

Advokat Birger Mordt

SJØMANNORGANISASJONENES FELLESEKRETARIAT

Nærings- og Handelsdepartementet, □v/Skipsfartsseksjonen

Dato: 31.03.2011
Vår ref.: 2006/00001 BMOR

Postboks 8014 Dep.
0030 OSLO

AD HØRING – UTKAST TIL FORSKRIFT OM BEVÆPNEDE VAKTER PÅ SKIP M.V

Det vises til departementets brev av 4 mars 2011 i anledning utkast til forskrift om bevæpnede vakter om bord på skip.

Det avgis her en felles høringsuttalelse fra Norsk Sjøoffisersforbund og Norsk Sjømannsforbund.

Vi er enig i den virkelighetsbeskrivelse som gis i høringsbrevet av de sikkerhetsmessige utfordringer for norsk og internasjonal skipsfart som følge av piratvirksomheten ved Somalia og Det Indiske Hav

Prinsipielt

Det følger av høringsnotat at det ikke er tatt endelig stilling til om det bør tillates bevæpnende vakter på norsk registrerte skip. Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund er fortsatt prinsipielt i mot privat bevæpning av sivile skip. I mangel av tilstrekkelig militært nærvær har imidlertid forbundene forståelse for at mange rederier og sjøfolk betrakter væpnet vakthold som ett av flere virkemidler for å øke sikkerheten om bord.

Piratvirksomheten er en trussel mot verdens handel. Ca 90 % av verdens handelsvarer fraktes på skip. Indiske hav og Adenbukta er i denne sammenheng et strategisk gjennomseilingsområde av stor betydning. Beskyttelse av disse seilingsruter mot piratangrep er av vesentlig betydning for verdenshandelen og verdenssamfunnet. Det kan tenkes at flere land enn Norge mangler pr i dag nasjonale militære styrker med nødvendig kompetanse. Verdenshandelen er av en slik viktighet at beskyttelsen burde skje gjennom internasjonal samordning. Om mulig, burde det beredes grunn for at vaktopp gavene til havs gjennom marinefartøy og eventuelt vakter om bord skjer i regi av FN. Dvs en militær FN styrke og under FN sin kommando. Dette ville også ha sterk signaleffekt til piratene og deres bakmenn. Vi innser at dette ikke nødvendigvis er innenfor FN sitt mandat og vil under enhver omstendighet ta tid



SJØMANNORGANISASJONENES FELLESEKRETARIAT:

Besøksadr.: Rosenkrantz' gate 15-17, Oslo

Tlf.: 22 00 55 50

Postadresse: Postboks 2000 Vika

Fax: 22 33 66 18

N-0125 Oslo

E-post: birger.mordt@sjomannsunion.no

Det norske maskinistforbund

Tlf.: 24 14 83 70

Fax: 24 14 83 80

Norsk Sjømannsforbund

Tlf.: 22 82 58 00

Fax: 22 33 66 18

Norsk Sjøoffisersforbund

Tlf.: 22 00 55 00

Fax: 22 00 55 01

Norskregistrerte skip i internasjonalt farvann kan derfor ikke belage seg på bistand fra norske ordensmakter som politi, forsvar og kystvakt. Spørsmålet blir da om skipet skal ha anledning til å iverksette de tiltak skipsfører finner nødvendig for å ivareta sikkerheten om bord.

I departementets høringsbrev understrekes at bevæpning skal være et ekstraordinært tilleggstiltak og ikke anses som et lettvinntiltak uten implementering av nødvendige defensive virkemidler. Dette er vi enige i. De defensive tiltakene må etter vårt syn baseres på Best Management Practices (versjon 3).

Vi mener i denne anledning at BMP som minimum, bør gjøres obligatorisk for alle norsk registrerte skip som seiler i fareområdet 2 og 3.

Ut i fra en identifisert trussel, sårbarhet, fartøystype, fart, fribord last osv. må det foretas en risikovurdering for hvert enkelt fartøy. På bakgrunn av denne risikovurdering og etter implementering av hensiktsmessige defensive tiltak kan det som ekstraordinært tiltak på særlig utsatte skip vurderes bevæpnet vakthold

Det er avgjørende viktig at det stilles strenge kvalitetskrav til de vaktelskaper som påtar seg oppdrag som innebærer bevæpning. Vi støtter kvalitetssikring gjennom utarbeidelse av standarder for kvalitetssikring og kontroll av vaktelskaper. Forutsetning for vår aksept av bevæpning av skip ved bruk av vaktelskaper, er at "Guidance on the selection of private security companies" utviklet gjennom Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNKS) og vedtatt 29.03.11 legges til grunn som minimum.

Andre alternativer:

Departementet etterspør forslag til alternativer til bekjempelse av piratvirksomheten.

I den forbindelse trekker vi frem følgende:

- Følge sikrere rute rundt Afrika.
- Skipene flinkere til å rapportere The Maritime Security Centre - Horn of Africa (MSCOA) for om mulig fjerne piratenes overraskelsesmoment
- Bedre og mer utstrakt bruk av konvoitjeneste med eskorte av militære fartøy. Koordinere innsatsen fra enkeltes lands marine og militære styrker i en felles internasjonal styrke under for eksempel FN og til bruk for alle sivile handelsskip
- Bedre oppfølging av anbefalte tiltak for å sikre skipet mot entring. Best Management Practises (BMP) er vesentlig og må gjøres obligatorisk som minimum for alle norsk registrerte skip i risikofarvann 2 og 3.
- Utvikling av Somalia (langsiktig) for å fjerne årsaken til piratvirksomheten.
- Styrke lokale domstoler, politi og fengsler slik at piratene kan straffeforfølges i regionen.

Norge har bidratt til regional bistand med hensyn til utvikling og straffeforfølgelse. Vi støtter videre arbeid på dette felt.

Med merknadene overfor kan vi inntil andre og bedre virkemidler kommer på plass slutte oss til bruk av bevæpnet vaktstyrke ombord.

Merknader til utkastet.

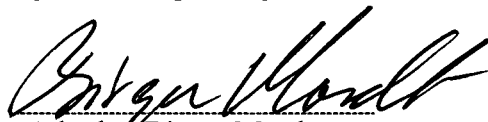
Det heter i høringsbrevet første side 3 avsnitt følgende: "Departementet presiserer at det er opp til rederiet om det ønsker å ta i bruk bevæpnende vakter....osv" Vi er noe usikre hva departementet her mener. Det følger av skipssikkerhetsloven § 40 at retten til å iverksette tiltak og å anvende maktmidler, tilligger skipsføreren. Det er helt uakseptabelt å frata skipsføreren denne myndighet. Skipsførers beslutningsmyndighet og reservasjonsrett må klart fremgå av forskriften.

Forslaget om at slik tillatelse bare skal gjelde ISPS skip støttes, samt angitt beredskapsnivå.

Når det gjelder sertifisering, kvalitetssikring og kontroll av vaktelskaper viser vi til våre merknader ovenfor.

I utkastet § 7 fastsettes rapporteringsplikt og loggføring når det "tas i bruk våpen". Dette vil etter ordlyden også omfatte varselskudd som rettet skyting. Informasjon om bevæpning og bruk av våpen vil være av sikkerhetssensitive karakter på lik linje med øvrige sikkerhetstiltak. Vi er av den mening at av hensyn til skipets offiserer som ordregiver, skipets sikkerhet mv bør slik informasjon ikke bli offentlig tilgjengelig. Det kan stilles spørsmålsteget om innføring av slik informasjon i skipets dekkdagbok er hensiktsmessig, en bok som er tilgjengelig for mange uvedkommende parter. Det må vurderes om det er mer hensiktsmessig at dokumentasjon skjer ved andre metoder unntatt fra innsyn av uvedkommende tilsvarende f.eks skipssikkerhetsplaner ISPS og annen sammenlignbar informasjon.

Med vennlig hilsen
Sjømannsorganisasjonenes Fellesekretariat



Advokat Birger Mordt