Voldelige hav

Magne Frostad

Voldelige hav

Pirateri og jus

CAPPELEN DAMM AKADEMISK

© CAPPELEN DAMM AS, Oslo, 2021

ISBN 978-82-02-72640-9
1. utgave, 1. versjon 2021
E-utgaven baserer seg på 1. trykte utgave, 978-82-02-52842-3,
Cappelen Damm Akademisk 2016

Materialet i denne publikasjonen er omfattet av åndsverklovens bestemmelser. Uten særskilt avtale med forlaget er enhver eksemplarfremstilling og tilgjengeliggjøring bare tillatt i den utstrekning det er hjemlet i lov eller tillatt gjennom avtale med Kopinor, interesseorgan for rettighetshavere til åndsverk.

Omslagsdesign: Kristin Berg Johnsen
Omslagsbilde: Baugsjø, 1994, av Karl Erik Harr (© Karl Erik Harr)
Sats og ombrekking: Bøk Oslo AS
Elektronisk tilrettelegging: Bøk Oslo AS

www.cda.no
akademisk@cappelendamm.no

Cappelen Damm AS er sertifisert iht. FSC®, PEFC og Miljøfyrtårn.

Forord

Slektstreet mitt synes å vokse vel så mye til havs som på landjorden, med mange sjøfolk som har seilt i utenriksfart samt på norskekysten. Siden jeg selv må karakteriseres som en landkrabbe, er det vel en passende straff at jeg må utferdige et lite manuskript om et maritimt tema: pirateri.

Jeg har lenge hatt for øye å skulle skrive en artikkel om dette temaet, og professor Tore Henriksen og førsteamanuensis Ingvild Ulrikke Jakobsen skal ha takk for å ha mast slik at manuskriptet ble skrevet før snarere enn senere. Historikerne Rune Blix Hagen og Marie Nystuen Berger skal for sin del særlig ha takk for å ha påpekt hvilke kilder jeg bør styre unna (noe jeg i stor grad har innrettet meg etter). Under skrivingen viste det seg at jeg ønsket å behandle så mange forskjellige juridiske sider ved pirateriet, at manuskriptet sprengte rammene for en til to artikler. Følgelig falt jeg ned på alternativet monografi, et arbeid som tok mye lengre tid enn planlagt.

I bunn og grunn har jeg forsøkt å kombinere oversikt med dybdedykk i folkerettens tidligere og nåværende piratbegrep, fullmaktene som utløses av det, og andre folkerettslige spørsmål som naturlig melder seg i tilknytning til et slikt tema. Sporadisk er også relevant norsk rett tatt med. Dernest ser jeg nærmere på pirateriets halvbror: kaperfart.

En tidligere versjon av kapittel 4.2 finnes for øvrig i min artikkel «Ramsalte drap og ran», *Ottar* nr. 300 (2015) s. 39–46. Tidligere versjoner av kapitlene 5.2.1.3, 8.2, 8.3 og 8.5 er enn videre trykt i min artikkel «Anti-Piracy and the Use of Force: The Cohabitation of the United Nations Convention on the Law of the Sea and the European Convention on Human Rights» i Marta Chantal Ribiero og Erik Jaap Molenaar (red.), *Maritime Safety and Environmental Protection in Europe. Multiple Layers in Regulation and Compliance* (Gráfica Ediliber, Coimbra 2015) s. 205–327. En tidligere versjon av kapittel 8.5.1 finnes i kapittel 4 av min artikkel «Kan liv tas til vern av annet enn menneskelig liv og helse?», vol. 2, *Nordisk politiforskning* nr. 1 (2015), s. 75–108.

En stor takk er naturligvis også på sin plass til min kone Annikken Steinbakk og familie som har bidratt med motivasjon, kildemateriale og korrekturlesing. Og i tillegg kommer alle dere som har gitt bidrag av større eller mindre grad – skrivingen ville ha blitt en ensom opplevelse uten dere. Avslutningsvis er det på sin plass å rette en takk til Det juridiske fakultet i Tromsø og Den Norske Krigsforsikring for Skib for trykkestøtte til utgivelse av denne boken.

Alle nettsider er sist besøkt 28.06.2016 med mindre annet følger av teksten. Boken er søkt à jour per 1. april 2016, men enkelte senere avgjørelser o.l. er likevel tatt med.

Hillesøy, 28. juni 2016

Innhold

Forord 5

Kapittel 1
Innledning 11
1.1 Generelt 11
1.2 Hvor omfattende er pirateriproblemet? 15

Kapittel 2
Metodiske tilnærminger 23

Kapittel 3
Plassering 26

Kapittel 4
Historie 29
4.1 Generelt 29
4.2 Norske gjerningsmenn og ofre 39
4.3 Enkelte sentrale eldre rettsavgjørelser 48
4.4 Enkelte eldre definisjoner i juridisk teori 54
4.5 Folkeforbundets anstrengelser 57
4.6 Harvard-utkastet 59
4.7 Konvensjonen om det frie hav 61

Kapittel 5
Havrettskonvensjonen av 1982 63
5.1 Definisjonen av pirateri 63
5.1.1 Generelt 63
5.1.2 Enhver ulovlig bruk av vold, frihetsberøvelse eller plyndring 66

5.1.3 Handlingen begås av et skip eller luftfartøy mot et annet eller personer eller eiendeler på et slikt skip eller luftfartøy 71
5.1.4 Privat formål 76
5.1.5 Det åpne hav 84
5.1.6 Frivillig deltakelse, oppfordring og muliggjøring 86
5.1.7 Piratfartøy 88
5.2 Håndhevingsfullmakter foruten straffeforfølgning 89
5.2.1 Etter Havrettskonvensjonen 89
5.2.2 Offentlige og private sikkerhetstilbydere 106
5.2.3 Hvem kan holdes ansvarlig for skade som oppstår ved denne myndighetshåndhevelsen? 113
5.2.4 Enkelte sider ved norsk rett 116

Kapittel 6
Enkelte andre relevante instrumenter 119

Kapittel 7
Krigens folkerett 124
7.1 Generelt 124
7.2 Kan opprørere være pirater? 125
7.3 Kaperfart og represaliebrev 128
7.3.1 Innledning 128
7.3.2 Forholdet til pirateri 131
7.3.3 Bruk 133
7.3.4 Livet til et kaperbrev og en prise 137
7.3.5 Mot et forbud og mulige omgåelser av det 159
7.4 Ubåter 163
7.5 Deltar piratene i den ikke-internasjonale væpnede konflikten i Somalia, eventuelt i «krigen mot terror»? 164

Kapittel 8
Menneskerettigheter 166
8.1 Generelt 166
8.2 Stedlig begrensning (ratione loci) 168
8.3 Personlige begrensninger (ratione personae) 173
8.4 Innholdsmessige begrensninger (ratione materiae) 176
8.5 Retten til liv 177
8.5.1 Til forsvar mot pirateriangrep 177
8.5.2 Offensiv bruk av makt 182

8.5.3 Positive menneskerettighetsforpliktelser 183
8.6 Forbudet mot frihetsberøvelse 185
8.7 Eiendomsretten 191
8.7.1 Den tradisjonelle reguleringen 191
8.7.2 Aktuelle utfordringer 193
8.8 Enkelte andre menneskerettslige utfordringer 195

Kapittel 9
Straffeforfølgning 198
9.1 Folkerettslige sider 198
9.1.1 Generelt 198
9.1.2 Universell jurisdiksjon 199
9.1.3 Et folkerettslig straffebud eller en særskilt kompetanse? 203
9.1.4 Plikter staten å straffeforfølge pirater? 206
9.1.5 Hva skyldes uviljen til å straffeforfølge? 209
9.1.6 Straffeforfølgning 212
9.1.7 Straffeutmålingen 216
9.1.8 Straffegjennomføringen 218
9.1.9 Kan pirater være terrorister? 218
9.2 Etter norsk rett 220

Kapittel 10
Sikkerhetsrådets justeringer av det rettslige landskapet 225

Kapittel 11
Det krympende somaliske problemet? 234
11.1 Generelt 234
11.2 Faktiske utfordringer og gjeldende folkerett 235
11.3 Er det behov for justeringer av det rettslige landskapet? 243

Kapittel 12
Avslutning 253

Kapittel 13
Kilder 259
13.1 Lover og forskrifter 259
13.2 Internasjonale avtaler 259
13.3 Resolusjoner fra FNs sikkerhetsråd 261
13.4 Rettsavgjørelser og saksdokumenter 261

13.5 Norske og dansk-norske offentlige dokumenter og samlinger av slike 265
13.6 Utenlandske og internasjonale offentlige dokumenter og samlinger av slike 266
13.7 Internasjonale dokumenter av ikke-statlig karakter 271
13.8 Bøker og hefter skrevet av jurister 272
13.9 Bøker og hefter skrevet av ikke-jurister 276
13.10 Juridiske artikler, bokkapitler og nettartikler 278
13.11 Historiske artikler, bokkapitler og nettartikler 289
13.12 Populærvitenskapelige skildringer 290
13.13 Presse (uten Internett) 290
13.14 Annet fra Internett 292

Stikkordregister 295

KAPITTEL 1

Innledning

1.1 Generelt

> With regard to […] Piracy, it is the view of the Government of the United States that piracy, as that term is known in international law, is so nearly extinct as to render of little importance consideration of that subject as one to be regulated by international agreement.[1]

De kalles sjørøvere og pirater og har vært et problem for ferdselen på havet og i kystnære områder siden menneskene tok havet i bruk. Tidvis omtales de som likedelere, fordi de delte gevinsten av sine herjinger nokså likt blant mannskapet.[2] Andre ord som er blitt benyttet, er fribyttere («freebooters»). Dette betydde at de deltok i militære ekspedisjoner som ikke var godkjente av noen statlig autoritet,[3] eller at de typisk seilte uten offisielle dokumenter, men i et offentlig anliggende eller i alle fall med en form for offentlig aksept.[4] Enkelte anvender det også som et overbegrep for de som urettmessig tok seg til rette på havet, for eksempel ved å bedrive ulovlig hvalfangst.[5] F(i)libus-

1 Reply of the United States to the League of Nations Codification Committee, 12 October 1926, nevnt i Jesse S. Reeves, Progress of the Work of the League of Nations Codification Committee, vol. 21 American Journal of International Law (1927), s. 659–67, s. 665.

2 Trygve Width, *Sjørøvere* (John Griegs forlag, Oslo 1945) s. 48, Angus Konstam, *Piracy: The complete history* (Osprey Publishing, Oxford 2008) s. 29, Ingebrigt Hetland, *Norske pirater og sjørøvere* (Pantagruel, Oslo 2008) s. 19 og Johannes Schneider, Der Mann, der Mythos Störtbeker, *Geoepoche* nr. 62 (2013), s. 34–46, s. 39.

3 For en annen tilnærming, se Patrick Pringle, *Jolly Roger: The Story of the Great Age of Piracy* (W.W. Norton and Company, New York. 1953) s. 56.

4 Michael Kempe, *Fluch der Weltmeere: Piraterie, Völkerrecht und internationale Beziehungen 1500–1900* (Campus Verlag, Frankfurt 2010) s. 87 og Andreas Sedlmair, Piraterie – von der Antike bis heute, *Geoepoche* nr. 62 (2013), s. 160–69, s. 161.

5 Marie Nystuen Berger, Reisebrev: På sjørøverjakt i København, *Historikeren* nr. 4/2015, s. 40–45, s. 40.

tierene («filibusters») – visstnok avledet av det nederlandske opphavet til fribytterbegrepet («vrijbuiter»)[6] – var stort sett amerikanske militære eventyrere som herjet i Mellom-Amerika og Karibien.[7] Som buccaneer («buccaneers») omtalte man pirater som angrep spanske fartøy i Karibien mot slutten av 1600-tallet.[8] Navnet var avledet av indianernes navn på røykemetoden som disse piratene brukte på dyrekjøtt.[9] Korsarene («corsairs» eller «Sallee rovers») var derimot fra Middelhavet, og selv om de opptrådte som pirater, var de formelt sett ikke dette siden de hadde tillatelse fra sin hersker til å forestå handlingene.[10]

I populærkulturen kjenner vi dem som sentrale aktører i romanene til bl.a. Frederick Marryat, Robert Louis Stevenson, James Matthew Barrie og Rafael Sabatini,[11] for ikke å snakke om i filmatiseringene av så vel disse romanene som manus skrevet spesifikt for filmmediet. Disney-konsernets Pirates of the Carribean-serie kan her stå som en representant for den seneste bølgen av piratfilmer om pirateriets storhetstid fra 1660 til 1730-tallet, mens også tv-serien Black Sails fortjener å bli fremhevet. I tillegg har flere brukt mange timer på dataspill hvor handlingen er lagt til en mer eller mindre realistisk pirateriverden, som for eksempel den legendariske Monkey Island-serien med

6 Ricardo Gosalbo-Bono og Sonja Boelaert, The European Union's Comprehensive Approach to Combating Piracy at Sea: Legal Aspects, i Panos Koutrakos og Achilles Skordas (red.), *The Law and Practice of Piracy at sea: European and International Perspectives* (Hart Publishing, Oxford 2015) s. 81–166, s. 81, fn. 1.

7 Om begrepet filibuster, se Violet Barbour, Privateers and Pirates of the West Indies, vol. 16 *The American Historical Review* (1911), s. 529–566, s. 536–537, Konstam 2008 s. 144–145 og Gosalbo-Bono og Boelaert 2015 s. 81, fn. 1.

8 Philip Gosse, *The History of Piracy* (Longmans Green, London 1932, reutgitt av Dover Publications, Minola 2007) s. 142, Width 1945 s. 137–8, Pringle 1953 s. 53–66 og David Cordingly, *Life among the Pirates: The Romance and the Reality* (Little, Brown and Company, London 1995) s. 7.

9 Barbour 1911 s. 536 og Kempe 2010 s. 127.

10 Width 1945 s. 78 og Cordingly 1995 s. 7. Begrepet cursarius («corsair») synes å ha blitt tatt i bruk i middelalderen, se Daniel Heller-Roazen, *The Enemy of All: Piracy and the Law of Nations* (Zone Books, New York 2009), s. 79. Enkelte anser begrepet korsar opprinnelig som ensbetydende med kaper og dermed som en lovlig aktivitet i motsetning til pirateri. Se herom Travers Twiss, *The Law of Nations considered as Independent Political Communities: On the Rights and Duties of Nations in Time of War*, 2. utg. (Clarendon Press, Oxford 1875) s. 147, fn. 9, Konstam 2008 s. 44 og 76–77, Heller-Roazen 2009 s. 90 og Adrian Tinniswood, *Pirates of Barbary: Corsairs, Conquests and Captivity in the 17th-Century Mediterranean* (Jonathan Cape, London 2010) s. 28.

11 For en liste over oppdiktede pirater i gammel gresk litteratur, se Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roam World* (Cambridge University Press, 1999) s. 214–218.

hovedfiguren Guybrush Threepwood. Piraten finner man dessuten i så vel rollespill som tegneserier.[12]

Selv om begrepet sjørøveri anvendes i den offisielle norske oversettelsen av FNs Havrettskonvensjon fra 1982,[13] vil variasjoner av ordet pirat likevel bli brukt i denne boken. Dette skyldes dels at ordet pirat er godt etablert i mange språk, samtidig som det er avledet fra det latinske pirata. Dette ordet stammer igjen fra gresk, hvor den opprinnelige betydningen visstnok er en som forsøker eller lykkes med å angripe skip,[14] selv om det også kan hende at begrepet ble anlagt så bredt at også ran på land var omfattet.[15] Selv norsk rett er ikke konsekvent her – i forskrift av 14. juni 2013 om behandling av saker om straff for personer mistenkt for piratvirksomhet i Det indiske hav, benyttes nettopp pirat-begrepet.

Begrepet pirateri ble også brukt i forbindelse med senkingen av handelsfartøy under og etter den første verdenskrig, men dette synes ikke å ha etablert noen egen rettslig kategori.[16] På 1950-tallet ble begrepet også brukt av enkelte stater når de omtalte Taiwans oppbringelse av østblokk-fartøy på vei til Fastlands-Kina.[17] Begrepet er for øvrig også blitt brukt i mer avledede betydninger, eksempelvis som beskrivelse av amerikansk luftforsvarspersonell holdt som fanger av nordvietnametiske myndigheter under Vietnamkrigen,[18] og som moralsk karakteristikk av nedlasting og annen distribusjon av dataprogramvare underlagt rettslige begrensninger for slik spredning. Selv om begrepet også har blitt

12 Et eksempel på sistnevnte er Rødskjegg av Jean Michel Charlier og Victor Hubinon, kjent fra *Tempo*-bladene fra 1970- og 80-tallet. Andre eksempler på fiktive pirater nevnes i Konstam 2008 s. 311–316.

13 St.prp. nr. 37 (1995–1996) Om samtykke til ratifikasjon av De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982, med tilhørende norske erklæringer, s. 66–68.

14 Henry A. Ormerod, *Piracy in the Ancient World. An essay in Mediterranean History* [1924] (The Johns Hopkins University Press, Baltimore 1997) s. 59 med videre henvisninger.

15 Joshua Michael Goodwin, Universal Jurisdiction and the Pirate: Time for an Old Couple to Part, vol. 39 *Vanderbilt Journal of Transnational Law* (2006), s. 976 med videre henvisninger som også viser til at grekerne brukte to begreper for pirateri. Tilsvarende med romerne. Både grekere og romere omtalte også kulturer som sameksisterte med dem, men som anså pirateri som en legitim handling, som pirater, se id. s. 978–9.

16 Se herom i kap. 7 nedenfor.

17 Se herom Alfred P. Rubin, *The Law Of Piracy* (opptrykk av utgave fra 1988 fra US Naval War College, University Press of the Pacific, Honolulu 2006) s. 320–3.

18 Dette i motsetning til deres rettmessige status som krigsfanger. Se herom George S. Prugh. Law at War: Vietnam 1964–1973, Vietnam Studies (Department of the Army, Washington, D.C. 1975) s. 63.

benyttet i dagligtalen om flykapringer, har statene avstått fra å benytte seg av dette begrepet i de avtalene som er inngått om slike trusler.[19]

Lenge var piratene i stor grad forbeholdt historier fra en annen tid, men fenomenet så en økning fra 1960/1970-tallet av, og det fikk omfang som et regionalt problem på 1980-tallet.[20] De moderne piratene er typisk personer hjemmehørende på kyststripen i fattige land, fiskere som ikke lenger kan leve av sitt yrke, og (beroende på hvordan pirateri nærmere defineres) enkelte medlemmer av opprørsgrupper som gjennom piratvirksomhet søker å finansiere gruppens virke.[21] Dagens pirater benytter gjerne ett av tre handlingsmønstre: gisseltaking av skip og mannskap, skip som tas blir gitt ny identitet og solgt, eller tyveri fra mannskapene eller lasten om bord på skipet.[22]

I den senere tid møter vi ofte piratbegrepet i forbindelse med havområdene utenfor Somalia, hvor dagens situasjon særlig må ses i sammenheng med diktatoren Siad Barres fall i 1991 og den påfølgende kollapsen av sentrale statsstrukturer. Sikkerhetsrådet autoriserte i 1992 en FN-styrke som begynte med fredsbevarende mandat, men som utviklet seg til å bli en fredsopprettende styrke (UNOSOM I og II).[23] Denne styrken lyktes aldri med å oppnå sitt mandat, og den ble avviklet i 1995. Erfaringene fra den gang, som danner grunnlaget for dramatiseringer som filmen Black Hawk Down, har gjort vestlige stater nokså skeptiske til en landmessig militær tilstedeværelse i Somalia. Denne konflikten er også bakgrunnen for våpen m.m. embargoen av Somalia som ble innført i 1992, og som står ved lag i dag.[24] Mens Somalia led under fraværet av en sentral myndighet og kamper mellom forskjellige klaner, tok andre staters fartøy visstnok for seg av fisken som fantes i somalisk farvann, samtidig som giftig

19 Rubin 2006 s. 298.

20 Maximo Q. Mejia Jr., Pierre Cariou og Francois-Charles Wolff, Ship Piracy: Ship Type and Flag, i W. K. Talley (red.), *Maritime Safety, Security and Piracy* (London 2008) s. 103–19, s. 103–19, s. 103, og Helmut Tuerk, The resurgence of piracy: A phenomenon of modern times, vol. 17 *University of Miami International Law and Comparative Law Review* (2009), s. 1–41, s. 9 med videre henvisninger.

21 Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea* (Oxford University Press 2011) s. 120 med videre henvisninger. For nærmere om hvorvidt opprørsgrupper kan være pirater, se kapittel 7.2.

22 Anna Petrig, Piracy, i Donald R. Rothwell, Alex G. Oude Elferink, Karen N. Scott og Tim Stephens, *The Oxford Handbook of the Law of the Sea* (Oxford University Press, Oxford 2015) s. 843–865, s. 844.

23 For informasjon om denne styrken, se http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosomi.htm (UNOSOM I) og http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom2.htm (UNOSOM II).

24 Sikkerhetsrådsresolusjon 733 (1992), avsnitt 5.

avfall angivelig ble dumpet i dette farvannet. Flere pirater påberoper seg nettopp slike aktiviteter som årsaken til at de så seg nødt til ved våpenmakt å beskytte sine interesser.[25]

I 2009–2010 deltok den norske fregatten KNM Fridtjof Nansen i det internasjonale arbeidet mot somalisk pirateri. Herunder bordet fregatten flere fartøy og tok ved én anledning i forvaring sju personer som deretter ble løslatt på grunn av «mangel på bevis for piratvirksomhet».[26] Ved flere anledninger åpnet også skipet ild, og somaliere ble drept.[27] I media ble det i 2010 og 2011 meldt om at Norge på ny skulle delta med en fregatt i 2012,[28] men dette skjedde ikke før i siste halvdel av 2013. På ny skulle fregatten Fridtjof Nansen skuldre oppgaven, denne gangen med ansvaret for NATO-operasjonen Ocean Shield utenfor Somalia.[29]

Formålet med denne boken blir dermed å se nærmere på dette aktuelle temaet. I hovedsak vil jeg vise hva folkerettens pirateribegrep var og er for noe, hvilke fullmakter statene har i dag i forhold til pirater, og andre folkerettslige spørsmål som naturlig melder seg i tilknytning til et slikt tema – herunder hvordan situasjonen i den frem til nylig fremste «pirathjemstaten» kan håndteres for å unngå videre pirateri derfra. De tanker jeg gjør meg om sistnevnte, har forhåpentligvis en viss overføringsverdi til andre områder på verdenskartet som er rammet av pirateri. Sporadisk er også relevant norsk rett tatt med, mens jeg også vier noe plass til pirateriets halvbror: kaperfarten.

1.2 Hvor omfattende er pirateriproblemet?

Kvantifiseringen av piratangrep er noe utfordrende, siden de fleste som summerer slike angrep ikke skiller mellom hvorvidt de har inntruffet i territorialfarvannet til en stat (i så fall er det ikke pirateri etter folkeretten), eller om de fant

25 Se eksempelvis Sikkerhetsrådsresolusjon 1976 (2010) s. 1 og 3, avsnitt 8.

26 Se Thomas Paust, Mistenkte pirater løslatt, Nettavisen 22.08.2009, nedlastbar fra http://www.nettavisen.no/nyheter/2690746.html, og Harald Henden og Jon Magnus, Piratene satt fri, VG nett 22.08.2009, nedlastbar fra http://www.vg.no/nyheter/utenriks/somalia/piratene-satt-fri/a/570585/.

27 Kristian Aanensen og Eirik Veum, Norge sender ny fregatt på piratjakt, nrk.no 07.12.2010, nedlastbar fra https://www.nrk.no/norge/sender-ny-fregatt-pa-piratjakt-1.7415421.

28 Se eksempelvis Kristian Aanensen og Eirik Veum, Norge sender ny fregatt på piratjakt, nrk.no 07.12.2010, nedlastbar fra https://www.nrk.no/norge/sender-ny-fregatt-pa-piratjakt-1.7415421.

29 Roar Østgårdsgjelten, Færre norske skip tatt av sjørøvere, Aftenposten 29.01.2013, s. 27.

sted utenfor slikt farvann (hvor det i så fall kan være pirateri etter folkeretten dersom de øvrige vilkårene for dette er innfridde).[30]

For øvrig er det en utbredt oppfatning at 50 % av alle kapringer ikke rapporteres.[31] Enkelte anser imidlertid at underrapportering neppe er et særlig problem utenfor Somalia, mens den derimot kan ha et omfang på 50 til 80 % utenfor Nigeria.[32] Underrapporteringen skyldes nok at en rapportering medfører økt forsikringspolise og tidsspille for fartøyet og lasten mens etterforskningen pågår.[33] Ifølge Maritime Executive kan forsikringsutgiftene stige med så mye som 30 % etter at et tilfelle av pirateri er innrapportert.[34]

---

30 International Chamber of Commerce sitt International Maritime Bureau (IMB) behandler eksempelvis begge kategoriene samlet i sine rapporter. Se eksempelvis ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January – 31 December 2012, og http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre. I tillegg er det nærliggende å anse pirateriliknende handlinger som finner sted på ett og samme skip som væpnet ran til havs, dvs. som den kategorien av forbrytelser som ICC opererer med som ikke er folkerettslig pirateri. I denne retning, se Robert C. Beckman, Combatting piracy and robbery in Southeast Asia, vol. 33 *Ocean development and international law* (2002), s. 317–41, s. 319–20. IMB har tidligere benyttet en enda videre forståelse av begrepene pirateri og væpnet ran enn tilfellet er i dag. Se herom Robert C. Beckman, Combatting piracy and robbery in Southeast Asia, *33 Ocean development and international law* (2002) s. 317–41, s. 320, og Diana Chang, Piracy laws and the effective prosecution of pirates, vol. 33 *Boston College International and Comparative Law Review* (2010), s 237–88, s. 276. Den internasjonale skipsfartorganisasjonen (IMO) sin rapportering er derimot mer hjelpsom ved at den skiller mellom pirateri etter folkeretten og tilsvarende handlinger som finner sted i territorialfarvannet. Sistnevnte som «armed robbery». Se Douglas Guilfoyle, *Shipping interdiction and the law of the sea* (Cambridge University Press, Cambridge 2009) s. 46–51. Her argumenterer Guilfoyle for at angrep som finner sted ved havn, ikke bør inkluderes i slike statistikker. Han nevner derimot ikke hvorvidt han synes at pirataktige handlinger som finner sted utenfor territorialfarvannet, men som ikke innfrir definisjonen av det folkerettslige pirateribegrepet, burde omfattes av statistikken. Treves synes derimot å mene at sistnevnte handling også bør omfattes. Se herom Tullio Treves, Piracy and the international law of the sea, i Douglas Guilfoyle (red.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses* (Edward Elgar 2013) s. 117–46, s. 125. For mer om forskjellen på IMBs og IMOs tilnærming, se Christian Bueger, Responses to contemporary piracy: Disentangling the organizational field, i Douglas Guilfoyle (red.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses* (Edward Elgar 2013) s. 91–114, s. 103.

31 P. W. Birnie, Piracy: Past, present and future, vol. 11/juli *Marine Policy* (1987), s. 163–83, s. 173, Mejia Jr., Cariou og Wolff (2008) s. 110, Guilfoyle 2009 s. 51, Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe og Patricia Goff, Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law, Workshop rapport, s. 2, og Yvonne M. Dutton, Bringing Pirates to Justice: A Case for including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court, One Earth Future Foundation Discussion Paper, februar 2010, s. 11.

32 Martin N. Murphy, Petro-piracy: Predation and counter-predation in Nigerian waters, i Douglas Guilfoyle (red.), *Modern Piracy: Legal Challenges and Responses* (Edward Elgar 2013) s. 61–90, s. 78 og s. 80.

33 José Luis Jesus, Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects, vol. 13 (3) *The International Journal of Marine and Coastal Law* (2003), s. 363–400, s. 367, n. 18 med videre henvisninger, og Katie Smith Matison, The big business of maritime piracy and the modern corsair: Dead men tell no tales, vol. 76 *Journal of Transportation Law, Logistics and Policy* (2009), s. 371–94, s. 387.

34 The Maritime Executive, Infographic 2015, 18.09.2015, nedlastbar fra http://maritime-executive.com/article/infographic-piracy-2015.

Med dette i tankene kan det bemerkes at i verden sett under ett fant det sted ca. 30 væpnede angrep og angrepsforsøk mot norskeide skip i 2012,[35] mens ett angrep på norske skip ble registrert i 2015.[36] Sistnevnte gjaldt LPG-tankeren Clipper Posh som ble bordet den 17. juni 2015 i Indonesia, men hvor tyvene rømte da de så at mannskapet var kjent med deres tilstedeværelse.[37]

Piratangrepene på verdensbasis gikk ned fra 439 i 2011 til 297 i 2012, med en økning av risikoen for slike angrep utenfor Vest-Afrika, mens risikoen har vært synkende i havområdene utenfor Somalia.[38] Reduksjonen fortsatte i 2013 hvor «bare» 264 tilfeller av pirateri eller væpnet ran av skip ble registrert på verdensbasis. I 2013 ble således 12 skip kapret, 202 bordet, 22 skutt på og ytterligere 28 forsøkt kapret, mens antallet gisler ble stående på 304.[39] Tallene fra 2014 viser 245 tilfeller av pirateri eller væpnet ran av skip, hvorav 183 skip ble bordet, 28 forsøkt angrepet, 21 kapret og 13 skip skutt mot.[40] I 2015 var tallene nærmest uforandret: 246 tilfeller av pirateri eller væpnet ran av skip, hvorav 203 ble bordet, 27 forsøkt angrepet, 15 kapret og ett skip skutt på.[41] Enkelte kilder anser derimot at antallet pirateri og væpnet ran av skip steg med 10 % i 2015 sammenlignet med 2014.[42]

Hvert år passerer ca. 20 000 skip havområdet ved Afrikas Horn.[43] Av disse er opptil 1000 skip norskeide,[44] halvparten av disse seiler også under norsk flagg.[45] Et av de første piratangrepene i dette området i den senere tid inntraff i 1989 da det tyskbygde cruiseskipet Seabourn Spirit ble forsøkt kapret 113 km

35 Østgårdsgjelten, Aftenposten 29.01.2013, s. 27. International Maritime Bureau opererer for 2012 med kun tre angrep på norske skip. Se ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed robbery against ships: Report for the period 1 January – 31 December 2015 s. 13.

36 ICC 2015 s. 13.

37 Ibid. s. 41.

38 ICC 2012 s. 24, Global shipping: Militære fartøyer holder piratene unna, Aftenposten 29.01.2013, s. 27 og Elfenbenkysten: Fransk skip kapret, Aftenposten 05.02.2013, s. 12.

39 ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed robbery against ships: Report for the period 1 January – 31 December 2013, s. 24.

40 ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January – 31 December 2014 s. 29.

41 ICC 2015 s. 27.

42 ControlRisks, Sharp rise in piracy and maritime crime, controlrisks.com, februar 2016, nedlastbar fra https://www.controlrisks.com/en/our-thinking/analysis/sharp-rise-in-piracy-and-maritime-crime.

43 Norsk Telegrambyrå AS, Kronprinsen: – Piratoperasjonen lykkes, nrk.no 20.10.2013, nedlastbar fra http://www.nrk.no/verden/--piratoperasjonen-lykkes-1.11308725.

44 Norge og Seychellene inngår avtale om overføring av pirater, nyhetsartikkel publisert av Utenriksdepartementet 01.07.2013, nedlastbar fra https://www.regjeringen.no/nb/aktuelt/afrika_pirater/id731974/.

45 Kronprinsen, nrk.no 20.10.2013.

utenfor Somalias kyst.[46] Piratangrepene i området eskalerte etter at de somaliske myndighetene kollapset i 1990/1, men tiltok først for alvor fra 2005 av.[47]

I 2011 ble 237 skip forsøkt kapret på havområdene sør, øst og nord for Somalia,[48] mens 31 fartøy faktisk ble kapret.[49] Piratangrepene utenfor Somalia utgjorde da mer enn halvparten av alle rapporterte piratangrep.[50] 14 skip ble i 2012 offer for pirateri,[51] mens det i 2013 ble registrert 15 piratangrep i de aktuelle havområdene, samt to kapringer hvor skipene ble befridd før kaprerne lyktes med å bringe dem til Somalia.[52] I tillegg ble åtte skip skutt mot. I de tre første kvartalene av 2014 innrapporterte Den internasjonale maritime organisasjonen (International Maritime Organization (IMO)) 13 tilfeller av pirateriangrep, men ingen av disse ble vellykkede.[53]

Det siste vellykkede piratangrepet på et større skip fant sted 10. mai 2012 – da ble oljetankeren MV Smyrni bordet utenfor kysten av Oman.[54] Skipet ble frigitt 10. mars 2013.[55] I februar 2013 hadde piratene i tillegg bare ett kommersielt skip i sin varetekt – det Oman-registrerte fiskefartøyet Naham 3.[56] Piratene hadde imidlertid også kontroll over et ukjent antall uregistrerte lokale seilbåter og andre mindre fartøy,[57] og den 22. mars 2015 ble de to iranske fiskefartøyene Siraj

46 Konstam 2008 s. 306.

47 Eugene Kontorovich, «A Guantánamo on the Sea»: The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists, vol. 98 *California Law Review* (2010), s. 243–75, s. 248.

48 ICC International Maritime Bureau, Piracy and armed robbery against ships: Report for the period 1 January – 31 December 2011, s. 24.

49 Report of the Secretary-General on specialized anti-piracy courts in Somalia and other States in the region, FN doknr. S/2012/50, s. 4, avsnitt 8. Tallene opplyses som henholdsvis 176 og 25 for 2011 i Abdi Guled og Jason Straziuso, Gullalderen er over for kaprerne, Aftenposten 27.09.2012, s. 20–1, s. 20.

50 Ingvild Magnæs Gjelsvik og Tore Bjørgo, *Ex-pirates in Somalia: Disengagement Processes and Reintegration Programming*, Centre for Peace Studies 2011, s. 5 med videre henvisninger. Her fremgår det at somaliske piratangrep utgjorde nesten halvparten av piratangrepene på verdensbasis. Nedlastbar fra http://uit.no/Content/307290/Somali_Report_Final.pdf.

51 ICC 2012 s. 24.

52 Kronprinsen, nrk.no 20.10.2013.

53 Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, FN saksdok. S/2014/740, 16.10.2014, s. 1, avsnitt 3.

54 Arild M. Jonassen, Seychellene blir fengsel for «norske» pirater, Aftenposten 09.06.2013, s. 9. Se også Report of the Secretary-General on the situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, FN saksdok. S/2015/776, 12.10.2015, s. 1, avsnitt 3.

55 EU Naval Force Somalia, EU Naval Force Flagship ESPS Méndez Núnez Assists Another Tanker After Release From Armed Somali Pirates, 11.03.2013, nedlastbar fra http://eunavfor.eu/eu-naval-force-flagship-esps-mendez-nunez-assists-another-tanker-after-release-from-armed-somali-pirates/.

56 Tor Arne Andreassen, Kapringer, Aftenposten, 20.01.2014, s. 14–5, s. 14–5, og Report of the Secretary-General FN saksdok. S/2015/776 s. 2, avsnitt 9.

57 Andreassen, Aftenposten 20.01.2014 s. 15.

og Jaber tatt av pirater utenfor Somalia.[58] I oktober 2015 ble fortsatt to dhower holdt fanget, i tillegg til fiskefartøyet Siraj.[59] Denne reduksjonen i vellykkede piratangrep synes å skyldes en økt og mer effektiv sjømilitær tilstedeværelse i området samt selvbeskyttelsestiltakene som handelsflåtene har iverksatt.[60]

I Somalia ble skip og mannskap typisk holdt fanget ved kysten og først satt fri etter utbetaling av løsepenger. I 2013 holdt piratene fortsatt cirka 50 gisler,[61] mens tallet var falt til 37 i oktober 2014 og videre til 26 i oktober 2015.[62] I snitt er et tilfangetatt mannskap gisler i fem måneder,[63] og mannskapene i piratenes varetekt opplevde ofte slett behandling, tidvis det som verre er. I 2011 tok piratene livet av 35 personer,[64] herunder er gisler skutt som forhandlingstaktikk.[65]

Betydningen av å komme dette problemet til livs understrekes også av den miljømessige faren som et kapret skip kan utgjøre, eksempelvis hvor skipet transporterer farlige kjemikalier eller radioaktivt materiale.[66] I tillegg utgjør pirateriet en trussel mot leveransene av nødhjelp til Øst-Afrika, herunder Somalia.[67] Enn videre truet pirateriet i alle fall i noen grad med å destabilisere stater som er avhengige av inntektene fra internasjonal shipping, som Sudan, Saudi Arabia og Kenya.[68]

Den fremste årsaken til at arbeidet mot pirateri er gitt høy prioritet i verdenssamfunnet, er likevel betydningen for det globaliserte verdenssamfunnet av at

---

58 Report of the Monitoring Group on Somalia and Eritrea pursuant to Security Council resolution 2182 (2014): Somalia, FN doknr. S/2015/801, 19.10.2015, s. 31. Pussig nok angir International Maritime Bureau at det ikke var noen tilfeller av pirateriangrep utenfor Somalia i 2015. Se ICC 2015 s. 17.

59 Report of the Secretary-General, FN saksdok. S/2015/776, s. 2, avsnitt 5.

60 Andrew Murdoch, Recent Legal Issues and Problems Relating to Acts of Piracy off Somalia, i Clive R. Symmons (red.) *Selected Contemporary Issues in the Law of the Sea* (Martinus Nijhoff Publishers, Leiden 2011) s. 139–68, s. 140 og 160 med videre henvisninger.

61 Contact group on piracy off the coast of Somalia, Fifteenth plenary session: Communique, 11. og 14.11.2013 s. 1 og Andreassen, Aftenposten 20.01.2014 s. 15.

62 Report of the Secretary-General, FN saksdok. S/2014/740 s. 2, avsnitt 3, og Report of the Secretary-General, FN saksdok. S/2015/776 s. 1, avsnitt 3. Ved utgangen av 2015 holdt piratene totalt 29 gisler. Se herom ICC 2015 s. 17.

63 EUNAVFOR, Mission, nedlastbar fra http://eunavfor.eu/mission/.

64 Andrew Taylor, Piracy today: An update, oktober 2012, s. 2, nedlastbar fra http://www.comitemaritime.org/Acts-of-Piracy-and-Maritime-Violence/0,2734,13432,00.html.

65 Taylor 2012 s. 2–3.

66 Mejia Jr., Cariou og Wolff 2008 s. 103–19, s. 118, Guilfoyle 2009 s. 54, Andersen, Brockman-Hawe og Goff 2012 s. 3, Serhiy Holovaty, The necessity to take additional international legal steps to deal with sea piracy, Parliamentary Assembly of the Council of Europe Doc. 12194, 6 April 2010, s. 4, avsnitt 10. Jesus viser til at pirater i Brasil truet med å sprenge tankfartøyet Stolt Spur, fullastet med metanol, dersom de ikke mottok penger og verdisaker. Se Jesus (2003) s. 367, n. 19.

67 Holovaty 2010 s. 4, avsnitt 10.

68 Dutton 2010 s. 2–3.

de maritime handelsrutene gjennom dette området er åpne og sikre.[69] Om dette fremhever Holovaty at

> [a]ccording to experts, total damage caused by piracy amounts to billions of dollars, including expenses for strengthening protection of ships, huge growth of expenses for insurance of ships and cargoes as well as overseas transportation of cargoes by longer shipping routes. Annually, about 20 000 cargo ships use the seaways between Europe, Asia and Africa, including through the Gulf of Aden, carrying almost 30 % of Europe's oil and gas needs.[70]

For å anskueliggjøre utfordringene forbundet med somalisk pirateri i 2008 til 2009, karakteriserer Rothwell og Stephens denne piratplagen som den største utfordringen for internasjonal shipping i fredstid siden stengingen av Suezkanalen i 1956.[71] Følgelig er intensiteten i arbeidet mot pirateri trappet opp, og våren 2012 fant endog luftangrep sted mot infrastrukturen til piratene på den somaliske kyststripen.[72] For tiden gjennomføres da også tre multinasjonale sjømilitære operasjoner i dette havområdet,[73] samtidig som flere stater har sendt nasjonale bidrag som handler på egen hånd.[74]

Somaliske pirater antas da også å ha tjent USD 135 millioner på sine kapringer siden 2008,[75] men den totale kostnaden forbundet med pirateri er betydelig større. De *globale* kostnadene av pirateri estimeres til og med å ligge et sted mel-

---

69 Penny Campbell, A Modern History of the International Legal Definition of Piracy, i Bruce A. Elleman, Andrew Forbes og David Rosenberg (red.), *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*, vol. 35 *Naval War College Newport Papers* (2010), s. 19–32, s. 19.

70 Holovaty 2010 s. 4, avsnitt 8.

71 Donald R. Rothwell and Tim Stephens, *The International Law of the Sea*, 2. utg. (Hart Publishing, Oxford 2016) s. 173.

72 Claudia Cinelli, The EU military land-based operation against Somali piracy: Critical remarks, i Gemma Andreone, Giorgia Bevilacqua, Giuseppe Cataldi og Claudia Cinelli (red.), *Insecurity at sea: Piracy and other risks to navigation* (Giannini editore, Napoli 2013) s. 75–90, s. 86. Hun påpeker her også at slike operasjoner på land ikke anses som en del av mandatet til NATOs Operation Ocean Shield: NATO, Fact sheet Operation Ocean Shield, desember 2012, s. 1, nedlastbar fra http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_topics/1889-12_Factsheet_OOS_en.pdf.

73 Det dreier seg her om Den europeiske unionens Operation Atalanta (http://www.eunavfor.eu/), NATOs Operation Ocean Shield (http://www.manw.nato.int/page_operation_ocean_shield.aspx) og den USA-ledede Combined Task Force 151 (http://www.cusnc.navy.mil/cmf/151/index.html). I hovedsak er mandatet å sikre forsyningene av mat og lignende til Somalia og styrken til Den afrikanske unionen i landet, samt å begrense pirattrusselen. Se herom Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia, anneks til FN doknr. S/2011/30, s. 19–20, avsnitt 37–9.

74 Robin Geiβ og Anna Petrig, *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf Of Aden* (Oxford 2011), s. 17 med videre henvisninger. Se også EUNAVFOR, Mission, nedlastbar fra http://eunavfor.eu/mission/.

75 Andreassen, Aftenposten s. 14.