

Bacheloroppgave

TS301011 - Bacheloroppgave

"Nåtidens pirater i den maritime næring"

1029

Totalt antall sider inkludert forsiden: 37

Innlevert Ålesund, 21.12.2015

Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. **Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.**

Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6:		
1.	Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.	<input type="checkbox"/>
2.	Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen: <ul style="list-style-type: none">• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.	<input type="checkbox"/>
3.	Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å <u>betrakte som fusk</u> og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høgskoler i Norge, jf. Universitets- og høgskoleloven §§4-7 og 4-8 og Forskrift om eksamen §§30 og 31.	<input type="checkbox"/>
4.	Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert i Ephorus, se Retningslinjer for elektronisk innlevering og publisering av studiepoenggivende studentoppgaver	<input type="checkbox"/>
5.	Jeg/vi er kjent med at høgskolen vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter høgskolens studieforskrift §30	<input type="checkbox"/>
6.	Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av kilder og referanser på biblioteket sine nettsider	<input type="checkbox"/>

Publiseringsavtale

Studiepoeng: 30

Veileder: Øyvind Andersen

Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten ([Åndsverkloven §2](#)).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage HiÅ med forfatter(ne)s godkjenning.

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved Høgskolen i Ålesund en vederlagsfri rett til å gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja nei

Er oppgaven unntatt offentlighet?

ja nei

(inneholder taushetsbelagt informasjon. [Jfr. Offl. §13](#)/[Fvl. §13](#))

Dato: 21.12.2015

Antall ord: 7159

FORORD

Denne bacheloroppgaven er et produkt sammensatt av kunnskap og ferdigheter, som er opparbeidet etter en tre-årig Bachelor i Shipping og Logistikk. Oppgaven er skrevet som en avslutning av studiet.

Tema og problemstilling er valgt på bakgrunn av personlig interesse for piratvirksomhet i maritim næring, og kunnskap tilegnet meg etter flere år på Høgskolen i Ålesund.

Å skrive en slik oppgave belyser mange temaer og gjør skriveprosessen spennende og lærerik underveis. Min egen vurdering er at denne oppgaven gir ett reelt bilde av piratvirksomheten og risikoen som medfølger.

Avslutningsvis vil jeg takke veileder Øyvind Andersen for god oppfølging og innsikt, samt andre bidragsytere til oppgaven.

SAMMENDRAG

Formålet med oppgaven er ment til å rette fokus på piratvirksomheten og områdene det utspiller seg i, det er en virksomhet som har vist seg å bli et verdensomfattende problem og som truer sikkerheten til arbeidere på utsatte farvann.

Oppgaven skal gi et overblikk over situasjonen, hvordan det har utviklet seg de siste 15 årene og hva dagens situasjon forteller oss. Jeg skal gå nærmere inn på hvilke områder som medfører størst risiko, hvorfor akkurat disse områdene og grunnene til piratvirksomhet.

For å finne svar på hvor reell denne trusselen er, har jeg undersøkt hvilke tiltak som er iverksatt, hvordan de fungerer og suksessen av de, dette gjelder tiltak ombord skip, endring av ruter, militære tiltak og lovverk.

Gjennom rapporter og undersøkelser vil jeg presentere kostnadene denne virksomheten medfører. Både økonomiske og menneskelige. Den maritime næringen demonstrerer et høyt fungerende globalt marked etterfulgt av en velfungerende økonomi, mens piratvirksomheten demonstrerer et avvik i sikker

Innholdsfortegnelse

FORORD	
SAMMENDRAG	
BEGRENSNINGER	2
METODE	2
1.0 PROBLEMSTILLING	3
2.0 PIRATVIRKSOMHET	4
2.1 PIRATVIRKSOMHET DEFINISJON.....	4
2.2 HISTORIE OG UTVIKLING	5
2.3 GRUNNER TIL PIRATVIRKSOMHET	6
2.4 GRUNNER TIL PIRATVIRKSOMHET I SOMALIA	6
2.4.1 Sosial aksept.....	7
2.4.2 Arbeidsledighet	7
2.4.3 Mangel på straff og konsekvenser.....	7
2.5 HVORDAN OPERERER DE?	7
2.5.1 Somaliske pirater	7
3.0 UTSATTE OMRÅDER	8
3.1 SOMALIA OG ADENBUKTA	10
3.2 INDONESIA	10
3.3 ANGREP I 2015	11
4.0 AKTUELLE TILTAK MOT PIRATVIRKSOMHETEN	11
4.1 BMP – BEST MANAGEMENT PRACTISES	11
4.2 HVORDAN KAN SKIP BESKYTTE SEG?	12
4.3 CITADELL.....	14
4.4 VÆPNEDE VAKTER	14
4.5 MILITÆRE TILTAK.....	14
5.0 UTSATTE TYPER SKIP	15
6.0 GISSELSITUASJONER	17
6.1 ”CAPTAIN PHILIPS” – KAPRINGEN AV MAERSK ALABAMA	17
7.0 RETTSFORFØLGELSE AV PIRATER	18
7.1 DOMFELLELSER	19
7.2 TIDLIGERE DOMFELLELSER – HAR DE EN EFFEKT?	20
8.0 FORSIKRING	20
8.1 TYPER SJØFORSIKRING	20
9.0 HVILKE ORGANISASJONER BIDRAR I KAMPEN MOT PIRATVIRKSOMHET? .	21
9.1 NATO – THE NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION	21
9.2 IMB PRC	22
9.3 IMO	22
9.4 ANDRE ORGANISASJONER.....	22
10.0 KOSTANDER	24
11.0 KONKLUSJON	26
REFERANSELISTE	28
INTERNETT KILDER:	28
LITTERÆRE KILDER:	32

Begrensninger

Utredningen av denne oppgaven har fokusert på den piratvirksomhet med tyngde på Somalia og farvannet utenfor kysten. Bakgrunnen for dette er en begrenset tilgang på ressurser, samt det at Somalia tidligere var ett høyrisikoområde. Det er benyttet primær- og sekundærdata i oppgaven for å diskutere temaer og problemstillinger.

Metode

I denne oppgaven er det en jevn bruk av ulike ressurser. Resurser som har vært brukt har vært nøye undersøkt. Piratvirksomheten har preget den maritime næringen over lang tid. Rapporter og statistikk benyttet i denne oppgaven er begrenset fra år 2000 til 2015. Dette for å få en viss oversikt over utvikling, hvor det er eventuell nedgang eller stigning i rapporterte tilfeller og for å få et bilde over den nåværende situasjonen og hvor kritisk den er.

Det er i hovedsak brukt avisartikler, fagstoff, rapporter og statistikk. Noe informasjon er tilegnet gjennom dokumentarer og diskusjoner med fagpersoner eller andre individ som har kunnskap om emnet.

1.0 PROBLEMSTILLING

Denne problemstillingen bygger på en av de større risikoene og utfordringene som oppleves i den maritime næringen. Formålet med oppgaven er å forsøke og få en oversikt over hvordan næringen påvirkes og på hvilke områder. Piratvirksomheten utfordrer maritim sikkerhet på flere områder og problemstillingen er som følger:

Maritim sikkerhet

”Hvordan påvirkes den maritime næringen av piratvirksomheten?”

I løpet av denne besvarelsen er det flere faktorer som redegjøres for, og flere spørsmål som berører kritiske aspekter ved piratvirksomheten som er nødvendig å undersøke for å besvare denne problemstillingen.

Dette er som følger;

- Risikoområder
- Forebyggende tiltak
- Kostnader og økonomi

2.0 PIRATVIRKSOMHET

Piratvirksomhet anses som en global sikkerhetsutfordring for den maritime næring og trusselen kan føre med seg et spekter av utfordringer. Disse utfordringene påvirker den globale handelen, økonomi, maktutøvelse hos statlige organer og ikke minst mannskap, for å nevne noen. Det er en pågående internasjonal kamp mot piratene, og mens det i noen områder er antydning til forbedring med en nedgang i rapporterte tilfeller, kan man se en økning i andre områder.

Man kan spekulere i om piratvirksomheten kan knyttes til terrorvirksomheten. Med de store beløpene som er i omløp grunnet piratvirksomheten legges det til grunn rimelig bekymring for at disse pengene også kan brukes til finansiering av terrorvirksomhet. Per dags dato er det ikke noen klare bånd mellom disse virksomhetene, men det er rom for spekulasjon.



En somalisk pirat sammen med et tidligere kapret skip. Bilde: AFP

2.1 Piratvirksomhet definisjon

Allmennkunnskapen om piratvirksomheten og dens eksistens er noe begrenset. Mange forbinder det kun til filmer og fantasi, men piratvirksomheten er en reell trussel for den maritime virksomheten og den globale handelen.

FN's konvensjon UNCLOS' artikkel 101 definerer piratvirksomheten som:

"Piracy consists of any of the following acts:

- (a) 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:
 - (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
 - (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
- (b) 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;
- (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)".¹

I denne artikkelen ser vi at definisjonen stiller flere krav som må innfris for at en bestemt handling kan defineres som piratvirksomhet. Det første kravet som stilles er at handlingen er nødt til å innebære ulovlige voldshandlinger, forvaring eller maktbruk uten hjemmel i lov. Det andre kravet er at handlingen må være basert og utøvd på bakgrunn av personlig vinning. Definisjonen redegjør også for at det tredje kravet innebærer at et andre fartøy må være involvert.

Flere angrep har funnet sted i territoriale farvann og havner, og ansees derfor ikke som piratangrep ifølge FN's konvensjon.

2.2 Historie og utvikling

Piratvirksomheten har ikke bare vært aktuell i den moderne tid, den har eksistert i flere århundre og antas å ha sin opprinnelse rundt samme tid havene begynte å bli benyttet til frakt og handel. Både grekere og romere har hatt sin pirattid, men vikingene er mer anerkjente og hadde en lengre periode i middelalderen.

Men den tidlige middelalderen var en tid preget av herjing og plyndring.

¹ 1 UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea (Geopolicity 2011)

Det var ikke bare forbeholdt vikinger og norrøne hedninger, i samme tid var det også vanlig med muslimske pirater i Middelhavet.

I senere tid har piratvirksomheten hovedsaklig begrenset seg til utviklingsland.

Verdensdelene det har utviklet seg til er:

- Øst-Asia
- Øst-Europa
- Nord-Afrika
- Karibia
- Nord-Amerika

I nyere tid har piratvirksomheten vært inspirasjon til flere filmer, eksemplvis ”Pirates of The Caribbean”. At piratvirksomheten har eksistert er allmenn kunnskap grunnet filmene, men det kan også ha bidratt til en glorifisering av en av de største farene den maritime nærnigen møter. ²

2.3 Grunner til piratvirksomhet

Det er flere spørsmål om piratvirksomheten som kan stilles. Hvorfor er ett av de? Hvilke drivere har piratene? Pirater kan sammenlignes med andre kriminelle, de handler når det er mulighet og de unngår som oftest å operere i vanskelige områder.

2.4 Grunner til piratvirksomhet i Somalia

Somalia er et land sterkt preget av borgerkrig og splittelser landet over. Splittelsene kom som følge av et klansystem, og det har stadig vært en maktkamp i landet. Ettersom vold og lovløshet har preget Somalia i lang tid, har landet lenge vært uten et fungerende system med tanke på, politi, regjering og rettsvesen.

Forholdene og konfliktene i Somalia gjør at landet til stadighet har opplevd sult, nød og flukt. I 2010 var tilstandene og situasjonen så farlig at WFP måtte forlate enkelte områder i landet grunnet trusler mot hjelpearbeidere fra militser. Dette kombinert med den alvorlige tørken som rammet Afrikas Horn i 2011, kan tenkes å skape desperate forhold. ³

² <http://www.theguardian.com/news/blog/2009/aug/12/piracy-history-arctic-sea>

³ <http://www.globalis.no/Konflikter/Somalia>

2.4.1 Sosial aksept

I områder hvor pirater opererer er det som regel offentlig aksept av deres kriminelle aktivitet. I samfunn hvor økonomi er en presset faktor er det rimelig å anta at de lokale aksepterer dette grunnet pengeflyten det skaper i samfunnet og hos lokale forretninger.

2.4.2 Arbeidsledighet

Det er et kjent fenomen at u-land mer eller mindre sliter med kronisk arbeidsledighet. Landet har verken penger eller jobber, og enkelte vet ikke hvor det neste måltidet skal komme fra. Selv de mest grunnleggende behov vi mennesker har, blir en utfordring å kunne tilfredsstille.

2.4.3 Mangel på straff og konsekvenser

Situasjonen i Somalia har ført til et manglende rettssystem. Det er kun i nyere tid de har blitt stilt for retten grunnet piratvirksomhet, dette er fordi landet ikke har grepet inn i situasjonen selv eller har midler til å stille de for retten. Flere pirater har nå blitt stilt for retten i Kenya og Seychellene, og det er kun et spørsmål om tid før rettssystemet vil utvikles slik at internasjonal lov også omfatter strafferammer rundt virksomheten og ikke kun definisjonen av den.

2.5 Hvordan opererer de?

De fleste grupper pirater har kjennetegn, en spesifikk fremgangsmåte eller atferd. I noen områder har det visst seg at de ikke er voldelige, som i Nigeria, der de som oftest er ute etter last, mens Somaliske pirater har i flere tilfeller utøvd vold, blant annet for å få kontroll over mannskap og eventuelt ta de som gisler, eller fordi de er påvirket av det narkotiske stoffet khat.

2.5.1 Somaliske pirater

Siden piratvirksomheten i Somalia har vært aktuell i flere år, har handlingsmønsteret til somaliske pirater kunne kartlegges i en viss grad. Når den somaliske piratvirksomheten begynte, hadde de et aksjonsområde rundt 200 NM fra kysten. Etterhvert utviklet dette seg til større og større områder, piratene ble tøffere, tok større sjanser.

En av påvirkningsfaktorene til den voldelige og aggressive atferden til piratene, er stoffet khat.

Khat er en plante som stammer fra Afrika selv, den inntas enten i te eller tygges som den er. Khat er klassifisert som et narkotisk stoff i Norge, mens i land som Kenya, Etiopia og Somalia er det lovlig.

Bruken av stoffet kan føre til forandret atferd hos brukeren, den kan skape eufori og opprømtet.⁴ Mange pirater benytter dette stoffet, blant annet for å holde seg våken i lengre perioder og være på vakt. Stoffet gjør piratene mer modig og aggressive, dette kan gjøre en kapring eller aksjon mot pirater mer uforutsigbar.

De somaliske piratene benytter seg ofte av ”moderskip”. Dette er større båter hvor piratene kan benytte i farvann og vente på forbigående skip. Bruken av moderskip gir muligheten til å være ute i uker om gangen. I dokumentarserien ”piratjagt” bruker piratene en kapret fiskebåt som moderskip, fiskerne ombord var blitt tatt som gisler, og brukt som slaver. Moderskipet er utstyrt med små hurtiggående joller med store motorer på, disse er festet på dekk, klar til bruk under et angrep. Disse jollene blir kalt skiffs, grunnen til at disse blir brukt under angrepene er for å klare å oppnå samme hastighet som skipet, dersom de ikke klarer dette er sjansene for at angrepet mislyktes, store.

Utstyr som er gjentakende under piratangrep er stiger, AK47 og RPG. Stigene brukes for å kunne borde skipet, de fester stigene langs kanten på båten og simpelthen klatrer opp. RPG brukes ofte for å skyte mot broen på skipet, i et forsøk på å eliminere kaptein og mannskapets kontroll over båten. De fleste styringsmekanismer opereres fra broen. Piratene ansees som farlige av flere organisasjoner, blant annet ICC som er en stor bidragsyter i kampen mot piratvirksomhet. Kidnapping og gisseltaking er en vane hos somaliske pirater, det er ikke alltid lasten eller skipet som er målet, men de store summene de kan tjene i løsepenger ved å holde mannskap eller kaptein fanget.

3.0 UTSATTE OMRÅDER

I utgangspunktet er de fleste områder hvor det er sjøfart utsatt for piratvirksomhet. Nyere statistikk viser at det siden 2010 har vært en økning i antall angrep i Indonesia, Singapore og Malaysia. I Somalia og Adenbukta ser vi en nedgang, selv om det fortsatt anses som risikoområder. Utredning og arbeid for å kartlegge høyrisiko områder er under kontinuerlig arbeid.

Som tidligere nevnt er det retningslinjer man bør følge ved gjennomfart i HRA. Disse områdene innebærer en høy risiko for piratangrep og selvbeskyttende tiltak er mest sannsynlig høyst nødvendig. Ved gjennomfart i slike områder er det viktig at fartøy er forberedt på å måtte forandre kurs etter oppfordring fra marine eller militære styrker.

⁴ <https://no.wikipedia.org/wiki/Khat>

Fra 1. Desember 2015 er det nye gjeldene definisjoner av HRA, fremstilt av "Baltic and International Maritime Council".



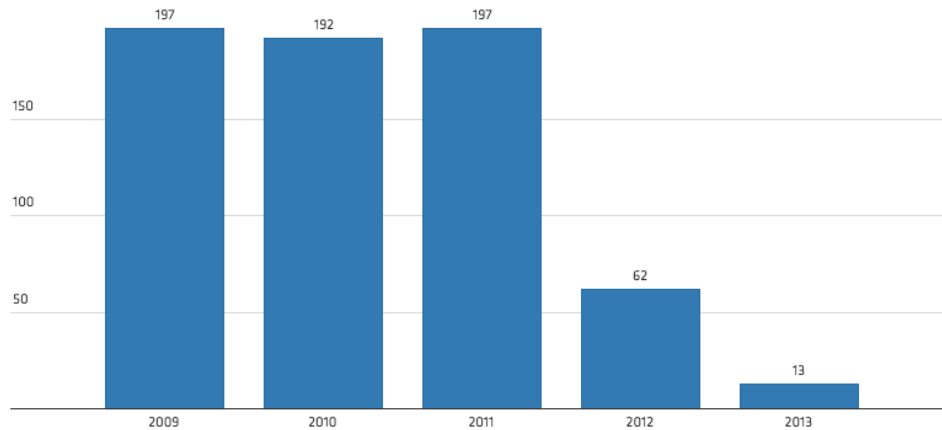
Bilde hentet fra BIMCO⁵

De er som følger:

In the Red Sea:	Latitude 15oN
In the Gulf of Oman:	Latitude 22oN
Eastern limit:	Longitude 065oE
Southern limit:	Latitude 5oS

⁵<https://www.bimco.org/en/News/2015/10/~/-/media/EE44F7B2A1F14336AE3619A4C113FA5C.ashx>

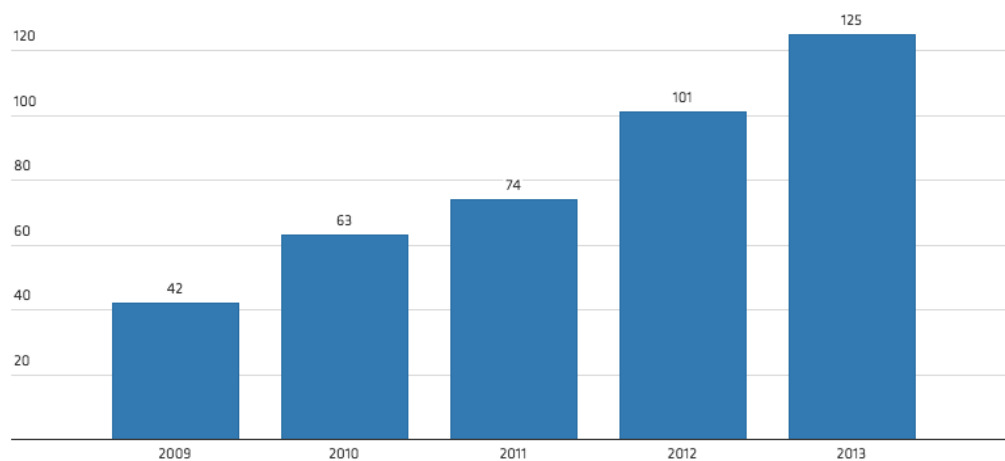
3.1 Somalia og Adenbukta



Kilde: International Chamber of Commerce's International Maritime Bureau

Somalia og farvannet utenfor kysten var lenge det mest herjede piratområdet, men ifølge statistikk over angrep de siste årene ser vi at angrepene har mer enn halvert. Det er mer enn rimelig å anta at alle aksjonene, operasjonene, og tiltakene mot piratvirksomhet har hatt en god effekt. Om nedgangen er permanent eller en midlertidig effekt av pågående aksjoner vil være avhengig av om iverksatte tiltak forblir aktive.

3.2 Indonesia



Kilde: International Chamber of Commerce's International Maritime Bureau

Fra en virksomhets perspektiv er ikke økningen i antall piratangrep i disse områdene overraskende. En tredjedel av verdens sjøfart beveger seg gjennom Malacca Stredet og Singapore stredet hvert år. Om økningen fortsetter vil nødvendige tiltak måtte iverksettes for å få hindret ytterligere vekst. ⁶

⁶ <http://www.cnbc.com/2014/09/15/worlds-most-pirated-waters.html>

3.3 Angrep i 2015

Fra Januar til September var det registrert 190 tilfeller totalt, angående piratvirksomhet og væpnet ran mot skip.

Dette rapporteres av ICC IMB. Angrepene er delt opp i typer og antall som illustrert i følgende diagram:

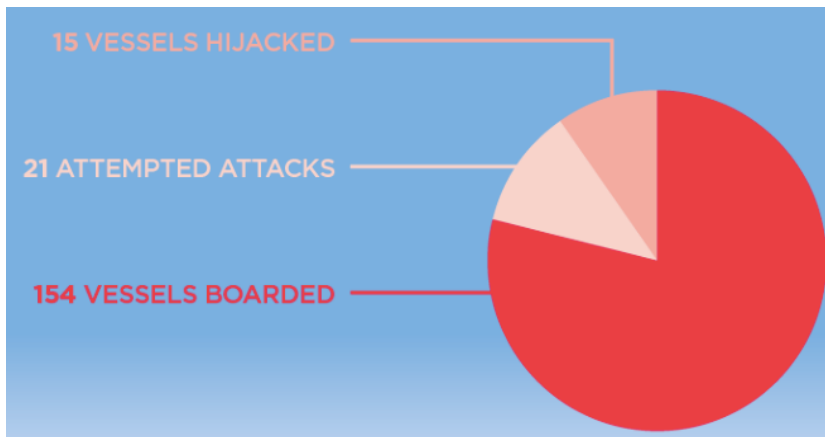


Diagram hentet fra ICC IMB⁷

4.0 AKTUELLE TILTAK MOT PIRATVIRKSOMHETEN

4.1 BMP – Best management practises

BMP er et forslag til rederier og skipsførere som omfatter planlegging og operasjonelle tiltak ved gjennomfart i et høyrisiko-område. Hensikten med innføring av BMP er å unngå, oppdage eller forsinke piratangrep. Om retningslinjene ikke blir fulgt kan det få alvorlige konsekvenser, skipet kan bli bordet av pirater og mannskapet settes i stor fare med risikoen for skader, kidnapping eller dødsfall.

BMP består av tre fundamentale deler. Den første delen omfatter to retningslinjer, det første som anbefales er å registrere skipet med et registreringskjema til MSCHOA. Dette registreringskjemaet kalles "Vessel Movement Registration form". Dette skal gjøres i forkant av gjennomfart i høyrisikoområder. Det andre er daglig rapportering til UKMTO, med et "Vessel Position Reporting Form – Daily Report". UKTMO er "mellommannen" mellom skip og militære styrker i området. Den tredje fundamentale delen tar for seg implementering av sikkerhetstiltak.⁸

⁷ https://icc-ccs.org/images/stories/Piracy_report/Q3_report_Twitter_graphics3.png

⁸ http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?sfvrsn=0

4.2 Hvordan kan skip beskytte seg?

Det finnes en rekke metoder og verktøy for å beskytte seg mot pirater og angrep. Mange er det man kan kalle ikke-dødelige forsvarsmetoder, mens andre kan ha døden til følge.

Nedenfor er det listet opp en rekke ikke-dødelige forsvarsmetoder, majoriteten av disse skal i utgangspunktet hindre pirater i å stige om bord.⁹

Våpen og forsvarsmetoder som ansees ikke-dødelig er;

- **LRAD**

Dette er et verktøy som bruker smerte-fremkallende lydsignaler til å drive vekk piratene. Grunnen til at det er smerte-fremkallende er at det leverer et høyere lyd signal enn hva den gjennomsnittlige toleransen hos mennesker er.

- **Laser**

En laserstråle som brukes for å gi en synlig advarsel til pirater og som er midlertidig forstyrrende. Kan brukes hele døgnet og kan enkelt håndteres av mannskap.

- **Vannkanon**

Vannkanon brukes særlig på handelsskip. De monteres langs skipet og gir en ekstremt kraftig vannstrøm. Formålet med dette er å ”skyte” ned pirater som er i ferd med ombordstigning på skipet. Kanonene kan også fylle piratenes båter med vann for å hindre dem. De fleste vannkanon systemer kan fjernstyres fra et sikkert område ombord på skipene.

- **Elektrisk gjerde**

Elektrisk gjerde hindrer pirater i å klatre ombord. De fleste gjerdene er det mulig å ”pakke” sammen når det ikke er i bruk.

- **Nett – båt feller**

En type nett som kan brukes til å stoppe piratenes båter når de nærmer seg fartøyet.

⁹ <http://www.marineinsight.com/marine/marine-news/headline/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

I vannet vikler nettet seg inn i propellene, som hindrer piratene i å bevege seg fremover.

- **Skum**

Kan brukes på dekk og på sidene av skipet for å gjøre det glatt. Gjør det vanskelig for piratene å klatre ombord og å gå/stå.

- **Væske – Liquid deterrent system**

Utviklet av IMSN i USA. En metode som dekker pirater i en grønn væske. Denne væsken er ekstremt illeluktende og samtidig gir en brennende følelse. Dette kombinert fører til at piratene eventuelt hopper i vannet grunnet plagene.

- **Piggtråd beholder**

Montert ved rekkverk. Piggtråden skal fungere som en barriere mellom piratene og skipet.

- **Granater**

Her finnes det forskjellige typer;

Stun/blitz-granat forårsaker blindene blitz og høy lyd. Har en desorienterende effekt men skal gi ikke varige skader.

Gummiball granat skyter ut små gummikuler ved detonasjon.

- **Anti pirat gardin**

Japansk oppfinnelse. Systemet består av en rekke vannslanger som henger på babord og styrbord side av skipet. Vannstyrken gjør at slangene vil bevege seg i et tempo og i en bevegelse som er uforutsigbar sammen med en kraft som kan gi seriøse skader.

Det jobbes stadig med utvikling av systemer og metoder som kan brukes i bekjempelsen mot pirater. De som er nevnt ovenfor er systemer som er utviklet og som oftest krever installasjon i forkant. Det er heller ikke alle metoder som er aktuell for enhver type skip, det er derfor nødvendig å gjøre nødvendige undersøkelser for å finne hva som er aktuelt for de forskjellige typene.

4.3 Citadell

Snl definerer citadell som:

”Citadell, indre, selvstendig del av en større festning, bestemt til å danne besetningens siste tilfluktssted eller reduit. Citadellet ble ofte lagt på en høyde; skulle også tjene til å holde en opprørske befolkning i tømme.”¹⁰

Når det gjelder skip, refereres de til et samlingspunkt på båten, et tilfluktsrom hvor mannskapet ombord kan evakuere til ved et piratangrep på skipet, eller om de har bordet skipet. Bruken av et slikt tilfluktsrom har økt i takt med veksten av piratvirksomheten for å beskytte mannskapet. Et citadell skal fylle flere kriterier, rommet skal være utstyrt med mat og vann, samt kommunikasjonsverktøy til å kommunisere med omverdenen, det bør også være fungerende ventilasjonssystem og førstehjelpsutstyr dersom noen har kommet til skade.¹¹

4.4 Væpnede vakter

Bruken av væpnede vakter har den senere tid blitt mer aktuell ettersom utviklingen av piratangrepene ble mer aggressiv, og områdene de operer i har utvidet seg. Det er derfor en naturlig reaksjon fra rederier å undersøke nødvendigheten av dette.¹² Bruk av væpnede vakter ombord på Norske skip ble i Juli 2011 godkjent av den Norske regjeringen, men bes om å ikke ansees som en oppfordring. Regjeringen stiller flere krav til rederiene før denne ordningen kan bli innført. Dette er dokumentasjon rederiene må framlegge i form av risikovurderinger og egnethet hos det aktuelle vaktsselskapet.¹³

4.5 Militære tiltak

OOS er NATO's anti-pirat oppdrag i Adenbukta, ved Afrikas Horn og Det Indiske hav. Oppdraget er planlagt aktivt frem til 2016 og omfatter flere operasjoner, målet er å oppdage, avskrekke og forhindre piratangrep i farvannet. Det er et samarbeid mellom flere aktører i området og sammen optimaliseres arbeidet mot piratvirksomhet. Tilstedeværelsen hever sikkerhetsnivået i regionen og har tilsynelatende en positiv effekt på risikonivået.¹⁴

¹⁰ <https://snl.no/citadell>

¹¹ <http://www.skipsmagasinet.no/nc/forsiden/nyhet/artikkel/piratangrep-hva-med-sikkerheten-og-beskyttelsen/>

¹² <https://www.regjeringen.no/contentassets/38c6578bcf9c4bc8a68f96cdedaaccf8/norskekrigsforsikring.pdf>

¹³ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/krav-til-bruk-av-private-vapnede-vakter-/id650319/>

¹⁴ Dansk dokumentarserie ”Piratjagt” 2012

EU NAVFOR – ”Operation Atlanta”

Operasjonen ble iverksatt Desember 2008 og utføres i henhold til FN's sikkerhetsråds resolusjoner. Operasjonen bygger på flere formål, det første er at fartøyene som leverer hjelp i forbindelse med WFP trenger beskyttelse ved gjennomfart i høyrisiko farvann. Ved å bistå denne organisasjonen sørges det for at leveransen blir benyttet til planlagte formål. Det andre formålet er å gjøre forebyggende arbeid mot piratvirksomheten, oppgavene varierer fra å avverge angrep til å bistå under pågående angrep. EU NAVFOR er også engasjert i overvåking over fiske utenfor kysten av Somalia. Disse tre sakene jobbes det kontinuerlig med, mens det innimellom blir nødvendig å beskytte verdifull og sårbar last, dette er ikke en fast avtale mellom bestemte parter. Men vurderes fra sak til sak. ¹⁵

Combined Task Force 151

CTF 151 er ledet av USA. Det overordnede målet er å skape en trygghet for den maritime næringen i høyrisikoområdet og sikre en frihet i navigasjon. Styrken er multinasjonal og arbeidet går på rotasjon mellom de deltakende nasjonene. Det er en av tre grupper ledet av ”Combined Maritime Forces”, og de arbeider i samarbeid med NATO og EU NAVFOR. ¹⁶

5.0 UTSATTE TYPER SKIP

Statistikken nedenfor viser at det er variasjon i hvilke type skip som har vært utsatt for piratangrep i perioden Januar – Desember 2014. Tidligere statistikk viser at det er enkelte fellestrekk i tabellene, som at det er de samme skipstypene som er hyppigst angrepet. De som er hyppigst angrepet er;

- Produkt tanker
- Bulk
- Kjemikalie tanker
- Container skip
- LPG tanker

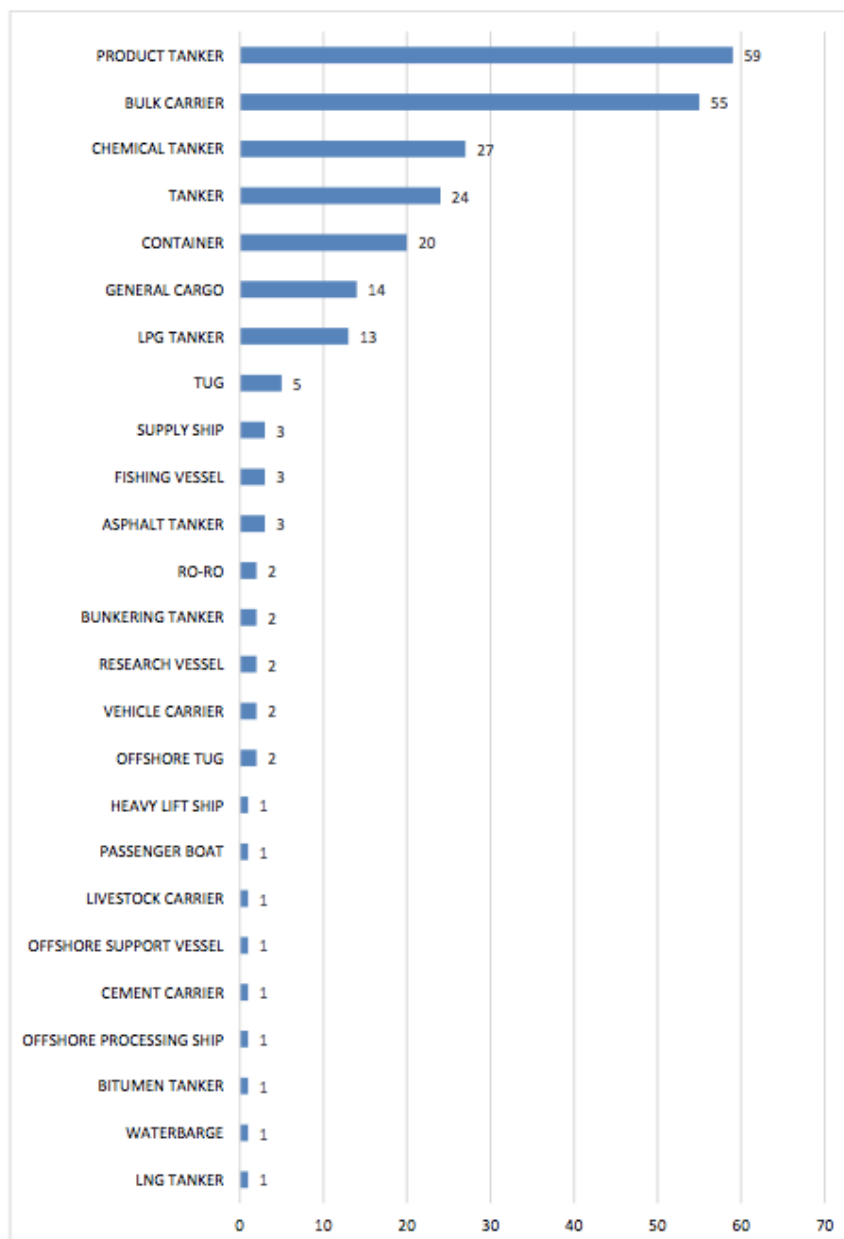
Årsaken til at dette er de mest utsatte er rimelig å anta at de har store verdier i last og skipene ikke når så høy fart. Som tidligere beskrevet i oppgaven ser vi fremgangsmåten til piratene og handlingsmønsteret under en kapring.

På bakgrunn av denne informasjonen vet vi at de bruker skiffs til å kjøre opp langs båten

¹⁵ <http://eunavfor.eu/home/about-us>

¹⁶ <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>

under kapringen og er avhengig av at de oppnår høy nok fart. Piratene bruker så stige for å komme om bord. Disse to faktorene forteller oss at hastighet og fribord på skipet er to sentrale egenskaper som kan gjøre skipet mer eller mindre sårbart. Lavere hastighet og fribord øker sårbarheten.



Tabell hentet fra: ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2014 Annual Report¹⁷

¹⁷ <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>

6.0 GISSELSITUASJONER

En av de største farene piratvirksomheten utgjør er å sette menneskeliv i fare. Siden krisen hadde sin storhetstid i 2008-2009 har arbeidet mot piratvirksomhet resultert i en nedgang i antall angrep.

Types of Violence	2010	2011	2012	2013	2014
Assaulted	6	6	4	-	1
Hostage	1174	802	585	304	442
Injured	37	42	28	21	13
Kidnap/Ransom	27	10	26	36	9
Killed	8	8	6	1	4
Missing	-	-	-	1	1
Threatened	18	27	13	10	9
Total	1270	895	662	373	479

Tabell hentet fra: ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2014 Annual Report¹⁸

Mannskap har vært utsatt for skade, kidnapping og død som følge av piraters aggressive angrep og jakt på store pengesummer. Men vi kan også se en forbedring, i antall angrep totalt og en reduksjon i hver enkelt tilfelle av vold.

I den danske dokumentarserien ”piratjagt” som følger militær fregatten Absalon under OOS informeres det om to forskjellige typer gisler. I noen tilfeller der pirater har en vellykket kapring, tar de mannskapet som gissler og bruker de som slaver ombord på skipet. I andre tilfeller, blir mannskapet ført til land hvor de holdes i fangenskap. Det som utgjør forskjellen, er pengene. Dersom mannskapet er ansatte hos rederier, ser piratene at det er mulighet for utbetaling av store summer iform av løsepenger. I tilfeller der pirater har kapret for eksempel en fiskebåt med fiskere, bruker de ofte båten som moderskip og mannskapet som slaver.

6.1 ”Captain Philips” – Kapringen av Maersk Alabama

Kappingen av skipet Maersk Alabama er en hendelse som fikk stor media dekning over hele verden. 8. April 2009 ble skipet angrepet og bordet av pirater i Det indiske hav.

Maersk Alabama var det første amerikanske lasteskipet som ble kapret på 200 år. Det ble en dramatisk kamp mellom mannskap og pirater.

Piratene hadde tatt kapteinen som gissel, og mannskapet vunnet kontroll over en av piratene. Det ble avtalt en byttehandel og piratene rømte med Kaptein Philips i en livbåt.

¹⁸ <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>

Kaptein Philips ble holdt som fange i livbåten i fire dager, til tross for et rømningsforsøk. Piratene krevde løsepenger for kapteinen, et beløp på to millioner dollar, men etter en redningsaksjon av ”U.S. Navy SEAL Team six” var kapteinen i sikkerhet. Tre av de fire piratene døde i aksjonen, mens den ene overga seg.¹⁹

Basert på denne kapingen kom det i senere tid en film med tittelen ”Captain Philips”. Filmen skildrer hendelsesforløpet, med Tom Hanks i hovedrollen som kapteinen. Bildet nedenfor er hentet fra filmen.



Jasin Boland / © 2013 Columbia Pictures Industries, Inc. All Rights Reserved.

7.0 RETTSFORFØLGELSE AV PIRATER

Rettsforfølgelse av pirater har vist seg å være en juridisk utfordring i flere tilfeller.

Piratvirksomheten er i de fleste tilfeller utført på internasjonalt farvann, og havområdet inngår ikke i en bestemt stats territorialfarvann, og havner derfor ikke i jurisdiksjonen til en bestemt stat. Problemet med at det gjelder internasjonal lov, er at det i UNCLOS er definert hva piratvirksomhet er, men ikke strafferammene rundt gjerningen. Somalia har som tidligere nevnt vært uten en fungerende regjering i flere tiår, mangelen på dette fører til at landet selv mislykkes i å bidra i kampen mot piratvirksomheten. I de fleste tilfeller hvor somaliske pirater er tatt til fange av utenlandske styrker, blir ikke piratene tilbakelevert til Somalia, men rettsforfulgt av flaggstaten skipet er registrert i.

¹⁹ <http://www.wired.com/2012/10/navy-seals-pirates/>

Ettersom UNCLOS definerer piratvirksomheten som en internasjonal kriminell virksomhet har enhver nasjon rett til å arrestere og rettsforfølge pirater.

Spørsmålet om straff og om de skal stilles for retten avhenger av loven i det aktuelle landet.

7.1 Domfellelser

UNICRI er et institutt i partnerskap med IMO. De har etablert en database som tilbyr informasjon om domfellelser og rettsavgjørelser relatert til piratvirksomhet i Somalia, samt andre områder. Ved å undersøke disse domfellelsene gis det innsikt i hvilke strafferammer som har blitt brukt i tilfeller mot piratvirksomhet og hvilke forhold det eventuelt tas hensyn til i den rettsak.

- Nederland 2010:
Anklaget for deltakelse i piratvirksomhet, dømt til 5 års fengsel. ²⁰
- Kenya 2009:
Anklaget for piratvirksomhet, våpen som AK 47 og RPG ble brukt i angrepet. I dommen ble det tatt hensyn til at piratene overga seg uten motstand under arrestasjon og piratenes alder. Dømt til 5 års fengsel. ²¹
- Seychelles 2009:
11 personer anklaget for piratvirksomhet. I dommen tas det til følge at det er førstegangsforbrytere og at bevisene viser at piratenes forsøk på å overta kontroll over skipet ikke var suksessfullt. Det tas også hensyn til at piratene ikke skadet mannskapet ombord. Alle personene ble dømt til 10 års fengsel men på forskjellige punkter. ²²
- Seychelles 2010:
11 personer tiltalt for piratvirksomhet. Det kommer frem i dommen at mange av de anklagede har familier i hjemlandet og er gift. Det tas hensyn til at de anklagede ikke tidligere er tiltalt for kriminalitet innen piratvirksomhet.

²⁰http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Netherlands_2010_Crim_No_10_6000_12_09%20Judgment.pdf

²¹[http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Kenya_2010_Crim_No_1184_\(2009\)_Judgment%20in%20case.pdf](http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Kenya_2010_Crim_No_1184_(2009)_Judgment%20in%20case.pdf)

²²[http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2010_Crim_No_51_\(2009\)_Sentence.pdf](http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2010_Crim_No_51_(2009)_Sentence.pdf)

Derfor ansees de som førstegangsforbrytere. Det skal ikke ha blitt påført skade på mannskap eller skip under angrepet. De tiltalte blir dømt til 6 års fengsel.²³

I tilfeller hvor det ble utøvd vold mot mannskap eller utøvd grov uaktsomhet har dommene variert mellom 18 og 24 år. Det kommer frem i dommen at Seychelle's høyesterett slår hardt ned på denne type virksomhet og tar hensyn til at fiskenæringen i seg selv også tar skade grunnet frykt for pirater. Det redegjøres for påvirkningen på den globale handelen og hvordan piratvirksomheten kan skape muligheter for dop og menneskesmugling, våpensmugling og forurensning siden disse virksomhetene har en tilknytning til hverandre.

24

7.2 Tidligere domfellelser – har de en effekt?

Det kan spekuleres i om de lange fengselsdommene har en avskrekkende effekt på piratvirksomheten, i de nevnte dommene kommer det frem at det er flere mindreårige pirater og at andre er gift og har familie og barn i hjemlandet sitt. Det kan være rimelig å anta at familien også vil ta skade av piratenes fengselsdom da denne virksomheten sannsynligvis var inntektskilden deres.

8.0 FORSIKRING

En av de viktigste tjenestene som er tilbudt innen skipsfart er forsikring. Skipsfarten er en næring hvor det foreligger mange risikofaktorer som kan medføre enorme kostnader. Forsikringen er ment å dekke de økonomiske konsekvensene som har påløpt grunnet plutselige og uforutsette hendelser knyttet til skip, frakt og last. Seriøse aktører sørger for ordentlige forsikringer, både for mannskap og skip.

8.1 Typer sjøforsikring

Det er flere typer forsikringer knyttet til skip, vi deler det opp i hovedtypene kasko, tap av inntekt og ansvar. Forskjellen på disse forsikringene er i hovedsak hvilken interesse som er forsikret og hvordan erstatningen skal beregnes.

²³[http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2010_Crim_No_41_\(2010\)_Sentence.pdf](http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2010_Crim_No_41_(2010)_Sentence.pdf)

²⁴[http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2011_Crim_No_21_\(2011\)_Sentence.pdf](http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2011_Crim_No_21_(2011)_Sentence.pdf)

En kaskoforsikring innebærer skader på selve skipet, som for eksempel skrog og maskineri, reservegjenstander er også inkludert i denne forsikringen. Forsikringen dekker totaltap av selve fartøyet.²⁵

Tidstapforsikring og fraktinteresse omfatter driftstap, tidstapforsikringen dekker rederens frakttap og ansees som en avbruddsforsikring, dette gjelder når skipets drift forårsaker at det blir tap i inntekt grunnet skade på skipet, grunnstøting og innestenging. En fraktinteresseforsikring omfatter tapte fremtidige fraktinntekter, men summen kan ikke oversige 25% av kaskotaksten.¹

Den siste hovedtypen er en P&I forsikring, mer kjent som ansvarsforsikring. Denne forsikringen dekker skader en kan påføre en tredjepart. De mest sentrale områdene denne forsikringen dekker er personskader, forurensing og skade på egen last.¹

8.2 Forsikringer som omfatter piratangrep

Forsikringer mot farene piratvirksomheten utgjør er ikke en lovpålagt forsikringsplikt. Det er opp til rederiene dersom de ønsker denne type forsikring. Ordinære forsikringer dekker ikke piratvirksomhet, de innebærer som oftest en klausul som utelukker krig, terror og piratvirksomhet, da dette i mange tilfeller medfører store tap. Forsikringer som dekker dette er krigsforsikringer, gjeldene områder for denne krigsforsikringen er skade, tidstap, ansvar, yrkesskade, totaltap etc.

Krigsforsikringene er spesielt aktuelle for rederier som har skip i utsatte farvann. I nyere tid hvor kidnapping har blitt en relevant risiko har det også kommet forsikringer som dekker dette tapet. Denne forsikringen går under ”kidnapp- og løsepenger forsikringer”²⁶

9.0 HVILKE ORGANISASJONER BIDRAR I KAMPEN MOT PIRATVIRKSOMHET?

9.1 NATO – The North Atlantic Treaty Organization

NATO er en forsvarsallianse som jobber med forsvar og sikkerhet, det er et internasjonalt militært samarbeid bestående av 28 land.

²⁵ <http://moretrygd.no/?nav=1&id=39&title=Sjoforsikring-Sjoforsikring>

²⁶ <https://www.warrisk.no/cover/>

Grunnleggingen av NATO fant sted etter andre verdenskrig i 1949.

I dag engasjerer alliansen seg i internasjonale fredsoperasjoner, en av dem er piratvirksomheten.²⁷

9.2 IMB PRC

IMB PRC følger UNCLOS sin definisjon av piratvirksomhet, organisasjonen ble etablert i 1992. Det er en gratis tjeneste for skipsførere hvor de kan rapportere om tilfeller og angrep. Det er ikke drevet av staten eller det offentlige og har som mål å øke bevisstheten og å dele kunnskap om høyrisikoområder for angrep, og havner/porter hvor væpnet ran er en risikofaktor.

9.3 IMO

IMO er FNs sjøsikkerhetsorganisasjon. Den ble opprettet i 1948 og arbeider med å ivareta sikkerhet til sjøs og hindre forurensning av det maritime miljøet. IMO har i senere tid engasjert seg i arbeid mot piratvirksomhet.²⁸

9.4 Andre organisasjoner

Kirkens Nødhjelp i nesten i 20 år jobbet med prosjekter i Somalia med forskjellige formål. Norges Rederiforbund og Den Norske Krigsforsikring for Skib bidrar til prosjektet «Puntland Counter Piracy and Ex-Pirates Rehabilitation and Livelihoods Project». Prosjektet omfatter blant annet forebyggende og yrkesrettet rehabilitering av tidligere pirater, folkeopplysning og holdningsskapende arbeid med lokale religiøse ledere som sentrale aktører, produksjon av interaktive tv-programmer og støtte til lokale anti-pirat organisasjoner. Det er Kirkens Nødhjelp som drifter prosjektet, mens Norges Rederiforbund og Den Norske Krigsforsikring for Skib støtter prosjektet økonomiske med til sammen 6,8 millioner kroner over en treårsperiode. Det er også mulig at det vil bli gitt økonomisk støtte fra Utenriksdepartementet.²⁹

²⁷ <http://www.atlanterhavskomiteen.no/nettsider/sikkerhetspolitikk/forside/info-om-nato>

²⁸ <http://www.fn.no/FN-informasjon/FN-organisasjoner/Den-internasjonale-sjoefartsorganisasjonen-IMO>

²⁹ <http://rederiforeningen.no/om-oss/samfunnsansvar/forebyggende-arbeid-mot-piratvirksomhet>

Justisdepartementets beredskapsgruppe, Styrkebrønn, er en annen aktør som jobber for bekjempelse av piratvirksomheten. Norske fengselsbetjenter i Styrkebrønn jobber bistår somaliske myndigheter, spesielt i regionen Puntland.

Noen av deres oppgaver er å gi råd og opplæring til fengselsmyndighetene i Somalia. Gjennom å implementere gode styringsregler for fengslene og sikre en god opplæring til de ansatte.

En større andel av pirater som har blitt arrestert for deres ugjerninger soner nå straffene sine i Seychellene, Mauritius, Tanzania og Kenya. Å inspirere forholdene i disse områdene er også en del av Styrkebrønns oppgaver. Å inspisere fengselet i Kenya gjøres blant annet for FN-organisasjonen UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime) hvor Styrkebrønn er Norges bidrag. UNODC tilstedeværelse er et resultat av FN programmet The Piracy Prisoner Transfer Programme.

I 2013 stod byggingen av fengselsadministrasjonen i Somalia og en fengselsskole i Puntland klar takket være FN-organisasjonen UNOPS (United Nations Office for Project Services). I denne prosessen var Styrkebrønn involvert. Det skal også bygges et fengsel i Puntland som skal ha kapasitet til 500 mennesker. Standarden vil være langt bedre enn hva de andre fengslene i Somalia har. Det skal blant annet lages en egen grønnsakshage med den hensikt å lære piratene jordbruk. Norge har, som nevnt, bidratt til FN prosjekter gjennom Styrkebrønn, men også økonomisk med underkant av 15 millioner kr til bygging av fengselet. Styrkebrønn sin oppgave vil være å involvere seg i selve byggeprosessen men også den organisatoriske oppbyggingen av fengslet. Det som menes med det er blant annet innføring av interne rutiner og prosedyrer med mer.^{30 31}

Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS) ble etablert 14. januar 2009 i etter FNs sikkerhetsråds resolusjon 1851 fra året tidligere ga mulighet til dette. Formålet med organisasjonen er å knytte sammen myndigheter, organisasjoner og næringer som har en interesse av å bekjempe piratvirksomhet.

³⁰ <http://www.kriminalomsorgen.no/kriminalomsorg-i-kampen-mot-piratvirksomhet.5218479-237613.html>

³¹ <http://www.bistandsaktuelt.no/nyheter/nyheter---tidligere-ar/2012/norge-bygger-fengsler-i-somalia/>

Ved at medlemmene koordinerer politiske, militære og andre tiltak mot piratvirksomheten ved kysten av Somalia håpes det dette gir bedre virkning. Formålet er ikke kun bekjempelse av pirater, men også at piratene blir rettsforfulgt.

CGPCS struktureres på følgende måte;

- **Working Group 1 (WG1):** Denne delen av organisasjonen fokuserer på å koordinere militære operasjoner mellom medlemslandene sine marinestyrker med hensikt på å redusere piratvirksomhet med spesielt fokus ved kysten av Somalia.
- **Working Group 2 (WG2):**
 - Denne delen av organisasjonen fokuserer på at lover og regler opprettholdes av CGPCS som organisasjon og dens tiltak og operasjoner.
- **Working Group 3 (WG3):** Denne delen av organisasjonen fokuserer på hvordan den maritime næringen selv kan styrkes i å beskytte seg selv mot piratvirksomhet.
- **Working Group 4 (WG4):** Denne delen av organisasjonen fokuserer på å hvordan piratvirksomheten kan reduseres gjennom diplomati og ved å skape bevissthet om konsekvensene av piratvirksom hos befolkningen.
- **Working Group 5 (WG5):** Denne delen av organisasjonen fokuserer på hvordan en kan svekke piratvirksomheten ved å stanse den økonomien bak virksomheten.³²

10.0 KOSTANDER

En rekke utgifter og kostander påløper den maritime næringen som et produkt av piratvirksomheten. En økonomisk tilnærming til virksomheten er nødvendig for å utforske ringvirkningene som oppstår. Kostander er ikke bare i form av penger og økonomiske konsekvenser, men også i form av menneskeliv.

Økonomisk kostnader og konsekvenser medført av piratvirksomheten er blant annet økte forsikringspremier eller kostnader medført av nødvendige tilleggs forsikringer.

Tiltak som installasjoner på skip, våpen og verktøy er også en stor utgift for rederiene.

Bruken at sikkerhetsselskaper som tilbyr tjenester som væpnede vakter har økt etter piratvirksomheten blomstret, bruken av dette krever er ikke bare kostbart men krever også en del kontorarbeid i form av dokumentasjoner osv.

³² <http://oceansbeyonddpiracy.org/matrix/contact-group-piracy-coast-somalia-cgpcs>
<http://www.lessonsfrompiracy.net/>
<http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/>

Når piratene tar gisler eller kidnapper personer er målet å få løsepenger, summene de krever er store, ofte flere millioner dollar, dette er en av de største utgiftspostene. Selv når gisselet er utlevert vil det i de fleste tilfeller medføre ekstra kostnader, i form av terapi og hjelp til offeret.

I enkelte tilfeller er faren for piratvirksomhet så truende at ruten til skipet må endres, dette fører til lenger frakttid og økte kostnader i lønn, driftskostnader og andre uforutsette utgifter. Militære aksjoner og operasjoner er også en enorm utgiftspost.

Siden shipping er et globalt handelsmarked vil disse utgiftene etterhvert påvirke forbrukerne. Hvis en klesbutikk får økt inntakskost på varene sine vil de sette opp prisene for å få dekket denne økningen. Samme reaksjon vil oppstå i det globale markedet, tap i en del av markedet vil påføre kostnader i et annet.

I 2014 kostet piratvirksomheten flere billioner dollar. ”U.S. Merchant Marine” melder at kostnadene i den globale piratvirksomheten ligger mellom 4.9 billioner og 8.3 billioner dollar.³³ Dette er enorme summer og store deler av disse er i form av løsepenger. Utbetalingen til piratene medfører en ond sirkel i bekjempelsen av virksomheten, dette er fordi det gir de mulighet og midler til å oppgradere sine våpen og utstyr som styrker deres posisjon. Et nøyaktig estimat av kostnader vil være vanskelig å oppdage, da mange rederier og påvirkede aktører vil hemmeligholde kostnader og hendelser. Om dette er for å unngå å vise svakhet i markedet eller hva bakgrunnen er vil kun bli spekulasjoner.

³³ <http://www.cnn.com/2014/09/15/worlds-most-pirated-waters.html>

11.0 KONKLUSJON

Formålet med denne oppgaven var å undersøke hvordan effekten av piratvirksomheten, påvirket den maritime næringen. Problemstillingen det søktes svar på var:

”Hvordan påvirkes den maritime næringen av piratvirksomheten?”.

For å besvare denne problemstillingen var det nødvendig å undersøke flere kritiske aspekter og områder påvirket av piratvirksomheten;

- *S1 – Hvilke risikoområder har vi?*
- *S2 – Hvilke forebyggende tiltak er tilgjengelige, og hvilke er iverksatt?*
- *S3 – Hvordan påvirker dette kostnader og økonomi?*

S1 – Risikoområder

Størrelsesomfanget av risikoområder, forandrer seg stadig og er kontinuerlig undersøkt. Påvirkningen piratvirksomheten har i risikoområder, spesielt høyrisikoområder, er at det påløper ekstra retningslinjer og i noen tilfeller revurdering av planlagt rute. Den maritime næringen påvirkes ved at beredskap og forsiktighet er høyst nødvendig, og gjør frakten mer tidskrevende enn nødvendig. Piratvirksomheten utgjør også en trussel for den lokale fiskerinæringen.

S2 – Forebyggende tiltak

Oppgaven skildrer at det er mye tid og ressurser brukt på forebyggende tiltak. Det krever mye planlegging og i noen tilfeller forhåndsinstallasjoner. Det brukes flere militære styrker i kampen mot piratvirksomhet. Den maritime næringen blir påvirket i den grad at det kreves mer planlegging, flere forhåndsinstallasjoner og kontinuerlige risikovurderinger utenom de ordinære.

S3 – Kostnader og økonomi

Piratvirksomhetens påvirkning på økonomi og kostnader er store. Kostnader knyttet til drift, sikkerhet, mannskap, samt ekstrautgifter i lønn, utgjør store summer i denne kategorien alene. Kostnader utenom dette er blant annet tilknyttet nødvendige forsikringer, som dekker konsekvenser av sjørøveri. Det påløper også store beløp til militære operasjoner og andre iverksatte tiltak nødvendig i de utsatte områdene.

Oppgaven skildrer tapet på menneskeliv grunnet sjørøveri. Dette er også en kostnad. Det er en stor påkjenning for mannskap og familie, når man vet arbeidet medfører en stor risiko i disse områdene. De økonomiske konsekvensene av denne kostnaden er for eksempel kriseteam ved en tragisk situasjon, eller om det blir vanskelig å skaffe arbeidskraft når det er i høyrisikoområder.

REFERANSELISTE

Internett kilder:

Raunrek, "18 Anti-Piracy Weapons for Ships to Fight Pirates". *Marine Insight* (2013) 18.01

23.11.2015: <http://www.marineinsight.com/marine/marine-news/headline/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>

Bruno, Paul, "What is the cause of sea piracy?" *Maritime about*.

23.11.2015: <http://maritime.about.com/od/Safety/a/What-Is-The-Cause-Of-Sea-Piracy.htm>

Bruno, Paul, "What you need to know about maritime security and sea piracy" *Maritime About*

23.11.2015 <http://maritime.about.com/od/Safety/a/What-You-Need-To-Know-About-Maritime-Security.htm>

Bruno, Paul "Tactics of modern sea pirates" *Maritime about*.

23.11.2015 <http://maritime.about.com/od/Safety/a/Tactics-Of-Modern-Sea-Pirates.htm>

Kellerman, G. Miles "Somali Piracy: Causes and Consequences" *Student pulse* (2011) VOL 3. NO 09.

23.11.2015 <http://www.studentpulse.com/articles/579/somali-piracy-causes-and-consequences>

"Seychelles Court Convicts Nine Somali Pirates", *World Maritime News* (2015) 20.03.

23.11.2015 <http://worldmaritimeneeds.com/archives/155311/seychelles-court-convicts-nine-somali-pirates/>

Kemp, Ted "Worlds most pirated waters" *CNBC*. Ukjent publiseringsdato.

24.11.2015 <http://www.cnb.com/2014/09/15/worlds-most-pirated-waters.html>

Alessi, Christopher. Hanson, Stephanie "Combating Maritime Piracy" *Council on foreign relations* (2012) 23.03

23.11.2015 <http://www.cfr.org/piracy/combating-maritime-piracy/p18376>

Siddique, Haroon "From ancient Greece to Hollywood: a brief history of piracy" *The Guardian* (2009) 12.08

23.11.2015 <http://www.theguardian.com/news/blog/2009/aug/12/piracy-history-arctic-sea>

Globalis "Somalia" (2015) 15.10

23.11.2015 <http://www.globalis.no/Konflikter/Somalia>

Wikipedia "Khat" (2015) 13.11

15.11.2015 <https://no.wikipedia.org/wiki/Khat>

"Piracy and armed robbery against ships" International Chamber of Commerce IMB

10.12.2015 https://icc-ccs.org/images/stories/Piracy_report/Q3_report_Twitter_graphics3.png

Store norske leksikon "Citadell" (2009) 14.02

18.12.2015 <https://snl.no/citadell>

Helgesson, Per-Åge "Piratangrep, hva med sikkerheten og beskyttelsen?" *Skipsmagasinet* (2012) 05.09

29.11.2015 <http://www.skipsmagasinet.no/nc/forsiden/nyhet/artikkel/piratangrep-hva-med-sikkerheten-og-beskyttelsen/>

Regjeringen "Norske Krigsforsikringer"

22.11.2015 <https://www.regjeringen.no/contentassets/38c6578bcf9c4bc8a68f96cdeedaaccf8/norskekrigsforsikring.pdf>

Regjeringen "Krav til bruk av private væpnede vakter på norske skip" (2011) 29.06

05.12.2015 <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/krav-til-bruk-av-private-vapnede-vakter-/id650319/>

Combined Maritime Forces "CTF 151: Counter-piracy"

10.12.2015 <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>

EUNAVFOR (2015)

15.12.2015 <http://eunavfor.eu/home/about-us>

ICC International Maritim Bureau, 2015, Piracy and Armed Robbery Against Ships, London

10.12.2015 <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>

Axe, David, "8,000 Miles, 96 Hours, 3 Dead Pirates: Inside a Navy SEAL Rescue", *Wired* (2012)

10.12.2015 <http://www.wired.com/2012/10/navy-seals-pirates/>

Rettsdokument fra rettsak, Rotterdam, saksnummer 10/600012-09 , 2010

10.12.2015

http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Netherlands_2010_Crim_No_10_6000_12_09%20Judgment.pdf

Rettsdokument fra rettsak, Mombasa, saksnummer 1184, 2009

10.12.2015

[http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Kenya_2010_Crim_No_1184_\(2009\)_Judgment%20in%20case.pdf](http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Kenya_2010_Crim_No_1184_(2009)_Judgment%20in%20case.pdf)

Rettsdokument fra rettsak, Seychelles, saksnummer 51, 2009

10.12.2015

[http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2010_Crim_No_51_\(2009\)_Sentence.pdf](http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2010_Crim_No_51_(2009)_Sentence.pdf)

Rettsdokument fra rettsak, Seychelles, saksnummer 41, 2009

10.12.2015

[http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2010_Crim_No_41_\(2010\)_Sentence.pdf](http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2010_Crim_No_41_(2010)_Sentence.pdf)

Rettsdokument fra rettsak, Seychelles, saksnummer 21, 2011

10.12.2015

[http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2011_Crim_No_21_\(2011\)_Sentence.pdf](http://www.unicri.it/topics/piracy/database/Seychelles_2011_Crim_No_21_(2011)_Sentence.pdf)

Møretrygd, "Hvorfor forsikring?"

10.12.2015

<http://moretrygd.no/?nav=1&id=39&title=Sjoforsikring-Sjoforsikring>

Den Norske Krigsforsikring for Skib, "War Risk Cover"
10.12.2015 <https://www.warrisk.no/cover/>

Den Norske Atlanterhavskomiteé, "Info om NATO"
10.12.2015 <http://www.atlanterhavskomiteen.no/nettsider/sikkerhetspolitikk/forside/info-om-nato>

FN, "Den Internasjonale Sjøfartsorganisasjonen (IMO)"
10.12.2015 <http://www.fn.no/FN-informasjon/FN-organisasjoner/Den-internasjonale-sjoefartsorganisasjonen-IMO>

Bergens Rederiforening, "Forebyggende arbeid mot piratvirksomhet"
10.12.2015 <http://rederiforeningen.no/om-oss/samfunnsansvar/forebyggende-arbeid-mot-piratvirksomhet>

Kriminalomsorgen, "Kriminalomsorg i kamp mot piratvirksomhet"
10.12.2015 <http://www.kriminalomsorgen.no/kriminalomsorg-i-kampen-mot-piratvirksomhet.5218479-237613.html>

Bistandsaktuelt, "Norge bygger fengsler i Somalia"
10.12.2015 <http://www.bistandsaktuelt.no/nyheter/nyheter---tidligere-ar/2012/norge-bygger-fengsler-i-somalia/>

Oceans Beyond Piracy, "Contact Group Piracy Coast of Somalia (CGPCS)"
10.12.2015 <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/contact-group-piracy-coast-somalia-cgpcs>

Lessons From Piracy, "Capturing the Experience of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia"

10.12.2015 <http://www.lessonsfrompiracy.net/>

U.S. Department of State, «International Respons: Contact Group»
10.12.2015 <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/>

Dansk dokumentarserie "Piratjagt" 2012

Litterære kilder:

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea (Geopolicy 2011)

Talley, Wayne K., "Maritime Safety, Security and Piracy", London, Informa, 2008

Ask, Kim. Austgulen Lene "Hvordan påvirkes den norske maritime næringen av piratvirksomheten utenfor Somalia?" Masteroppgave. *Noregs Handelshøyskole* (2012)

http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/169973/ask_austgulen_2012.PDF?sequence=1

Witberby Publishing Group Ltd "BMP 4 Best Management Practices" Versjon 4 (2011)

http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?sfvrsn=0