grønt lys).
- 2 = Tolerable, så lav risk som mulig, ALARP-prinsippet (gult lys)
- 3 = Intolerable, ikke akseptabel risk, hvor korrektive tiltak må gjøres uavhengig av kostnader.

Å sikre liv er en typisk type -3-, rød risiko.

En annen modell mye brukt:

Konsekvens >	stor <<< Sannsynlighet >>> liten				
	1	2	3	4	5
A					
B					
C					
D					

Enkelt sagt: Rødt nivå er som er forbudt, og Gult, krever korrektive tiltak. Grønt er OK.

Risk kontroll

Risiko-reduserende tiltak: Vil våpen ombord kunne redusere risiken som et tiltak?

Noen vil si ja, andre vil si nei, idet for eksempel piratene kan få tak i større våpen, for eksempel varmesøkende håndholdte raketter fra det internasjonale markedet (de mangler ikke penger) og senke hele skipet med mann og mus, om de blir skutt tilbake på. Da har de som svarte ja på våpen som riskreduserende tiltak tatt helt feil i forutsetningene for sin risk analyse, og den blir verdiløs. Deres korrektive tiltak har gjort risiken større.

NORSOK Z-013 krever forøvrig dokumentering av forutsetninger og premisser som er lagt til grunn i analysen. Vi kan allerede i dag fastslå at væpning vil hjelpe de som har våpen om bord, mens skip blir kapret uansett om der har vært internasjonale militære styrker i området, og uansett om noen er bevæpnet så vil piratene da ta de som ikke er det, og konsekvensene blir langt verre for de sjømennene som er på de skip som ikke er bevæpnet, - fra rederier som ikke har råd til å leie inn private kommandosoldater.

Er der andre tiltak som er brukbare? For eksempel å holde seg helt unna området? Selvfølgelig er dette et aktuelt tiltak om menneskeliv går foran kommersielle hensyn.

La oss håpe at hermed har kravet til risk analyse blitt ettertrykkelig etablert ved lov, konvensjon og/eller bransjestandard, slik at det ikke blir noe diskusjonsgrunnlag.

En av måtene en kan lære på om ikke ved grundig risiko analyse, er på den harde måten: For eksempel i rettssalen når det svir økonomisk, som følge av uaktsomhet (negligence) i å ivareta mannskapets sikkerhet etter SOLAS.

Rederiets P&I forsikrings validitet i piratutsatte farvann

Penneførende som også skrev kronikken "Maritim risk analyse for piratvirksomhet" publisert i Sunnmørsposten, Haugesund Avis og Bergens Tidende nylig, vil her kort i denne del belyse mulige konsekvenser for rederiets P&I (Protection & Indemnity) forsikring for de forhold som kronikken omhandler, om følgene for P&I forsikringens validitet, om ikke de lov- og konvensjonspålagte (SOLAS) krav om risk analyse for farlige operasjoner utføres før sjøfolk, norske som utenlandske, sendes inn i farlige piratutsatte områder, og ikke bare kan 'knuses som egg for å lage omelett' som Stolt-Nielsen hevdet i en kronikk i DN nylig.

Hvordan vil rederienes krav mot P&I forsikringsselskapet behandlet om rederiet har brutt internasjonale lover og regler på området? Vil de få regress mot seg om de ikke har fulgt SOLAS, nemlig å sikre menneskeliv til sjøss, og det kommer til enorme forsikringskrav som følge herav?

En kan ikke si at en ikke visste at det var en farlig operasjon å gå inn i området, så lenge det er utbrodert i alle verdens medier hvilken følger disse farlige operasjoner har; nemlig at følgene av å gå inn i disse områder i det hele tatt, er noe som setter mannskapets sikkerhet i fare. Ingen kan lenger være ignorant om dette faremoment, så en kan dermed konkludere med at det er en bevisst og villet handling om en gjør det uten noen som helst form for risiko analyse.

I en rettssal vil denne bevisste handling komme inn som en skjerpande faktor at rederiet visste dette, og sendte skip og mannskap inn allikevel. SOLAS er ikke laget for å hverken beskytte skip eller verdenshandel, men ene og alene liv og helse for mennesker til sjøss.

Dette vil således svi på bunnlinjen, når et helt skipsmannskaps familier har ordnet seg med noen sultne advokater i kanskje en amerikansk rettssal, fordi de har mistet sine forsørgere, + tort og svie. Rederiet vil mest sannsynlig gå konkurs som følge av dette, idet forsikringsselskapene nok har sikret seg mot

utbetaling så lenge den forsikrede skipsreder har brutt internasjonale konvensjoner eller nasjonale lover om risiko analyse.

Den '5th Maritime Risk Management Conference' i London, vil adressere dette 27 April 2011 - 28 April 2011 :

"Determine how to restructure risk management strategies to deal with current perils"

"Recognise how changes to risk assessment practices due to the increased piracy threat will affect insurance policies"

<http://www.wplgroup.com/aci/conferences/eu-mrm5.asp>

Dyr P&I forsikring

Forsikringen blir sannsynligvis veldig dyr for å forsikre seg mot slike hendelser, for er det noe forsikringsselskapene er dyktig til så er det risk analyse og sannsynlighetsberegning for å trygge sin egen eksistens og sikre seg mot for mye og for store utbetalinger.

Det bør kanskje interessere skipsredere som gambler på at det ene korrektive tiltak med våpen om bord er tilstrekkelig, NÅR det vil vise seg at det ikke er det, at verdens største P&I klubber SKULD og GARD er informert om den tvilsomme praksis ved å ikke gjøre risk analyse før slike farlige operasjoner som å sende skip med mannskap inn i piratbefengte farvann iverksettes.

De kan ikke se gjennom fingrene med åpenlys og åpenbare brudd på internasjonale konvensjoner, om ikke de skal komme i brudd med sine egne etiske og forretningsmessige regler.

De som ikke har gjort risk assessment som påbudt etter lov og konvensjon (SOLAS) kan kanskje en dag befinne seg i en situasjon hvor P&I forsikringen ikke gjelder ved slike hendelser, som følge av at noen ikke følger pålagte krav om risk assessment før farlige operasjoner som å gå inn i piratfarvann iverksettes, for dermed å sette mannskapets sikkerhet og helse i fare.

Rederiene bør lese det med liten skrift i P&I vilkårene, om en ikke ønsker å dekke regningen for erstatning for tapte menneskeliv selv.

Non-conformity med lov- og konvensjonskrav (SOLAS) om risk analyse er jo et fantastisk instrument for forsikringsselskapene for å nekte utbetaling, og rederiet og kaptein kanskje til og med bli straffet for det.

Følgene av å ikke følge internasjonalt regelverk på området, om risk analyse og ikke sikre menneskeliv tilstrekkelig (SOLAS):

GARD. Paragraf 67, s. 84

<http://www.gard.no/ikbViewer/Content/77368/Gard%20Forsikringsvilkaar%202011.pdf>

Omkostninger som ikke dekkes

1.

[]

d. kravet er urimelig, eller bærer preg av ulovligheter eller andre klanderverdige forhold;

Seriøse P&I klubber kan ikke med integritet og ære i behold la være å straffe sine medlemmer for brudd på nasjonale og internasjonale lover og regler. Da vil enkelte av medlemmes useriøsitet smitte over på P&I klubbene og dens seriøse medlemmer også i tilfelle. Dette kommer ikke til å bli så.

Ser at Regjeringen tar et forbehold om godkjenning fra "forsikringen" om våpenbruk om bord, og henviser til DNK - Den Norske Krigsforsikring. DNK sier:

“As a starting point, the Norwegian Marine Insurance Plan does not cover P&I insurance. Such insurance is covered by conditions from the P&I clubs. However, if an incident was caused by a war peril, war risk insurance according to the Plan takes over P&I insurance according to the P&I conditions the ship is effected on for insurance against marine risk.”

https://www.warrisk.no/Internet/War_risk_cover/P+I_and_occupational_injury/

Det er P&I forsikringen som har betydning for sjøfolk, og deres eventuelle etterlattes tap av forsørgere til sjøss – i strid med SOLAS regelverket.

Om dette kravet om godkjenning fra også P&I Klubbenes forsikringsvilkår er ikke nevnt noe nærmere.

Uansett skal noen ha ansvaret når dette går galt, og det kommer ikke til å bli verken Regjering eller forsikringsselskap, idet de begge kommer til å ta sine fornødne forbehold, men kaptein og rederi, førstnevnte mest.

Et av de første forbehold de begge tar er at skipsfarten skal drives innenfor gjeldende regelverk. Våpen forskrift eller ikke, så nullifiserer ikke den SOLAS eller kravet til adekvat risk analyse, og ethvert annet korrektivt tiltak som reduserer risiken for helse og liv.

Profitt og etikk

Som alltid lønner det seg å være forberedt og ha planlagt for alle eventualiteter. Det er faktisk hva et Sikkerhetsstyringssystem dreier seg om, men dette er vanskelig å forstå når de fleste bare har kopiert noen manualer som står og støver ned i bokhyllene ombord, uten at noen fatter meningen og hensikten bak dem.

Der er måter å komme klar av dette på, men en må faktisk være så grundig at om slike hendelser oppstår så vil en kunne dokumentere at alt som er i menneskelig makt å gjøre er utredet og implementert av tiltak, ingen kostnader kan være spart for å sikre liv og helse for mannskapene. Er dette gjort og uønskede hendelser likevel skjer så er det hva en i maritim terminologi kaller en "act of god" - altså noe ingen kan klandres for. Oppskriften for de seriøse er altså å sørge for at en på alle slags vis, sørger for å være i den uangripelige posisjon, vaksinert for senere kritikk, ved at en vurderer risiko seriøst, og implementerer de risiko-reduserende tiltak, og eller bestemmer seg for å ikke utføre operasjonen i det hele tatt, dvs å holde seg unna området til risikoen er borte.

Toppledelsen kan ha sterke personlige føringar for å maksimere fortjeneste eller andre nøkkelindikatorer. Det kan gjøre at en løper unødig stor risiko i situasjoner der sikkerheten blir ansett for å være i konflikt med andre av bedriftens mål. *)

*) [Rasmussen, Rasmussen, J. (1994). *Risk management, adaptation, and design for safety. Fra N.E. Sahlin (Red.) og B. Brehmer (Red.), Future Risk and Risk Management. Kluwer.*]

Det er et veldig langt stykke fra 'act of god' til dem som med Stolt-Nielsen strategi bevisst og med vilje og full bevissthet om konsekvensene av sine handlinger, uten noen form for risiko analyse, sender mennesker inn i den visse død og/eller helsefarlige situasjoner, for i praksis er det hva som blir utfallet av denne politikk. Det er faktisk ikke bare FORBUDT, men også KRIMINELT å bevisst sende sjøfolk inn i farlige situasjoner, om en skal ta de internasjonale konvensjoner ad notam.

Det å ha sendt sitt mannskap med fare for liv og helse, kanskje i noen tilfeller i døden, uten risiko analyse som pålagt ved lov eller konvensjon, gjør det altså kriminelt, og dette vil ikke se noe særlig bra ut i en rettsak om erstatning, det vil ikke se bra ut i noen som helst "social responsibility" sammenheng, eller som "brand protection", så vil nok dette rederi være ødelagt, for evig og alltid, av å ikke være sitt ansvar bevisst i å ivareta mannskapets sikkerhet.

Først når dette blir klinkende klart for alle parter, at verdenshandelen blir skadelidende, uten en kan ofre sjømenn i en politisk konflikt, så vil saken løses ved at alle blir enig i å stanse piratene på stranden, og gjøre noe med årsaken de protesterer mot, istedenfor å bruke sjømenn som egg som kan knuses for å lage omelett. En kynisme ikke noen seriøse kan være bekjent av, om det er norske eller utenlandske sjømenn som skal være eggene.

Shipping ligger oftest langt etter offshore når det kommer til praksisen i forhold til relevant regelverk.

Det er nok fremdeles en fordel med sjøfolk som kan sitt fag, og tenker selv, og ikke bare lyder enhver usaklig og ulovlig ordre fra landorganisasjonen av tildels useriøse elementer.

Kunnskapsrike sjøfolk, the human factor - humankapitalen, som bidrar til å holde sitt rederi ute av trøbbel burde vært mer etterspurt enn de som ofte velges av lydighet og lavkost vurderinger.

Den kaptein som skal en dag ta ansvaret for dette, vil nok komme til å angre på at han ble med på dette løpet, om han ble ufrivillig tvunget til det av ledelsen, fordi han mest sannsynlig er den som blir sittende igjen med svarteper, straffeforfulgt, så hjelper det lite. Han bør ta sine egne valg som øverste ansvarlig, og ikke bare adlyde ordre fra muligens ukvalifiserte i landorganisasjonen, med god hjelp av den norske regjering.

De legale implikasjoner med å operere skip i farvann med piratvirksomhet er udiskuterbare, hjemlet som de er i SOLAS (ISM-koden, § 1.2.2 for shipping – identifisere og etablere barrierer mot alle risikoer for fare for liv og helse) og Styringsforeskriften av 2001, jfr. § 13 spes. (olje- og offshore). §§ 4 & 5 i den reviderte 2010 utgaven..

Denne saken har ikke bare etiske sider, men vi kan også vise til det kriminelle, ved at useriøse aktører ikke tar hensyn til rådende lover og konvensjoner for mannskapssikkerhet, med krav om risk analyse, og dermed kan gå på akkord med mannskapssikkerhet, av operasjonelle hensyn og profitt for enhver pris.

Oljeselskapene og chartere vil nok også komme med lignende krav, idet etisk forretningsførsel hos sine tjenesteleverandører er noe de fleste, ihvertfall Statoil, er svært opptatt av.

"Selskapet krever en høy etisk standard av alle som opptrer på vegne av oss og vi vil opprettholde en åpen dialog om etiske spørsmål, både internt og eksternt.

Vi forventer også at våre samarbeidspartnere skal ha en høy etisk standard som er i samsvar med vår. Våre verdier; Modig, Åpen, Tett på, Omtenkstom, er kjernen i vårt styringssystem og motiverer oss til innsats og gode prestasjoner. De veileder oss i hvordan vi driver virksomheten og samarbeider internt og eksternt." Fra Statoils hjemmeside om etikk og verdier.

Det kunne blitt bedre marked for de seriøse, om de useriøse forsvinner, og markedet overlates til de seriøse som tar sikkerheten og etikken på alvor. Det bør ikke premieres å flagge til sub-standard registre, siden samme SOLAS gjelder også der.

De useriøse vil gå ned helt av seg selv, i kraft av sine egne undermåls holdninger, manglende etiske prinsipper og tvilsomme praksis på alle områder som følge herav. De vil være sine egne verste fiender, og kommer til å grunnstøte før eller siden, - helt på egen hånd.

I kapittelet '*Risk management, adaptation, and design for safety*', Rasmussen, J. (1994), N.E. Sahlin (Red.) og B. Brehmer (Red.), i boken '*Future Risk and Risk Management*' (Kluwer), påpekes det at 80% av ulykkene skyldes menneskelige feil, og at toppladelsen ofte kan ha sterke personlige føringer for å maksimere fortjeneste eller andre nøkkellindikatorer. Det kan gjøre at en løper unødig stor risiko i situasjoner der sikkerheten blir ansett for å være i konflikt med andre av bedriftens mål.

En glemmer ofte at den viktigste nøkkellindikator til sjøss ved lov er bevaring av helse og liv: Her må en etisk grunnholdning til og ikke bare en forretningsmessig.

På mange måter blir Sikkerhetsstyringssystemene og lovene ofte lest omtrent som Fanden leser Bibelen. En går etter bokstaven, uten å forstå ånden. En gjør tingene en skal gjøre som en mekanisk øvelse, men har bekvemt glemt ut hva loven/konvensjonen (SOLAS) skulle beskytte, nemlig sjøfolks liv og helse.

Katten er herved ute av sekken, og kan vanskelig puttes tilbake. Det legale rammeverket for å ivareta sjøfolks sikkerhet er på plass. Det gjenstår bare å følge det.

Det er å håpe på at Norge, som alltid maritimt, også vil kollektivt være i front for dette neste steg i den maritime tradisjonen og evolusjonen.

Summariske henrettelser

Dette spørsmål bør besvares av myndighetene: At norske myndigheter gir tillatelse til å ha våpen ombord, gir de også tillatelse til summariske henrettelser ombord, på norsk territorium ute i verden, hvor norsk lov gjelder? Det må de nesten gjøre, for piratene skyter tilbake, - for å drepe, og da er det drepe eller bli drept som blir eneste mulighet.

Viser til artikkel "**Do armed guards have a licence to kill?**". Lloyds List, 9. Mars, 2011.
av Dr. John A.C. Cartner (Capt./Jurist), forfatter av boken "**The International Law of the Shipmaster**"
<http://shipmasterlaw.com/wp-content/downloads/LL%20COL%2015%20LICENCE%20TO%20KILL.pdf>

"Private security options may be gaining popularity among shipowners but the ramifications of an armed guard killing a pirate open up a can of legal worms." Dr. John A.C. Cartner.

Har norske myndigheter ved sin våpenlov gitt en slik blanco fullmakt til summarisk henrettelse av pirater? Hvilket blir kapteinens ansvar, selv om det er væpnede vakter som utfører det?

Rederiforbundet: SOLAS irrelevant

En journalist fra Sunnmørsposten som var i kontakt med jurist i Rederiforbundet og Nordisk Institutt for Sjørett ved UiO i dag den 4.3.2011 i forbindelse med artikkel i samme avis på temaet, og fikk beskjed fra dem begge om at denne linken til SOLAS som vi hevder, blir vanskelig å forsvare rent juridisk:

"Begge forteller meg at det blir feil å benytte denne konvensjonen [SOLAS] i denne sammenhengen, og viser til ILO-konvensjonen i stedet."

Slik kunnskapsløshet provoserte meg til å skrive hele resten av dette kapittel. Jeg er ikke alene om mene det jeg mener er legalgrunnlag for risk assessment for ALT som kan true liv og helse for sjøfolk:

Germanicher Lloyds; ISM Risk Management

"Although it is not often referred to as such, the development and implementation of a documented safety management system is an exercise in risk management. The drafting or amendment of written procedures involves looking at the company's activities and operations, identifying what could go wrong, and deciding what should be done to try to prevent it. The documented procedures are the means by which the controls are applied.

The implementation of a risk assessment process in the context of ship and fleet management generally will include a definition of processes, as well as hazard identification, including a risk assessment. The underlying philosophy is to help develop an effective safety culture in companies and on board ship, where the human element is given regular and effective consideration. Its purpose is to facilitate and embed a culture of continuous improvement in safety performance without the requirement for additional regulation.

*A Company will need to apply the process of hazard identification and risk assessment to determine the controls that are necessary to reduce the risks of incidents. The overall purpose of the risk assessment process is to recognize and understand the hazards that might arise in the course of the organization's activities **and ensure that the risks to people arising from these hazards are assessed, prioritized and controlled to a level that is acceptable** (requirements are included in different standards like ISM Code, ISO-9001:2008, ISO 14001:2004, OHSAS 18001:2007, MLC 2006 ...).*

*The idea of operational risk assessment had always been alluded to in the ISM Code but the original language had stopped short of marking this a formal requirement of the Code. The amendments on 1st July, 2010 get much closer and **do make it clear that there is an expectation that the Company will adopt a risk based approach to managing safety**. Whereas the ISM Code provides in 1.2 Objectives - the requirements for risk assessment and these are distributed throughout several chapters. ”*

http://www.gl-group.com/pdf/Guideline_ISM_Risk_Management.pdf

"Most recently (effective July 1, 2010), it has been amended to include the concept of assessment, by the company concerned, of “...all risks to...ships, personnel and the environment, and [establishment of] appropriate safeguards”.

Essentially, the risk management principles of ISO Standard 31000: 2009, are now virtually a part of the Code. The significance of the Code is that SOLAS, of which it is a part, is one of those maritime conventions that the United States has in fact ratified, and, because SOLAS is a part of the basic treaty law of all maritime nations, the most recent amendments lend themselves to universal application by means of domestic enforcement in each country.

The recent revision to the ISM Code now spells out what was always implied, but never stated: a requirement for companies to assess the risks to their vessels, personnel and the environment, arising from their operations.”

One part of the amendment, constituting Section 1.2.2, calls upon each company to “assess all identified risks to its ships, personnel and the environment and establish appropriate safeguards”. ISM therefore has a formal structure of risk assessment, now in place.”

Clay Maitland, Managing Partner of International Registries, Inc (IRI) and Chairman of the North American Marine Environment Protection Association [NAMEPA].

<http://www.claymaitland.com/2010/07/20/the-ism-code-comes-into-its-own/>

Da må vi spørre, siden ISM-koden er en del av SOLAS, er der ikke krav om i objektivene til ISM (1.2.2) å identifisere og evaluere all risiko for farer for helse og liv til sjøss? Hvilken annen funksjon, utledet også av selve navnet på konvensjonen; Safety Of Life At Sea, har så denne konvensjonen?

Målene i ISM-koden er ganske klare og entydige, og sier at selskapet skal sikre "et trygt arbeidsmiljø", med "vern mot alle identifiserte risikoer".

Although the 1987 resolution had applied only to passenger ferries, resolution A.647 (16) applied to all ships. The IMO's Secretary-General stated that this broader application was in "recognition of the importance of sound management to shipping safety in general." Var det sikkerheten for skip eller mannskap Generalsekretæren tenkte på? Har skipet liv, jfr. SOLAS – Safety of LIFE At Sea?

The purpose of the Guidelines was "to provide those responsible for the operation of ships... with the framework for the proper development, implementation and assessment of safety and pollution prevention management in accordance with good practice”.

Like its predecessor, the ISM Code was adopted as a recommendation. However, because of the potential beneficial impact of the Code in advancing safety and pollution prevention and the general ineffectiveness of the Code's voluntary predecessors, the Assembly recognized that the Code should be mandatory.

The ISM Code mandates written documentation of a comprehensive safety and environmental program, including training and internal auditing, and extends the traceable chain of responsibility for safety straight to the top of management. This documentation creates a paper trail of a company's compliance (or non-compliance), and gives rise to share responsibility for all those in the company's chain of command.

Negligence has been defined as:

1. the existence of a duty required by law, which obliges the person to conform to a certain standard of conduct in order to protect others against unreasonable risks.

http://www.frc-law.com/files/pub_ISM.pdf

5.4 Effect of non-compliance and risk management

*"The Code (ISM) itself does not impose liabilities on the owners and managers of ships in the event of breach of its provisions. Breaches, however, will result in the non-certification of the company or the particular non-compliant ship, which, in turn, may have legal implications in the areas discussed here. SOLAS States that **implement the Code into domestic legislation may, however, impose penalties, or criminal sanctions, for non-compliance.**"*

[]

...Government has effectively enacted the Code into domestic legislation. This statutory instrument provides for offences and penalties in the event of breach of the obligations stated herein, which will be discussed later under the sub-paragraph dealing with criminal liability.

Undoubtedly, the Code provides a yardstick of conduct against which the shipowner's or manager's performance in operation of the ships can be measured, by the very reason that the Code requires extensive documentation of all incidents and communications between the designated person and senior management of the respective companies.

*What is reported in the SMS may, sometimes, carry adverse consequences for those owners or managers who fail to comply with the recommendations made by external auditors, or to follow up the results of their **internal risk assessment.***

The message derived from the ISM Code is clear for owners and managers.

First, it is now a foremost obligation of good corporate governance that they must adopt a philosophy of safety culture at all levels; they must set their mission, have the right attitude to safety and commitment, from the top of the hierarchical ladder to the bottom."

9) **Modern maritime law and risk management, av Alexandra Mandaraka-Sheppard**, s. 321.

I Storbritania synest dommene og argumentene å gå i favør av at det er kriminelt å ikke tilfredsstillere kravene i ISM-koden (ISM-kodens § 1.2.3), se s. 9) s. 339-347.

Trenden er å anse skipet usjødyktig om ikke standarder og lover blir etterfulgt etter ISM-Kodens

5.10.3 Criminal liability of a company for involuntary manslaughter (135)

"Even if a shipping company is not a UK company, nor does it operate in the UK, but death occurs onboard it's ship when the ship is within UK waters, the English court would have jurisdiction over the matter (126)

9) **Modern maritime law and risk management, av Alexandra Mandaraka-Sheppard**, s. 348.

"A Bill titled "The Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Bill" was issued in October 2006, which unfortunately includes the element of 'breach of the relevant duty of care' "

9) **Modern maritime law and risk management, av Alexandra Mandaraka-Sheppard**, s. 354

La oss overse advokatene både i Rederiforbundet og ved Nordisk Institutt for Sjørett og andre steder, og ty til kolleger til en forandring:

*“Fortunately help is at hand, the ISM Code exists as not simply as a means to get things done in the right way, but it can also act as a shield to protect those unfortunate enough to experience accidents. By embracing the **right ways to reduce risk and to manage safety**, by documenting what we do, by reporting and continually improving and learning, then we have a chance. Simply carrying on regardless, in this unenlightened age is a recipe for disaster...and not simply for the environment”*

Capt. Phil Anderson (D.Prof., BA (Hons), FNI, MEWI, AMAE, MCI Arb). Former President of the Nautical Institute

Maritime “Deriskification”

The intention of this paper is to consider, in entirety, the risks associated with shipping enterprises, how we deal with them and how they make us more resilient. Shipping is an exciting business venture which is laden with risks and It is remarkable and interesting that so many global businesses choose to be involved in the transportation of World trade.

Investors who contemplate entering a shipping venture have to consider, understand and deal with a variety of risks.

We recognize that risk management has an integral importance in an SMS, and that it is an effective tool only if we take a holistic view. We have to recognize that an SMS is only as good as all of the inputs over a significant timescale, only then can we have faith in our system.

My conclusion remains, that the best, most robust and cost effective solution, to control the eye popping experience and to keep us all out of jail, is to have this total faith in the risk control elements contained within an SMS.

My experience, at this point, is that people in shipping are more likely to be reactive rather than active or proactive

Captain Peter Cooney, Non-Executive Director of ConsultISM and former M.D. of V Ships and Acomarit, shares some thoughts about the risks facing a ship operating company and challenges ship operators to examine just how well protected they really are to these many risks.

http://www.consultism.co.uk/documents/ReportISM_February_2010_PDF.pdf

“Accidents happen, it is a sad fact of life – but are we doing enough to reduce the risks posed by our shipboard operations?”

*The ISM Code clearly states the need to, “establish safeguards against all identified risks”. **Risk assessment is therefore essential to compliance, and is a fundamental aspect of ISM “good practice”**. Effective assessments allow identification of the most obvious threats, and allow us to develop risk mitigation strategies. For this reason, **the process of risk assessment is a key factor of any ISM Safety Management System (SMS)**. This in turn is all about managing the risks identified.*

*Such a process is not just about generic risk, so we must **identify the hazards associated with specific ships, operations and trade**. As such a very focused view is required. It is not sufficient to simply rely on compliance with statutory and class requirements, or general industry guidance. Such rules and regulations are simply the starting point for ensuring the safe operation of the ship. Of course a more specific, exacting view of risk takes more time and effort...much more”.*

Capt. Phil Anderson (D.Prof., BA (Hons), FNI, MEWI, AMAE, MCI Arb). Former President of the Nautical Institute

http://www.consultism.co.uk/documents/ReportISM_January_2009_PDF.pdf

SOLAS og ISM-koden irrelevant?

Vel er implikasjonene kanskje uheldige for enkelte useriøse redere, men alternativet er å måtte lære på den harde måten, på den re-aktive måten fremfor den pro-aktive, som Capt. Cooney sier over.

Det må jo være toppen av paradoks i tilfelle at ISM gir påbud om vernebriller for å unngå å få noe i øyet, pollen eller lignende, ved å vandre over et skipsdekk i pent vær hvor ingen operasjon skjer, mens å utføre den farlige operasjon å gå inn i en piratbefengt område med fare for liv og helse (psykisk som fysisk) ikke er så farlig og trenger ikke å vurderes i noe sikkerhetsstyringssystem eller gjøres til gjenstand for risk analyse.....(?)

SOLAS is Law – Pirates in GOA

Some lawyers in Norwegian Shipowners Association and Institutt for Sjørett (UiO) says (to Sunnmørsposten journalist) that SOLAS/ISM is not applicable in this case. I do not agree.

It is Law and can be prosecuted not to take crew's safety into account. With or without weapons, if the crew safety is not taken into account – it is prosecutable. If weapons onboard put the crews life more in danger, it is forbidden by this law to do the operation, i.e. go into the area at all.

We have Law of the Land and we have Laws for the High Seas. SOLAS is one such Law. MARPOL is another. We always must look at the SPIRIT of the Law, not how it is interpreted today.

"Headquartered in London, United Kingdom, the IMO is a specialized agency of the United Nations with 169 Member States and three Associate Members.

The IMO's primary purpose is to develop and maintain a comprehensive regulatory framework for shipping and its remit today includes safety, environmental concerns, legal matters, technical co-operation, maritime security and the efficiency of shipping."

http://en.wikipedia.org/wiki/International_Maritime_Organization

Go back and look at the INTENTION of SOLAS.

IS the term REGULATORY FRAMEWORK the same as guidelines? Shipping and offshore is regulated BOTH by legal framework AND business guidelines and codes.

Here is an example of a guideline:

<http://www.nwea.info/postmann/dbase/bilder/Masters%20Manual%20Operations%20Manual%20for%20Offshore%20Service%20Vessels%20on%20the%20NCS.pdf>

And even business codes form a part of the legal framework for shipping..and should be included in the risk analyses.....but SOLAS is NOT guidelines, it is regulatory framework.

"IMCO was formed to fulfill a desire to bring the regulation of the safety of shipping into an international framework, for which the creation of the United Nations provided an opportunity. Hitherto such international conventions had been initiated piecemeal, notably the Safety of Life at Sea Convention (SOLAS), first adopted in 1914 following the Titanic disaster.[2]"

"Legal instruments

IMO is the source of approximately 60 legal instruments that guide the regulatory development of its member states to improve safety at sea, facilitate trade among seafaring states and protect the maritime environment. The most well known is the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).

IMO regularly enacts regulations, which are broadly enforced by national and local maritime authorities in member countries, such as the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG). The IMO has also enacted a Port State Control (PSC) authority, allowing domestic maritime authorities such as coast guards to inspect foreign-flag ships calling at ports of the many port states. Memoranda of Understanding (protocols) were signed by some countries unifying Port State Control procedures among the signatories."

http://en.wikipedia.org/wiki/International_Maritime_Organization

What is the term LEGAL INSTRUMENT mean?

What is the difference of the status of SOLAS and MARPOL?

Prosecution of offences against MARPOL

http://www.bsh.de/en/Marine_data/Environmental_protection/MARPOL_Convention/Prosecution.jsp

See page 9: US law – Criminal prosecutions of MARPOL violations

<http://www.gard.no/ikbViewer/Content/72338/Marpol%20April%202010.pdf>

"This paper will examine the adequacy of MARPOL's enforcement mechanism in view of recent port-state prosecutions of MARPOL violations under domestic law, including its criminal provisions."

<http://www.iosc.org/papers/01207.pdf>

CRIMINAL PROSECUTION BASED ON MARPOL, BUT NOT ON SOLAS? IS ENVIRONMENT (MARPOL) MORE IMPORTANT THAN LIFE (SOLAS)?

Is UN's Human Convention a Guideline or is it a Law?

IMO do some guidelines, but SOLAS is LAW OF THE HIGH SEAS ! Putting crew in danger is a violation of international Law. SOLAS is LAW OF THE HIGH SEAS.

Lawsuits

And my point in all this is to inform that it is punishable and prosecutable if the Master and Company (i.e.: no support to Master) to put the crews life in danger, and to put it in contexts; with or without armed guards onboard. If the armed guards will lead to bigger danger for crews, than some responsible might have a legal problem in many ways.

Until this moment only MARPOL have been enforced, but there is any time now, the time approach when somebody see this same opening to do some money where negligence can be easily proved based on SOLAS, be it the Master or the Company that is sued.

In the future, I would as Master not taken on any job where the Company is not providing insurance against legal risks from crews or others for liabilities. This will be big business in the future. The Master have the responsibility, in many instances he must take the blame. Be prepared. Knowledge is the best protection.

It takes only one bright lawyer to rise the first case in court on this ground to make case law.

Complaint to IMO

We are in the stage of preparing a complaint to IMO, of Norway's missing enforcement of the SOLAS/ISM – safety of life at sea, safety for the crew.

- to do anything at all to see if the parties complies with the SOLAS/ISM. And they have no routines to enforce the breaches of the legal framework laid down in SOLAS,
- no investigation to secure experience learning when crew gets injured. Jfr. Nigeria-saken.
- no implemented provisions for violations under domestic law, including its criminal provisions for the Company (Only for the Master – straffeloven).

The annual audits cover only review of the paperwork, not the practise. A bureaucratic expensive paper exercise only. And the Government is not investigating what happen after injury to crew have occurred, based on the management principles and legal framework laid down in SOLAS/ISM. Easily provable.

IMO's Best Practise

Tips: Søk dette dokument fra IMO for termen "Master should".

MSC.1/Circ.1334 "*Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*"

*"1. It should also be borne in mind that **shooting at suspected pirates may impose a legal risk for the master, shipowner or company**, such as collateral damages. In some jurisdictions, killing a national may have **unforeseen consequences even for a person who believes he or she has acted in self defence**. Also the differing customs or security requirements for the carriage and importation of firearms should be considered, as taking a small handgun into the territory of some countries may be considered an offence."*

"2 It is important to bear in mind that shipowners, companies, ship operators, masters and crews can and should take measures to protect themselves and their ships from pirates and armed robbers."

Non-arming of seafarers

*"60 The carrying and use of firearms by seafarers for personal protection or for the protection of a ship is strongly discouraged. Seafarers are civilians and the use of firearms requires special training and aptitudes and the risk of accidents with firearms carried on board ship is great. **Carriage of arms on board ship may encourage attackers to carry firearms or even more dangerous weapons, thereby escalating an already dangerous situation**. Any firearm on board may itself become an attractive target for an attacker."*

<http://www.imo.org/OurWork/Security/docs/Piracy%20and%20armed%20robbery/MSC.1-Circ.1334.pdf>

So, as we already know from before as usual, by issuing and adopting this MSC, the contracting States of IMO have left to the shipowners AND the Master to implement adequate measures, on basis of a risk assessment in each instance of trading such area..... That leaves us in practical life with two scapegoats only, when worst case happens (not IF, statistically it is WHEN) and not three as mentioned above.

Kort oversatt, siste avsnitt: IMO's Best Practise og de kontrakterende IMO Stater legger med disse Guidelines ALT ansvar over på kaptein og rederi, for å evaluere behovet, organisere og utføre bevæpningen, og dermed ta straffen når det går galt.

Dette er et veldig sentral poeng å huske på. Regjeringen åpner for muligheten. De tar aldri ansvaret. Hadde de tatt ansvaret hadde de sendt marinen og soldater inn. De vil ha handelsflåten og sjøfolk til å kjempe en kamp og en krig som ikke er deres, og som strider med alle SOLAS prinsipper.

Konsekvenser

Oppsummering av mulige konsekvenser av forskriften:

1. Norske myndigheter stimulerer til å bevirke farligere forhold for sjøfolk ved å tilby et korrektivt tiltak i den fornødne risk analyse før farlige operasjoner som å gå inn i piratbefengte farvann, bevæpning, med virkning som er uvisst, som mest sannsynlig sannsynligvis vil gjøre risikoen for sjøfolks liv større.
2. Eskalering av vold og konflikt. Norge erklærer krig mot Somaliere. Sjøfolk er i fronten av krigen med det følger herav, i strid med internasjonale konvensjoner (SOLAS) om å beskytte sjøfolks liv og helse for enhver pris. Ref. 14)
3. Bevæpning av skip, fører til mer og sterkere skyts/bevæpning fra piratenes side. Øket risiko for sjøfolk. Mer blod, full krig som ikke handler bare om penger. Ref.14)
4. Rederier kan bryte terrorlov av å betale løsepenger til terrorister, sier folkerettsjurist. Ingen løsepenger, kidnappede sjømenns liv i fangenskap vil bli langvarig, potensielt avrettet for å statuere eksempel. Ref. 13) <http://www.nettavisen.no/nyheter/article3104621.ece#>
5. Norske myndigheter støtter summariske henrettelser av pirater.

Alternative tiltak

- 1) Norske skip unngår de piratbefengte områder til risikoen er eliminert.
- 2) Seilas i konvoi med militær eskorte gjennom området.
- 3) Militære fartøy og soldater fra en internasjonal styrke sperrer av den somaliske stranden.
- 4) Minimalt mannskap. Helikopter på dekk, klart til å forlate skipet om det angripes.

Referanser

- 1) "Managing Risk In Shipping". (1999 – The Nautical Institute, sponsored by UK P&I Club).
- 2) 'Risk management, adaptation, and design for safety', Rasmussen, J. (1994), i boken 'Future Risk and Risk Management' N.E. Sahlin (Red.) og B. Brehmer (Red.), (Kluwer)
- 3) Kap. IX; ISM koden - IMO resolusjon A.741(18)
- 4) Rammeforskriften fra 2001 med veiledning.
- 5) Styringsforskriften fra 2001 (§13) med veiledning / 2010 utgaven (§§ 4 & 5).
- 6) Gjeldende NORSOK Z-013 fra 2001 og utkast til ny NORSOK Z-013 fra 2009.
- 7) <http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/horinger/horingsdokumenter/2011/horing-utkast-til-forskrift-om-bevaptive/horingsbrev.html?id=635094>
- 8) Guidelines on the application of the ISM Code

9) *Modern maritime law and risk management*, av Alexandra Mandaraka-Sheppard

<http://books.google.no/books?id=5owQopDjKA0C&pg=PA338&ots=42DjIjdsnz&dq=London%20Shipping%20Law%20Centre%20mock%20trial%20ISM%20Code&pg=PR22#v=onepage&q&f=false>

10) *The International Safety Management (ISM) Code: A New Level of Uniformity*. By: Antonio J. Rodriguez Mary Campbell Hubbard Fowler, Rodriguez, Kingsmill, Flint, Gray & Chalos, L.L.P.

http://www.frc-law.com/files/pub_ISM.pdf

11) Spesialister på ISM og Risk Analyse. Tidligere president i Nautical Institute, Capt. Phil Anderson.

<http://www.consultism.co.uk>

12) *MSC.1/Circ.1334 "Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships"*

<http://www.imo.org/OurWork/Security/docs/Piracy%20and%20armed%20robbery/MS.C.1-Circ.1334.pdf>

13) *Rederier kan bryte terrorlov av å betale løsepenger til terrorister*, Piratforsker Jarle Stig Hansen, Universitetet på Ås.

<http://www.nettavisen.no/nyheter/article3104621.ece#>

14) *Eskalering av vold. Piratforsker og somalier Mohamed Husein Gaas ved Universitetet på Ås.*

Forsiden > Nyheter > **Utenriks**

– Pirater vil gå etter norske skip

Piratforsker Mohamed Husein Gaas tror somaliske kaprere vil hevne seg og angripe norske skip etter at skipsreder Jacob Stolt-Nielsen foreslo å drepe piratene på stedet.

AVNTB

Tekststørrelse Skriv ut

Det somaliske miljøet i Norge er i harnisk etter Stolt-Nielsens uttalelser og flere somaliere frykter at norske sjøfolk nå er i stor fare, skriver Dagens Næringsliv.

– Det han sier vil gjøre det vanskeligere for sjømenn. Nå vil piratene gå etter norske skip og sjømenn, sier Mohamed Husein Gaas, som er fra Somalia og tar doktorgrad i piratvirksomhet på Universitetet på Ås.

Han forsker på årsaker og løsninger på piratvirksomheten sammen med piratekspert Stig Jarle Hansen ved samme universitet. Gaas forteller at Stolt-Nielsens uttalelser har vært et stort samtaleemne i det somaliske miljøet.

– Neste gang de kaprer noe vil det ikke bare bli snakk om penger. De vil bli blod. De vil bli mer voldelige. Pirater bryr seg ikke om de dør eller ei. De er ikke rasjonelle, sier Gaas.

Jacob Stolt-Nielsen ønsket ikke å kommentere denne saken overfor Dagens Næringsliv.

Publisert 17.02.11 07:02 Oppdatert 17.02.11 07:10

Del nå:

Tips eller

annonse



Kampanjepris
(levert Kristiansand)
399 000,-
(ordinærpris 417.000,-)

"Den holder hva utseendet lover"

Anbefal Bli den første av dine venner til å anbefale dette.

SISTE FRA UTENRIKS

10:01 **Fransk departement utsatt for datainnbrudd**

09:11 **- Minst syv personer drept i Bin Jawad i Libya**

08:28 **Flykter fra libysk by i frykt for angrep**

07:51 **Robert Gates i Afghanistan**

05:00 **Saudi-Arabias prester forbyr demonstrasjoner**

<http://www.fvn.no/nyheter/utenriks/article834995.ece>

15) **"Do armed guards have a licence to kill?"**. Lloyds List, 9. Mars, 2011. av Dr. John A.C. Cartner (Capt./Jurist), forfatter av boken **"The International Law of the Shipmaster"**

[http://shipmasterlaw.com/wp-](http://shipmasterlaw.com/wp-content/downloads/LL%20COL%2015%20LICENCE%20TO%20KILL.pdfTT)

[content/downloads/LL%20COL%2015%20LICENCE%20TO%20KILL.pdfTT](http://shipmasterlaw.com/wp-content/downloads/LL%20COL%2015%20LICENCE%20TO%20KILL.pdfTT)

16) *BMP3; Best Management Practice 3 Piracy off the Coast of Somalia and Arabian Sea Area*