

**NORGES DELTAKELSE I
COUNTER-PIRACY-OPERASJONER UTENFOR
KYSTEN AV SOMALIA**

**- En beskrivelse av de faktiske og rettslige
utfordringene ved den norske deltakelsen**



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 680
Leveringsfrist: 25. November 2009

Til sammen 15412 ord

23.11.2009

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	1
1.1	Presentasjon av temaet for oppgaven	2
1.2	Avgrensning	3
1.3	Begrepsavklaringer og definisjoner	3
1.3.1	Pirat	3
1.3.2	Det norske styrkebidraget	4
1.4	Metode	4
1.5	Videre fremstilling	5
2	KNM Fridtjof Nansens deltakelse i operasjon Atalanta	6
2.1	Hjemmelsgrunnlag	6
2.2	FNANs oppdrag	9
2.3	Hva er en pirat, hva er en pirathandling og hva er et piratfartøy?	10
2.4	Hva har FNAN hjemmel til å foreta seg overfor mistenkte pirater?	11
2.5	Fra straffri forberedelse til straffbart forsøk – hvor går grensen etter havrettskonvensjonen og etter norsk rett?	13
2.5.1	Modell	13
2.5.2	Grensen mellom straffri forberedelse og straffbart forsøk etter norsk rett, strl. §151a	14
2.5.3	Straffbare forberedende handlinger, jfr. strl. §159	17
2.6	FNAN har hjemmel til å handle mot piratene; når bør FNAN benytte sin handlingsrett?	17
2.6.1	Tidlig intervensjon	17
2.6.2	Sen intervensjon	19
2.6.3	Momenter i vurderingen av når intervensjon bør foretas sett opp mot grensen mellom straffri forberedelse og straffbart forsøk etter havrettskonvensjonen og norsk rett	19
2.7	Utfordringer ved operasjonen på kort og lang sikt	21
3	Hva kan piratene tiltales for etter norsk og dansk rett?	29
3.1	Kapringen av ”Maersk Alabama”	29
3.1.1	Straffesaken i USA	30

3.2	I norsk rett	31
3.2.1	Strl. §151a	33
3.2.2	Strl. §148	34
3.2.3	Strl. §159	36
3.2.4	Strl. §267	37
3.2.5	Strl. §269	37
3.2.6	Andre bestemmelser som kan komme til anvendelse	38
3.3	I dansk rett	41
3.3.1	§183a – Kapring	41
3.3.2	§260 – Ulovlig tvang	42
3.3.3	§288 – Røveri	43
3.3.4	§261 Frihedsberøvelse	44
3.3.5	Andre bestemmelser som kan komme til anvendelse	45
3.4	Delkonklusjon	45
4	Avslutning	47
5	Bibliografi	51
5.1	Lover, forarbeider og konvensjoner	51
5.1.1	Lover og forarbeider (Norge)	51
5.1.2	Lover (utenlandske)	51
5.1.3	Konvensjoner	52
5.2	Domsregister	53
5.3	Litteraturliste	53
5.4	Figurliste	59
5.5	Forkortelser	59

1 Innledning

Piratvirksomhet har eksistert så lenge det har vært skipsfart og har alltid vært ansett som et internasjonalt anliggende. På lik linje med blant annet folkemord og forbrytelser mot menneskeheten, er piratvirksomhet sett på som et problem som ikke bare berører den enkelte stat, men som skaper bekymringer for det internasjonale samfunnet som helhet. Det er allikevel først i den senere tiden, og særlig i forbindelse med operasjonene utenfor Adenbukta og Somalia, at bekjempelsen av piratvirksomheten har ført til multinasjonale operasjoner med en lang rekke deltakerstater.

Piratbekjempelsen er avhengig av et internasjonalt samarbeid på nasjonal og internasjonal arena. Delvis uklare folkerettslige rammer kan bidra til både å gi grobunn for piratvirksomhet og samtidig medføre utfordringer for de internasjonale enhetene som skal bekjempe piratvirksomheten. I Somalia og Adenbukta har piratproblemet hatt en kraftig økning fra henholdsvis 8 og 9 forsøkte og fullbyrdede kapringer i 2006, til henholdsvis 47 og 100 i 2009 (fram til og med september).¹ Totalt kan 168 piratangrep knyttes til somaliske pirater fra januar til september 2009, og av disse var 32 fullbyrdede kapringer. Av de cirka 20.000 fartøyene som hvert år passerer Suezkanalen, er ca. 1000 norsk-kontrollerte.²

Det har allerede vært flere kapringer og kapringsforsøk mot norsk-kontrollerte fartøyer, og piratproblemene påvirker alle fartøyene som må eller velger å seile igjennom området. Fartøyene blir av denne grunn anbefalt å gjennomføre økte sikkerhetstiltak, eller å seile i en led som er kontrollert og overvåket av de internasjonale styrkene i området. Norges deltakelse i én av disse operasjonene, operasjon Atalanta, startet august 2009, og består av fregatten KNM Fridtjof Nansen med embarkert personell fra

¹ ICC International Maritime Bureau (2009)

² Utenriksdepartementet (u.å)

Marinejegerkommandoen (MJK). Operasjon Atalanta er én av operasjonene som gjennomføres i området for å bekjempe piratvirksomheten.

Det danske krigsskipet Absalons deltakelse i ”Task Force 150”, i området utenfor Adenbukta i 2008-2009 skapte stor debatt i Danmark. Etter en pågripelse av ti pirater i september 2008 så de seg nødt til å sette piratene fri uten å straffeforfølge dem, fordi Danmark manglet hjemmel for slik straffeforfølgelse og fordi ingen av de andre deltakerstatene som hadde slik hjemmel, ønsket å få piratene overlevert til seg. Totalt hadde fartøyet kontakt med 88 pirater, og av disse ble kun fem straffeforfulgt.³ Disse fem hadde forsøkt å kapre et fartøy fra De nederlandske antiller, og ble derfor utlevert til Nederland og straffeforfulgt der.⁴ Kapringen ble avverget fordi båten deres begynte å brenne da fartøyet de forsøkte å kapre skjøt nødraketter mot dem. De andre eksemplene som finnes hvor piratene har blitt tatt med tilbake til Europa eller USA for straffeforfølgning, er enkeltteksempler, og kun de mest alvorlige tilfellene.

1.1 Presentasjon av temaet for oppgaven

Denne oppgaven vil ta for seg utfordringer ved counter-piracy-operasjoner som foregår i området Adenbukta og utenfor kysten av Somalias. Med counter-piracy-operasjoner menes de operasjoner som har til hensikt å forhindre eller forebygge piratangrep.

Oppgaven vil drøfte hvilke muligheter havrettskonvensjonen hjemler for å hindre at piratangrep blir foretatt og for å avverge pågående piratangrep. Oppgaven vil videre søke svar på om det er nødvendig å la et kapringsforsøk gå så langt som i eksempelet med det nederlandske fartøyet beskrevet ovenfor samt hvilke andre utfordringer den nåværende operasjonen medfører. Denne oppgaven vil primært fokusere på KNM Fridtjof Nansens deltakelse, selv om oppgaven beskriver utfordringer ved counter-piracy-operasjoner generelt, og ikke operasjon Atalanta spesifikt.

Som utgangspunkt for videre drøftelse vil bli gitt en kort redegjørelse av kapringen av det amerikanske fartøyet ”Maersk Alabama” og en etterfølgende straffeforfølgelsen av

³ Carstensen (2009)

⁴ Bringeland (2009)

den gjenlevende piraten. Denne kapringen blir deretter brukt som utgangspunkt til en drøftelse av hvilke hjemler som finnes i norsk og dansk rett for å straffe piratene som eventuelt pågripes under operasjon Atalanta.

1.2 Avgrensning

Oppgaven er vinklet opp mot den piratvirksomhet som foregår overfor kommersiell skipsfart i området i og utenfor Adenbukta og kysten av Somalia. Det vil bli fokusert på de piratangrepene som foretas av somaliske pirater for private formål, mot skipsfarten i området. Pirathandlinger som foretas som ledd i terroristvirksomhet eller lignende, eller som er rettet mot oljeinstallasjoner, vil ikke bli omhandlet.

Oppgaven avgrenses mot diskusjonen om hvorvidt piratene kan sees som deltakere i en ikke-internasjonalt væpnet konflikt i Somalia og om humanitærrett er gjeldende mot ”pirater” med de eventuelle juridiske følger dette medfører.

1.3 Begrepsavklaringer og definisjoner

1.3.1 Pirat

I oppgaven brukes definisjonen av pirat slik den er gitt i havrettskonvensjonen artikkel 101. En nærmere drøftelse av definisjonene av pirat, pirathandlinger og piratfartøy finnes i oppgavens punkt 2.3. Uttrykket skiller seg fra den norske oversettelsen av havrettskonvensjonen, som bruker ”sjørøveri” og ”sjørøverskip”. Det er flere grunner til at jeg har valgt å vike fra den norske oversettelsen.

Dansk rett skiller mellom uttrykkene sjørøver og pirat og skillet tar utgangspunkt i om handlingen blir foretatt i eller utenfor noen stats territorialfarvann. Sjørøveri foregår innenfor territorialfarvannet (tilsvarende ”armed robbery at sea”) og pirateri foregår på det åpne hav. I tillegg har pirat blitt et innarbeidet uttrykk om personene som er involvert i hendelsene i og utenfor Somalia.

Uttrykket ”pirat” vil bli brukt om personer som er mistenkt for å være involvert i slike handlinger, og vil brukes selv om de ikke er dømt for det, og dermed er uskyldig inntil det motsatte er bevist. Pirat er jfr. definisjonen i havrettskonvensjonen, en som foretar pirathandlinger på det åpne hav.

Operasjonen som KNM Fridtjof Nansen er en del av, opererer både på det åpne hav og i Somalias territorialfarvann. Handlinger som er definert som pirathandlinger på det åpne hav, men som foregår innenfor Somalias territorialfarvann, er å regne som ”armed robbery at sea”. FNs sikkerhetsråds resolusjon 1816 med etterfølgende resolusjoner, gir stater som samarbeider med Transitional Federal Government of the Republic of Somalia (TFG Somalia) i counter-piracy-operasjonene hjemmel til å foreta de samme handlingene i Somalias territorialfarvann som på det åpne hav. Jeg velger derfor å benytte ordet pirat om personer som utfører eller planlegger å utføre slike handlinger uavhengig om de befinner seg innenfor eller utenfor Somalias territorialfarvann.

1.3.2 Det norske styrkebidraget

Det norske styrkebidraget til ”Operasjon Atalanta” består av fregatten KNM Fridtjof Nansen som er spesialoppsatt for operasjonen, samt operatører og kapasiteter fra MJK som er embarkert, men som ved debarkering vil være å regne som en selvstendig enhet underlagt KNM Fridtjof Nansen. I det følgende vil ”KNM Fridtjof Nansen” kunne benyttes både om selve fartøyet og dets kapasiteter inkludert personell fra MJK, uavhengig av om MJK-personellet befinner seg om bord i fregatten eller i medfølgende små hurtiggående båter av typen rhib. Hvis sammenhengen gjør det nødvendig å identifisere enkeltelementer av styrkebidraget hver for seg, vil dette bli presisert.

1.4 Metode

Det er lenge siden en rettssak mot pirater har blitt gjennomført i Norge, og de få saker som finnes i rettspraksis er gamle og utdaterte i forhold til dagens handlingsmønster. Det finnes derfor i svært liten grad direkte relevant rettspraksis på området. De internasjonale aktørene i operasjonsområdet ser i stor grad ut til å ønske å straffeforfølge piratene i en av Somalias nabostater, og EU har kommet til enighet med blant annet Kenya om en overleveringsavtale. Mistenkte pirater vil i så måte kunne bli overført til kenyanske myndigheter for å bli stilt for retten der.⁵ Av den grunn er det kun et lite antall saker mot somaliske pirater som har blitt gjennomført, eller er i ferd med å

⁵ Council of the European Union. *Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya*. (2009)

gjennomføres. Dette innebærer at rettskildebildet er noe annerledes enn det som ellers er vanlig på andre rettsområder. Første delen av oppgaven vil derfor i stor grad basere seg på andre og tilgjengelige rettskilder, slik som artikler, uttalelser og rapporter. I andre del av oppgaven er det i større grad mulig å anvende alminnelig juridisk metode.

1.5 Videre fremstilling

I den videre fremstillingen vil det først bli vurdert hvilke hjemler som KNM Fridtjof Nansen har for operasjonen og hvilket overordnet oppdrag den maritime EU-styrken i området, og med det KNM Fridtjof Nansen, har. Deretter vurderes rekkevidden av de hjemlene som er gitt, herunder definisjonene av pirat, pirathandlinger og piratfartøy. I tillegg vil det bli redegjort for andre utfordringer operasjonen medfører, og hvordan dagens operasjon virker i forhold til et mål om å begrense eller forhindre fremtidig piratvirksomhet. Tilslutt tar oppgaven for seg hvilke hjemler som finnes i norsk og dansk rett til å straffeforfølge pirater.

2 KNM Fridtjof Nansens deltakelse i operasjon Atalanta

KNM Fridtjof Nansen (FNAN) har fra august 2009 vært en del av ”European Union Naval Force Somalia – Operation Atalanta” som skal bidra til å *hindre, forebygge og bekjempe pirater utenfor kysten av Somalia*.⁶ I denne delen vil bli redegjort for hvilke hjemler FNAN har for operasjonen, hva FNAN har hjemmel til å gjøre, for eksempel ved bruk av makt, og hvilke utfordringer fartøyet og besetningen står overfor i den pågående operasjonen.

2.1 Hjemmelsgrunnlag

FNAN må forholde seg til to hjemmelsgrunnlag. De rent juridiske hjemler FNAN har for sine handlinger, slik som internasjonale konvensjoner og FN-resolusjoner, og operasjonelle regler og føringer som følge av sin stilling som en enhet i det militære, hierarkiske systemet i operasjonen. Av sistnevnte er det særlig ”rules of engagement” (heretter ROE) som har betydning, i tillegg til FNANs oppdrag. ROEene og oppdragsbeskrivelsene kan formelt betraktes som saksbehandlingsregler, men vil i praksis ha atskillig større betydning.

ROEer er verktøy som regulerer en rekke sider av en militær enhets daglige gjøremål i operasjonen de er en del av. Det kan sies at den enkelte enhet eller befalingsmann vil forholde seg til oppdraget og ROEene som om de var lov, blant annet også fordi forsømmelse av tjenesteplikten kan også være straffbart etter militær straffelov. Jeg velger i det videre å bruke uttrykket ”operasjonell hjemmel” om de grunnlag en militær enhet må forholde seg til i operasjonen. Det vil først bli redegjort for de juridiske hjemlene, deretter vil det kort bli nevnt hvilke betydning ROEene har for operasjonen.

Den konvensjonen som har størst betydning for FNANs tilstedeværelse ved og utenfor Somalias kyst, er ”United Nations Convention on the Law of the Sea”⁷ (heretter

⁶ EU NAVFOR Somalia (u.å)

⁷ Havrettskonvensjonen

havrettskonvensjonen). Havrettskonvensjonen er ansett å kodifisere gjeldende rett på enkelte punkter, og utvide gjeldende rett på andre punkter. Konvensjonen er i utgangspunktet bindende kun for de stater som har ratifisert den, men der hvor konvensjonen kodifiserer eksisterende sedvanerett, eller hvor konvensjonen har bidratt til at sedvaneretten er endret, vil den være gjeldende også for stater som ikke har ratifisert den.

Havrettskonvensjonen ble ratifisert av Norge i 1996 og inneholder blant annet regler om en stats territorialfarvann, fartøyers rett til fri gjennomfart og den gir hjemmel for et militært fartøy til å gripe inn overfor pirater på det åpne hav. Den gir også definisjoner av hva som er en pirathandling og hvilke fartøy som er å regne som piratfartøyer. Disse definisjonene er tilnærmet likelydende med de i artikkel 14-22 i "Geneva Convention on the High Seas"⁸, og stater som for eksempel USA, som ikke har ratifisert havrettskonvensjonen, er bundet av definisjonene i Genevekonvensjonen.

En stat har full jurisdiksjon innenfor sitt territorialfarvann på (inntil) 12 nautiske mil (heretter nm), jfr. havrettskonvensjonen artikkel 2 og 3. Dette innebærer at FNAN i utgangspunktet ikke har anledning til å foreta seg noe overfor pirater i Somalias territorialfarvann, og kan heller ikke oppholde seg her annet enn det som defineres som fri gjennomfart i havrettskonvensjonen artikkel 17 følgende.

Artikkel 105 gir en universell hjemmel for alle stater til å arrestere pirater og/eller til å beslaglegge utstyr med mer. Det er antatt at artikkel 105 gir hjemmel til å utøve disse rettighetene, uten å måtte støttes eller også hjemles i FN-pakten kapittel 7. Artikkel 105 autoriserer en viss bruk av makt, avhengig av situasjonen. Det er kun krigsskip, som er identifisert som krigsskip, som kan utøve rettighetene, jfr. artikkel 107.

I tillegg til havrettskonvensjonen har FNs sikkerhetsråd vedtatt flere FN-resolusjoner som har betydning for operasjonen. Eksempler på slike er resolusjon 1814⁹ om

⁸ Convention on the High Seas (1958)

⁹ United Nations Security Council. *UN SECURITY COUNCIL RESOLUTION 1814*. (2008)

beskyttelse av verdens matvareprogram (WFP) transport av nødhjelp til Somalia. Resolusjon 1816¹⁰ gir, med støtte fra ”Transitional Federal Government of the Republic of Somalia” (TFG Somalia), stater som samarbeider med TFG Somalia rett til å foreta de samme handlinger mot pirater i somalisk territorialfarvann, som de har hjemmel til på det åpne hav.

Resolusjon 1838¹¹ oppfordrer til deltakelse i kampen mot piratene, og til å samarbeide med TFG Somalia i denne kampen. Resolusjon 1846 forlenger perioden hvor stater som samarbeider med TFG Somalia kan utøve de rettighetene de har på det åpne hav, også i somalisk territorialfarvann. Resolusjon 1851 gir stater som samarbeider med TFG Somalia rett til å ta alle nødvendige forholdsregler i Somalia for å bekjempe pirathandlinger og væpnet overfall til sjøs. Sistnevnte innebærer at det ikke lenger er begrenset kun til å gjelde i somalisk territorialfarvann, men det gis med dette også en viss rett til å kunne foreta aksjoner på land. Resolusjonene er utformet slik at de er gyldige i en kortere periode. I tillegg kommer derfor de resolusjoner som i innhold er like de allerede gitte resolusjoner, men som utvider gyldigheten i tid.

Det eksisterer i tillegg avtaler med enkelte av Somalias nabostater, om EU NAVFOR styrkers tilstedeværelse i deres territorialfarvann. Slike avtaler er betegnet ”Status of Forces Agreement” (SOFA). Avtaler finnes med Djibouti¹² og Kenya¹³, og en tilsvarende avtale med Seychellene er forhandlet frem, men har pr i dag ikke trådt i kraft. Enkelte stater i området, slik som Jemen¹⁴ og Oman¹⁵ har tatt forbehold om

¹⁰ United Nations Security Council. *UN SECURITY COUNCIL RESOLUTION 1816*. (2008)

¹¹ United Nations Security Council. *UN SECURITY COUNCIL RESOLUTION 1838*. (2008)

¹² Council of the European Union. *Agreement between the European Union and the Republic of Djibouti*. (2009)

¹³ Council of the European Union. *Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya*. (2009)

¹⁴ Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (1987)

¹⁵ Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (1989)

bestemmelsene i havrettskonvensjonen om uskyldig gjennomfart, til ikke å gjelde krigsskip. Dette er noe FNAN må ta hensyn til ved sine bevegelser i området.

Rules of engagement er en serie med operasjonelle regler som sier noe om når en militær enhet kan anvende makt, i hvilke situasjoner og hvilke grad av makt som kan anvendes. ROEene må holde seg innenfor de juridiske hjemlene, men kan være atskilling innskrenket i forhold til disse. Dette innebærer at selv om man kan ha juridisk hjemmel for å utføre en handling, behøver man ikke ha operasjonell hjemmel for det. Enkelte ROEer kan også være av en slik art at de frigis kun på forespørsel i det enkelte tilfellet, for eksempel ved at FNAN må be styrkesjefen om lov til å benytte en gitt ROE i et spesifikt tilfelle. ROEene er graderte, ofte til konfidensielt. På grunn av graderingen er det ikke mulig å beskrive de gjeldende ROEene for operasjon Atalanta i større detalj, og ROEer kan kun omtales på et generelt nivå. Den videre fremstillingen blir derfor basert på de juridiske rammene for operasjonen, uavhengig av hva ROEene sier om tilsvarende handling eller situasjon.

2.2 FNANs oppdrag

FNAN er en enhet i operasjon Atalanta, hvis oppdrag er definert i Council Joint Action 2008/851/CFSP¹⁶. EU skal gjennomføre en militær operasjon som har til hensikt å støtte FNs sikkerhetsråds resolusjon 1814, 1816 og 1838 innenfor rammene av gjeldende folkerett. Målene er nærmere definert til følgende:¹⁷

- a) Tilby beskyttelse til fartøyer som frakter humanitær hjelp for verdens matvareprogram, særlig i somalisk territorialfarvann.
- b) Tilby beskyttelse for sårbar skipsfart i operasjonsområdet.
- c) Patruljere somalisk territorialfarvann og området utenfor.
- d) Ta de nødvendige forholdsregler, inkludert bruk av makt, for å motvirke, hindre og stoppe pirathandlinger som kan foregå i operasjonsområdet.

¹⁶ Council of the European Union. *Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008*. (2008)

¹⁷ Council of the European Union. *Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008*. (2008). Artikkel 2 (min oversettelse)

- e) Initiere straffeprosessuelle skritt, slik som å arrestere, varetektsfengsle og overføre personer som er mistenkt for eller har utført pirathandlinger i operasjonsområdet.
- f) Samarbeide med andre organisasjoner og enheter som er i området for å bekjempe pirathandlinger, spesielt ”Combined Task Force 150”.

Operasjonsområdet er inntil 500 nm fra kysten av Somalia og nabostatene.¹⁸

Operasjonsområdet er videre delt opp i et rutenett og en enhet får til oppdrag å patruljere et gitt område av dette rutenettet for en viss periode.

2.3 Hva er en pirat, hva er en pirathandling og hva er et piratfartøy?

Det er særlig tre definisjoner som er essensielle i forhold til FNANs oppdrag. Dette er pirat, pirathandling og piratfartøy. I denne delen gjøres det rede for hva de forskjellige definisjonene innebærer og hvilke praktiske utfordringer de medfører.

Det er ikke gitt noen eksplisitt definisjon av en pirat i havrettskonvensjonen, men det følger av sammenhengen at en pirat er en person som foretar handlinger som beskrevet i artikkel 101 punkt a. I tillegg til dette skal også en som frivillig bidrar til å operere et piratfartøy, og som er kjent med at det er et piratfartøy være å regne som en pirat.¹⁹ Tilslutt omfattes også de som oppfordrer eller bidrar til slike handlinger.²⁰

Pirathandlinger er definert i havrettskonvensjonen artikkel 101. Pirathandlinger er “any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation”²¹. Handlingene må være foretatt av besetningen eller passasjerer på et privat fartøy, og de må være foretatt ”for private ends”, dvs. ”for personlige formål”²². Dette utelukker i utgangspunktet handlinger som er foretatt av politiske eller ideologiske formål, slik som

¹⁸ Council of the European Union. *Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008*. (2008). Artikkel 1 punkt 2

¹⁹ Havrettskonvensjonen artikkel 101 bokstav b

²⁰ Havrettskonvensjonen artikkel 101 bokstav c

²¹ Havrettskonvensjonen artikkel 101

²² Havrettskonvensjonen (norsk oversettelse) artikkel 101

terrorhandlinger. Handlingene må være foretatt på det åpne hav eller på et område utenfor noen stats jurisdiksjon, mot et annet fartøy eller mot personer om bord et slikt fartøy. Pirathandlinger omfatter også frivillig deltakelse i å føre et fartøy med kunnskap om det som gjør det til et piratfartøy, eller handlinger som oppfordrer eller bidrar til handlingene som nevnt i punkt a og b.

Det følger av havrettskonvensjonen artikkel 103 at et fartøy er et piratfartøy når det er tiltenkt brukt i pirathandlinger, eller har vært brukt i pirathandlinger og fortsatt er under kommando av personer som har deltatt i pirathandlinger som definert i artikkel 101.

Det kan by på praktiske problemet for besetningen på FNAN å vite når et fartøy har rett til fri gjennomfart, fiske eller lignende, og når det er et piratfartøy som kan undersøkes med hjemmel i havrettskonvensjonen artikkel 105. En pirat, eller et piratfartøy vil måtte identifiseres ut ifra handlinger eller planlagte handlinger, og ikke ut fra utseende eller annet.

2.4 Hva har FNAN hjemmel til å foreta seg overfor mistenkte pirater?

Det vil i denne del bli gjort rede for hva som kan foretas mot piratene med hjemmel i havrettskonvensjonen artikkel 100 følgende.

FNAN kan med hjemmel i havrettskonvensjonen artikkel 105 "seize a pirate ship (...), or a ship (...) taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board".

Dette innebærer at mannskapet på FNAN, eller på rhibene må foreta en vurdering av om det aktuelle fartøyet er et piratfartøy, for å avgjøre om de skal kunne undersøke eller eventuelt borde det. Utrykket "seize", eller "oppbringelse" som er brukt i den norske oversettelsen av konvensjonen, innebærer en rett til å beslaglegge fartøyet, eller de handlinger som er mindre inngripende, slik som å stoppe, undersøke, borde og visitere fartøyet. Det er opp til domstolene i staten til det fartøy som foretok pågripelsen å avgjøre om det er grunnlag for å straffedømme og beslaglegge fartøy og materiell.

Etter det har blitt besluttet å undersøke et fartøy med hjemmel i havrettskonvensjonen artikkel 105, og det viser seg at mistanken ikke var grunnløs, følger det av FNANs oppdrag at de skal initiere straffeprosessuelle skritt med tanke på overføring og en senere rettssak mot piratene.

Havrettskonvensjonen gir ingen direkte veiledning til hvor sterk mistanke som må foreligge for at man skal kunne oppbringe et fartøy med hjemmel i artikkel 105. Det juridiske utgangspunkt på det åpne hav er at havet er fritt for alle. Prinsippet om havets frihet er sedvanerett som har utviklet seg fra naturretten ved Hugo Grotius på 1600-tallet. Internasjonal sedvanerett og enkelte konvensjoner, som havrettskonvensjonen, har innskrenket dette prinsippet på enkelte punkter, blant annet overfor de som defineres som pirater. Pirater er etter sedvaneretten regnet som ”hostis humani generis”²³ – det vil si ”fiender av menneskeheten”.

Siden både fartøy har vært involvert i pirathandlinger, og som planlegger å brukes til pirathandlinger kan inspiseres, innebærer dette at både forsøk på og fullbyrdet kapring er straffbart etter havrettskonvensjonen. At handlingen må være rettet mot et annet fartøy taler for at piratene må ha identifisert et fartøy de skal forsøke å kapre. Noen rapporter tyder på at piratene velger ut det letteste byttet blant de fartøyene som er tilgjengelig der og da, det vil si at de ikke nødvendigvis har bestemt seg hvilke fartøy de skal kapre når de drar fra hjemmehavn eller moderfartøyet. At piratene vilkårlig velger fartøy å kapre kan skape problemer i den forstand at man kan ha kort tid på seg fra man har hjemmel til å handle, til man må handle for å avverge kapringen.

Det vil være særlig problemfylt å finne ut hvilke båter som er tiltenkt brukt i pirathandlinger. Piratene bruker ofte båter som er vanlige i området og det er utbredt å ha med seg våpen om bord, blant annet for egen beskyttelse mot for eksempel pirater. Dette innebærer at det må kreves noe mer enn at båten er av en viss type, og at det finnes våpen om bord for at man skal kunne undersøke båten. Det er heller ikke uten videre straffbart for en båt å ha entringsstiger og annet ”pirat-utstyr” om bord.

²³ Wikipedia. *Hostis humani generis*. (2009)

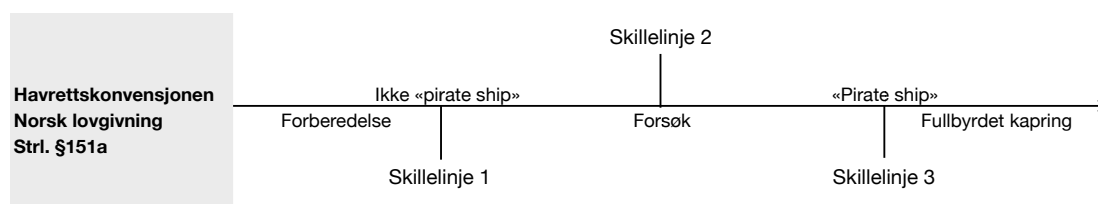
2.5 Fra straffri forberedelse til straffbart forsøk – hvor går grensen etter havrettskonvensjonen og etter norsk rett?

Havrettskonvensjonen artikkel 105 medfører en rett til å foreta handlinger, slik som pågrepelse av mistenkte pirater og beslagleggelse av fartøy og gods, for å bekjempe pirathandlinger. Konvensjonens artikkel 105 jfr. artikkel 101 og 103 angir når denne retten kan anvendes, men gir derimot ingen veiledning i når retten til å foreta handlinger overfor mistenkte pirater skal utøves. Det vil derfor være opp til den enkelte stat å avgjøre, med henblikk på den generelle plikten til å bekjempe sjørøveri som finnes i artikkel 100.

FNANs oppdrag om å avverge eller stoppe kapringer vil kunne løses uansett når i en kapringsprosess piratene stoppes, så lenge det skjer før kapringen er fullbyrdet. I dette avsnittet blir det gitt en beskrivelse av modellen som blir benyttet i den videre fremstillingen. Deretter blir det foretatt en vurdering av hvor grensen mellom straffri forberedelse og straffbart forsøk går, og hva som er positiv og negativt ved å utøve retten til intervensjon som havrettskonvensjonen gir, tidlig eller sent i kapringsprosessen.

2.5.1 Modell

I det videre vil følgende modell bli benyttet;



Figur 1

Modellen over viser en tidslinje over en tenkt kapring, hvor området over pilen er i henhold til havrettskonvensjonen, og området under er i henhold til norsk lovgivning, strl. §151a. Modellen forutsetter at handlingen skjer i en linje fra start til slutt, dvs. at piratene starter sin planlegging på venstre side, og ikke stopper før enten kapringen er fullbyrdet, eller til de blir avbrutt fordi FNAN eller annet fartøy i EU NAVFOR border eller stopper dem på annet vis. Modellen tar ikke hensyn til tilbaketreden fra forsøk, eller at piratene blir avbrutt av andre grunner. Den tar heller ikke hensyn til eventuelle operasjoner som blir iverksatt i perioden etter at en kapring er fullbyrdet.

Skillelinje 2 viser punktet hvor et fartøy går fra å være et hvilket som helst fartøy, til å bli et piratfartøy jfr. havrettskonvensjonen. Et fartøy kan være et piratfartøy fra det forlater stranden, eller det kan bli et piratfartøy underveis ved for eksempel at en som har til hensikt å utføre pirathandlinger får kontroll over det, for eksempel ved at den som hadde kontrollen over fartøyet blir informert og frivillig velger å delta videre, jfr. havrettskonvensjonen artikkel 105, punkt b. Jeg har valgt å bruke piratfartøy og ikke ”pirate”, fordi det er piratfartøy som er den utslagsgivende faktor på om FNAN kan undersøke fartøyet med hjemmel i havrettskonvensjonen artikkel 105 i perioden som modellen viser, det vil si til en kapring er fullbyrdet. Skillelinje 2, skillet mellom ”ikke pirate-ship” og ”pirate ship” etter havrettskonvensjonen er ikke et fast og gitt punkt i forhold til området under pilen, det vil si hvor grensen går i forhold til forsøk på kapring etter strl. §151a i norsk rett, men er ment å illustrere omtrentlig hvor det kan tenkes av skillet går.

Området under pilen viser tidslinjen hvor forberedelsene av en straffbar handling enda ikke er påbegynt på venstre side, til fullført kapring jfr. strl. §151a på høyre side. Modellen er laget med tanke på strl. §151a, men kan anvendes på andre bestemmelser og andre nasjoners lovgivning forutsatt at forsøk vil kunne være straffbart. Modellen tar ikke hensyn til de straffebud som gjør forberedende handlinger straffbare.

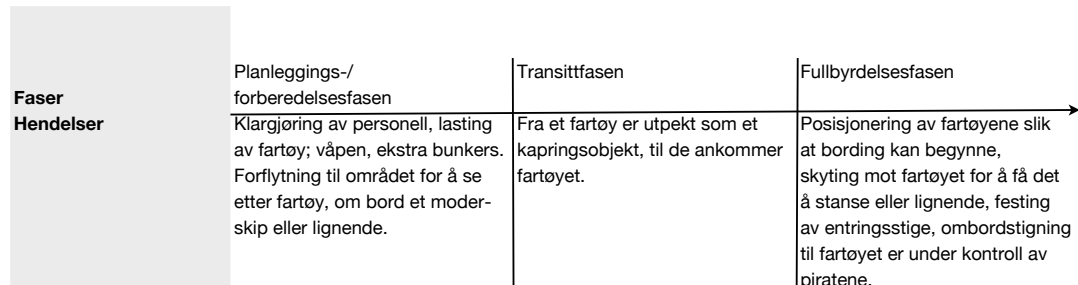
2.5.2 Grensen mellom straffri forberedelse og straffbart forsøk etter norsk rett, strl. §151a

Forsøk er straffbart i medhold av §151a. Straffbart forsøk foreligger ”naar en Forbrydelse ei er fuldbyrdet, men der er foretaget Handling, hvorved dens Udførelse tilsigtedes paabegyndt”, jfr. strl. §49. En fullbyrdet forbrytelse innebærer at ”gjerningsinnholdet i straffebudet er oppfylt”²⁴. Høyesterett sa i Rt-1991-95 (Sjekk-kjennelsen) at ”Vurderingen av hvor grensen mellom straffrie forberedende handlinger og straffbart forsøk ligger, slik denne er definert i straffelovens § 49 første ledd og tolket i rettspraksis, vil i noen grad være skjønnspreget og både objektive og subjektive momenter vil kunne ha betydning for grensedragningen.”

²⁴ Matningsdal (2009) note 452.

Eskeland har, etter Kjell Andorsen, formulert noen punkter i vurderingen av grensen mellom straffrie og forberedende handlinger og straffbart forsøk. I vurderingen må det tas hensyn til ”intensiteten og omfanget av det arbeid/den innsats gjerningspersonen har gjort (...), hvor mye som gjenstår, og hvilken innsats det krever før gjerningsinnholdet i straffebudet er berørt (...) ”den psykologiske barrieren” mellom fullendt forsøk og fullbyrdet gjerningsinnhold i det aktuelle straffebudet (...) (og) om gjerningspersonen tidsmessig i nokså umiddelbar sammenheng med de forberedende skritt har ment å skulle påbegynne iverksettelsen av gjerningsinnholdet”.²⁵

En kapring, slik modusen²⁶ for det meste har vært i FNANs operasjonsområde, vil kunne sies å inneholde tre faser; en planleggings-/forberedelsesfase, en transittfase og en fullbyrdelsesfase. Forberedelsesfasen er her alt som skjer før piratene har valgt ut et fartøy å kapre. Transittfasen er fra de har valgt et kapringsobjekt til de er framme ved fartøyet, og inkluderer en kortere eller lengre forflytning. Fullbyrdelsesfasen er hvor kapringen er i gang.



Figur 2

Sett opp mot Andorsens punkter og Høyesteretts uttalelser i Sjekk-kjennelsen, taler dette for at grensen mellom straffri forberedelse og straffbart forsøk er overtrådt når piratene er i fullbyrdelsesfasen. I det piratene posisjonerer seg og starter bordingen, eller skyter mot fartøyet de akter å kapre for å få de til å samarbeide, vil tiden det tar før kapringen er gjennomført, kun være avhengig av hvilken motstand de møter fra personene om bord fartøyet de forsøker å kapre. Den faktiske motstanden de møter vil

²⁵ Eskeland (2006) s. 221.

²⁶ Marad (u.å)

også være det eneste som står i veien for at ”gjerningsinnholdet i straffebudet er berørt”²⁷, ved ombordstigning.

Piratene i og utenfor Somalia har som oftest tatt seg om bord ved hjelp av entringsstiger. På et tidspunkt vil de da måtte gå fra å være om bord i eget fartøy, til å være om bord i fartøyet de forsøker å kapre. I det entringsstigen blir festet på skutesiden til fartøyet de forsøker å kapre, er handlingen de da har foretatt, sett opp mot den handling som gjenstår før fartøyet er kapret, nær i tid og den innsats som gjenstår er liten sett opp mot den innsats som allerede har blitt utført. Dette er momenter som taler for at ”piratene” har krysset grensen mellom straffri forberedelse og straffbart forsøk. ”Forsøk kan straffes like med fullbyrdet forbrytelse”, jfr. strl. §151 a, siste ledd.

I noen tilfeller vil det kunne tenkes at grensen mellom straffri forberedelse og straffbart forsøk går i transittfasen. I transittfasen er avgjørelsen om kapring tatt og utførelsen ”tilsigtedes paabegyndt”, jfr. §49. Det vil fortsatt være mulig å tre tilbake fra forsøket, jfr. §50, men innsatsen som er foretatt kan sies å ligge ”både i tid og karakter (...) nær opp til selve den avsluttende (...)handling”²⁸. Havets frihet og uskyldspresumsjonen taler for at piratenes hensikt må komme forholdsvis klart fram, jo lenger unna i tid og innsats piratene er fra kapringen.

I planleggings/forberedelsesfasen vil det måtte foretas en konkret vurdering av hvor langt i planleggingen piratene har kommet. Dersom de har en klar hensikt om å kapre og alle forberedende handlinger er foretatt, slik at det kun er et spørsmål om tid før det riktige fartøyet dukker opp, eller eventuelt dersom de ved hjelp av radar eller automatisk identifikasjonssystem (AIS)²⁹ overvåker skipet inntil det er i riktig posisjon eller lignende, vil det kunne være momenter som taler for at dette er handlinger som kan utgjøre straffbart forsøk.

²⁷ Eskeland (2006) s. 221.

²⁸ Rt 1991 95.

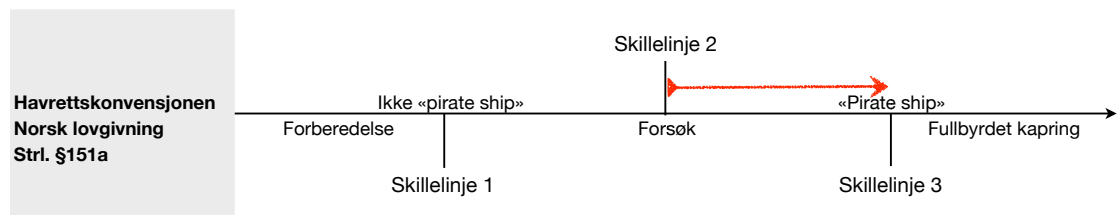
²⁹ Kystverket (u.å)

2.5.3 Straffbare forberedende handlinger, jfr. strl. §159

Straffeloven §159 gjør det straffbart å inngå forbund om å utføre kapring, jfr. §151a. Bestemmelsen rammer de som inngår en endelig avtale, som er alvorlig ment og hvor avtalepartene har til hensikt å fullbyrde forbrytelsen (se oppgavens punkt 3.2.3). Dette innebærer at gjerningsinnholdet etter denne bestemmelsen kan være fullbyrdet allerede før det foreligger forsøk på kapring, jfr. §151a.

2.6 FNAN har hjemmel til å handle mot piratene; når bør FNAN benytte sin handlingsrett?

Etter at det er fattet mistanke om at det aktuelle fartøyet er et piratfartøy vil FNAN ha hjemmel for å handle. Det vil allikevel være et dilemma når man skal velge å gå til aksjon. Det vil være både positive og negative sider ved å gripe inn i kapringsprosessen på et tidlig eller sent tidspunkt. Tidlig og sen intervensjon sikter her til når i kapringsprosessen FNAN velger å inspisere fartøyet, vist med rød pil på figur 2 under.



Figur 3

2.6.1 Tidlig intervensjon

Intervensjon på et tidlig tidspunkt øker sjansen for at kapringsforsøket mislykkes. Samtidig vil for tidlig intervensjon innebære at det ikke kan bevises at det var piratvirksomhet som var planlagt eller avtalt, som innebærer at ”piratene” går fri og kan fortsette sin virksomhet inntil de lykkes eller blir tatt på et tidspunkt av handlingen hvor det kan bevises ut over enhver rimelig tvil at de har foretatt en handling som er straffbar etter norsk rett, eller for eksempel kenyansk dersom overleveringsavtalen med Kenya benyttes. Ved flere anledninger har det blitt pågrepet pirater som siden har blitt sluppet fri på grunn av manglende eller ikke tilstrekkelige bevis, men hvor utstyret har forblitt beslaglagt. Dette kan indikere at det finnes et område hvor det er tilstrekkelig grunnlag for å undersøke, jfr. havrettskonvensjonen artikkel 105, men hvor de involverte parter har vurdert det slik at handlingen som er foretatt ikke er straffbar, eller at de av bevismessige eller andre grunner ikke kan eller bør straffefølges.

KNM Fridtjof Nansens oppdrag er å eskortere fartøyer fra WFP og annen sårbar skipsfart, samt hindre eller stoppe kapringer. I tillegg er en del av oppdraget å initiere straffeprosessuelle skritt mot de eventuelle piratene de påtreffer. Det er ikke spesifikt gitt i oppdraget at det er et mål i seg selv å sørge for at flest mulig pirater blir straffedømt. Det innebærer at så lenge en kapring blir hindret, uavhengig av om FNANs kapasiteter blir satt inn på et tidlig eller sent tidspunkt i kapringsprosessen, så er oppdraget utført. Det igjen innebærer at jo tidligere i prosessen piratene blir stoppet, jo større er sjansen for å nå målet om å avverge kapringen. Samtidig innebærer dette at sjansene for å få piratene dømt blir mindre, og at de sannsynligvis må slippes fri igjen slik at de på ny kan forberede kapringer.

KNM Fridtjof Nansens første bording av et mistenkt piratfartøy er et eksempel på at de måtte la piratene gå fordi de vurderte det slik at beviskravene ikke var oppfylt, blant annet fordi det ikke fantes en kontinuerlig beviskjede.³⁰ At det finnes en kontinuerlig beviskjede innebærer at det er beviser, slik som vitneforklaringer, videoopptak eller lignende, av kapringen eller kapringsforsøket og kontinuerlig inntil piratene pågripes. Dersom beviskjeden brytes, ved for eksempel at piratene i en periode fra kapringen til pågripelsen ikke er under kontinuerlig overvåking eller at det ikke skjer en nøyaktig overlapping fra helikopteret som overvåker dem, til fartøyet som skal foreta pågripelsen, svekkes bevisverdien og det blir vanskeligere å få piratene dømt.

Om bord i det inspiserte fartøyet fant mannskapet fra FNAN entringstau, stiger, skulderavfyrte granater og AK47-rifler som alt ble beslaglagt. Piratene tilsto også at de hadde til hensikt å utføre pirathandlinger, men tilståelsene kunne ikke brukes som bevis da det i henhold til kenyansk lovgivning kreves at tilståelser må foretas overfor en politimester eller person av høyere rang.³¹ At utstyret ble beslaglagt innebærer at det ikke kan ha blitt vurdert å være en utidig bording, det vil si at vilkårene for å borde et fartøy i havrettskonvensjonen artikkel 105 var oppfylt. Opplysningene som er gitt om

³⁰ Henden (2009)

³¹ Evidence act article 28. [Kenya]

denne hendelsen kan indikere at piratene allerede hadde foretatt handlinger som etter norsk rett var straffbare etter strl. §159 eller forsøk på kapring, jfr. §151a.

2.6.2 Sen intervensjon

Det er flere ting som taler for å gå til aksjon på et senere tidspunkt i kapringsprosessen. Dersom det er et ønske om å straffeforfølge piratene, innebærer det at sen intervensjon mot piratene øker sjansen for at bevisene vil oppfylle beviskravene og sannsynlighetsovervekten er stor nok til at piratene kan straffeforfølges og eventuelt dømmes. Det kan se ut som om det politisk sett er et større ønske å benytte seg av utleveringsavtalen med Kenya eller eventuelt andre stater i nærområdet, dersom piratene blir tatt på det åpne hav, eller en avtale med den respektive stat dersom piratene pågripes innenfor en stats jurisdiksjonsområde, enn å ta med piratene til eget hjemland, for eksempel Norge, for å straffeforfølge dem der. Dette er i så fall noe man må ta hensyn til i beslutningen av når man ønsker å gå til aksjon, og taler i så fall for en sen intervensjon for å sikre gode nok bevis i henhold til den respektive lovgivningen.

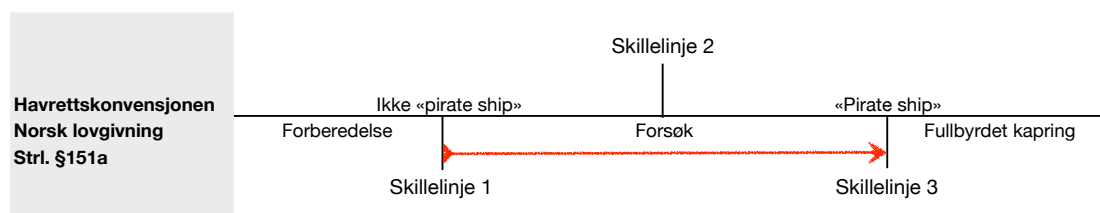
2.6.3 Momenter i vurderingen av når intervensjon bør foretas sett opp mot grensen mellom straffri forberedelse og straffbart forsøk etter havrettskonvensjonen og norsk rett

Det er lite rettspraksis på området, og det er ikke nøyaktig fastslått hva som skal til for å oppfylle de beviskrav som må finnes for å kunne straffedømme piratene. Det vil også være et spørsmål om hvilke stats rettsregler som vil være gjeldende i det aktuelle tilfellet. Pirater som blir pågrepet på det åpne hav kan overleveres til Kenya i henhold til overleveringsavtalen.³² Den rettspraksisen som finnes på området fra Kenya tyder på at det kreves sterke bevis og en kontinuerlig beviskjede. Det kan også se ut til at man politisk sett ønsker å statuere et eksempel ved de første rettssakene, slik at det evt. kan virke preventivt på senere kapringer, og dette kan også føre til en større villighet til å la pirater gå i saker hvor det er usikkert om de bevisene i den enkelte sak tilfredsstillende beviskravene. Enkelte hevder også at Kenya ikke er i stand til å ta imot alle de mistenkte piratene som de internasjonale styrkene pågriper, som igjen kan føre til at det

³² Council of the European Union. *Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya*. (2009)

blir desto viktigere at kun de viktigste og/eller mest alvorlige sakene blir straffeforfulgt.³³

Når FNAN pågriper mistenkte pirater er det på grunn av Norges deltakelse i EU NAVFOR, EU-styrkens jurister som avgjør om de mener at de beviser som foreligger i den enkelte sak mot pirater er holdbare til å kunne straffeforfølge.³⁴ I denne forbindelse blir det også sendt en forespørsel til norske myndigheter, representert av ”rådgivende operativ gruppe for vurdering av saker om straffeforfølging av mistenkte pirater”, om de ønsker å straffeforfølge de mistenkte piratene i Norge. Dersom Norge velger å straffeforfølge, enten fordi det er en norsk borger involvert i pirathandlingen, eller med hjemmel i norsk lov på bakgrunn av universell jurisdiksjon kommet til uttrykk i strl. §12 nr 4 punkt a, jfr. §13, vil norske straffebud være gjeldende. Jfr. strl. §151a kan forsøk på kaping straffes på lik linje med fullført handling. På figuren under innebærer dette at pirater som befinner seg på høyre side av skillelinje 3, skjæringen straffri forberedelser – straffbare forsøk, kan straffeforfølges.



Figur 4

FNAN vil løse sitt oppdrag om å avverge kaping uavhengig av når i kapingprosessen de går til aksjon, så lenge det skjer innenfor hjemmelen i havrettskonvensjonen. Dette innebærer at FNAN kan løse oppdraget, og samtidig befinne seg på et område hvor man tilsynelatende aldri vil ha nok bevis til å kunne straffeforfølge, illustrert med rød pil på figuren under. De tilsynelatende sterke beviskravene som kreves i henhold til kenyansk lovgivning kan tale for at de skal stanse kapingforsøket sent i prosessen, fordi at sjansen da er større for å kunne straffeforfølge til en felle dom.

³³ Pham. *Strategic Interests - Pondering Somali Piracy*. (2009)

³⁴ Hemmer (2009).



Figur 5

Det er ikke ansett at havrettskonvensjonen også innebærer en plikt til å straffefølge. Området illustrert med pilen i figur 5 kan derfor være begrunnet ut fra andre grunner enn juridiske, for eksempel hvilke straffesaker som operasjonsledelsen av forskjellige årsaker ønsker å forfølge.

2.7 utfordringer ved operasjonen på kort og lang sikt

I tillegg til de utfordringer besetningen på FNAN står overfor i forbindelse med den daglige patruljeringen eller eskorteringen av fartøyer, eller i jakten på pirater, er det også en rekke utfordringer med tanke på operasjonen og måten det pr i dag utføres.

Bekjempelse av enkeltpiraten på sjøen, slik nåværende operasjon legger opp til, vil kun være en kortsiktig løsning på piratproblemene.³⁵ Flere rapporter peker på at det finnes bakmenn på land som styrer piratoperasjonene, og som også kan styre flere piratoperasjoner samtidig. FNs sikkerhetsråds resolusjon 1851³⁶ (16.12.2008) gir stater som samarbeider med TFG Somalia en rett ”to undertake all necessary measures that are appropriate in Somalia, for the purpose of suppressing acts of piracy and armed robbery at sea”. FNs sikkerhetsråds bruk av uttrykket ”all necessary measures” har vist at det innebærer en rett til maktbruk. Denne resolusjonen skiller seg fra de tidligere vedtatte resolusjoner, ved at rettigheten nå ikke bare kan utøves i somalisk territorialfarvann, men i hele Somalia. Hjemmelen har i liten eller ingen grad blitt brukt til å foreta operasjoner mot piratenes baser på land.

Enkelte hevder også at det finnes et samarbeid mellom pirater og den islamistiske opprørsgruppen Al-Shabab som det hevdes at støtter piratene med våpen og trening mot

³⁵ Struwe (2009) s. 5.

³⁶ United Nations Security Council. *UN SECURITY COUNCIL RESOLUTION 1851*. (2008)

en del av løsepenge­summen samt at piratene ikke angriper opprørsgrup­pens våpentransporter.³⁷ Spørsmålet om samarbeidet med Al-Shabab er imidlertid omstridt. Uavhengig av dette spørsmålet, er det ubestridt at tilgangen på illegale våpen i Somalia er enorm. Et av våpnene som er mye brukt i forbindelse med pirathandlingene er AK47, som på det illegale markedet i Somalia koster 30-125USD³⁸.

Typisk utbetalte løsepenge­er for et skip er 0,5 - 2 millioner USD³⁹ og det er relativ enkel adgang til nye våpen. Dette innebærer det at gevinsten for en vellykket kapring økonomisk sett utvilsomt veier opp for et større antall mislykkede forsøk. For de piratene som blir pågrepet, får våpnene beslaglagt og deretter sluppet fri, vil det i liten grad by på problemer å skaffe seg nye våpen og snart være klar for et nytt kapringsforsøk.

Det har tidligere ikke vært utbredt bruk av dødelig vold under piratangrepene, verken fra piratene eller fra internasjonale styrker eller fartøyene de kaprer. Det er hevd­et at pirater, fordi de foretar handlinger for egen vinnings skyld, kan sies å være mindre villig til å dø i forbindelse med kapringen, enn for eksempel de som handler for en ideologisk sak eller lignende.⁴⁰ Det har vært enkelthendelser, slik som i forbindelse med frigjøringen av kapteinen etter kapringen av ”Maersk Alabama”⁴¹ i april 2009 og kapringen av den franske yachten ”Carré d'As IV”⁴² i september 2008. Sistnevnte hvor franske spesialsoldater befri­dde det franske paret som hadde blitt holdt fanget i en base på land i to uker, og hvor en person mistet livet, og resten ble fraktet til Frankrike for å bli straffeforfulgt. En syrisk kaptein ble 24 september drept av piratene i forbindelse med at han nektet å snu fartøyet og en koreansk kaptein døde som følge av skuddskader

³⁷ Schiemy (2009) s. 40

³⁸ Control Arms (2006)

³⁹ Struwe (2009) s. 17.

⁴⁰ Struwe (2009) s. 14.

⁴¹ Paust (2009)

⁴² Pham. *Time to Hunt Somali Pirates*. (2009)

han fikk da MV Theresa VIII ble kapret 16 november.⁴³ Sett opp mot antall kapringsforsøk, er det allikevel liten sjanse for å miste livet.⁴⁴

Det er ca. 110 mistenkte pirater som pr oktober 2009 er varetektsfengslet i Kenya i påvente av rettssak. I tillegg kommer enkelte mistenkte pirater som har blitt tatt med til blant annet Frankrike, Spania, Nederland og USA for å bli straffeforfulgt der. I forhold til antall kapringsforsøk er det de færreste av piratene som blir straffeforfulgt. Dette kombinert med at det er liten sjanse for å miste livet, mangel på andre alternative måter å tjene til livets opphold og høy gevinst hvis de lykkes, gir piratene få insentiver til å slutte med kapringsforsøkene.

Spørsmålet om å straffeforfølge mistenkte pirater vil også kunne bero på andre vurderinger enn den rent juridiske om det finnes gode nok beviser mot dem. Selv om havrettskonvensjonen og de til enhver tid gjeldende resolusjoner fra FNs sikkerhetsråd gir anledning til å straffeforfølge pirater, medfølger det ingen plikt til å gjøre det. Det å straffeforfølge en pirat i for eksempel Norge vil være en ressurskrevende prosess. Denne ressursbruken sett opp mot nytten av at dette kun fører til at én enkeltpirat, avhengig av utfallet av straffesaken, blir borte fra området for en gitt periode kan føre til en politisk liten vilje til å ta med pirater til de respektive hjemlandene for å straffeforfølge dem. Både Frankrike og Nederland har tatt med seg pirater til hjemlandet for å straffeforfølge dem der.

Det har vært en generell skepsis til å ta med seg piratene tilbake, fordi man har vært redd for at det ikke skulle være mulig å sende dem ut av landet igjen. For Nederland har dette vist seg å være en begrunnet frykt, og minst to av dem som ble brakt til landet for å straffeforfølges har ytret ønske om å bli boende, og å søke asyl.⁴⁵ Det å komme til den vestlige verden vil for enkelte av piratene også være et mål med piratvirksomheten, slik tilfellet var med piraten fra Maersk Alabama.⁴⁶ Dette igjen kan føre til økt

⁴³ Aftenbladet.no (2009) og McConnell (2009)

⁴⁴ Struwe (2009) s. 20.

⁴⁵ Waterfield (2009)

⁴⁶ Krokfjord (2009)

piratvirksomhet fordi det å bli brakt tilbake til hjemstaten til det fartøyet som pågriper piraten, kan oppfylle ønsket på lik linje med kapringen. Beste utfall av kapringsforsøket for piraten kan da være en vellykket kapring, mens nest beste er å bli pågrepet og brakt til USA eller Europa.⁴⁷

Antall kapringsforsøk i området i Somalia og Adenbukta har økt fra henholdsvis 8 og 9 forsøkte og fullbyrdede kapringer i 2006, til henholdsvis 47 og 100 i 2009 fram til og med september.⁴⁸ Totalt kan 168 piratangrep knyttes til somaliske pirater fra januar til september 2009, og av disse var 32 fullbyrdede kapringer. Den internasjonale tilstedeværelsen kan se ut til å ha hatt en viss effekt siden prosentandelen vellykkede kapringer i samme periode har gått ned. I tillegg blir flere angrep foretatt lenger ut på det åpne hav, og det kan se ut som om piratene blir mer desperate både i form av økt våpenbruk og større villighet til å ta sjanser.⁴⁹

Dersom ikke piratproblemet løses i et mer langsiktig perspektiv vil det bli en nødvendighet å opprettholde antallet internasjonale enheter i området, eller øke antallet for å kunne holde piratproblemet nede. Dersom internasjonale styrker forlater området, og muliggjør en videre oppblomstring av piratproblemet, vil dette kunne føre til store problemer både lokalt og globalt. Somalia hadde i august 2009 sin største humanitære krise siden 1991/1992, hvor nå halve befolkningen, 3,64 millioner mennesker, hadde behov for støtte utenfra for å overleve.⁵⁰

Over 90 % av all nødhjelp i form av mat fra WFP kommer sjøveien. Uten eskorte fra internasjonale styrker har kapteinene på fartøyene nektet å frakte nødhjelp og dersom eskorten ikke kan opprettholdes, kan dette føre til at nøden i Somalia blir atskillig større ved at WFP får levert mindre mat. Dette igjen kan føre til større krise blant befolkningen, og større villighet til å sikre seg og familien sin ved andre metoder, for eksempel piratvirksomhet. Globalt vil økte piratproblemer i området rundt Somalia

⁴⁷ Waterfield (2009)

⁴⁸ ICC International Maritime Bureau (2009)

⁴⁹ ICC International Maritime Bureau (2009) s. 23

⁵⁰ World Food Programme (u.å)

kunne ha økonomiske konsekvenser blant annet i form av påvirket oljepris, siden store mengder olje fraktes gjennom området daglig. Det å fokusere på en kortsiktig løsning av piratproblemene, og det at det er sannsynlig at det vil ta lang tid å løse de humanitære problemene i Somalia innebærer at det vil være et behov for internasjonale styrker i området i lengre tid.

Lars Bangert Struwe hevder i rapporten ”Piratpatrulje Afrikas Horn” at det historisk sett kan stilles opp følgende fire forhold som er med på å muliggjøre et piratproblem:⁵¹

- 1) Svak eller ikke-eksisterende stat
- 2) Særlige geografiske forhold, slik som lang kystlinje og sjøruter tett på
- 3) Dårlig avklart jurisdiksjon – uenighet nasjonalt og internasjonalt
- 4) Høyt utbytte

For Somalia er alle disse forholdene gjeldende. De geografiske forholdene kan vanskelig gjøres noe med, og en endring av skipsfarten slik at fartøyene går rundt Afrika istedenfor gjennom Suez-kanalen vil kunne ha store miljømessige og økonomiske konsekvenser, både regionalt og internasjonalt.⁵² Piratene har ved en rekke anledninger brukt ”profesjonelle” forhandlere når de har forhandlet med rederi om løsepenger. Dette kan være en medvirkende årsak til at det har oppstått en norm for hvilken sum som kan forventes i løsepenger. Struwe angir denne normen til å være 0,5 – 2 millioner dollar, avhengig av fartøystype, nasjonalitet med mer. Denne normen kan det være vanskelig å endre fordi det kan føre til at piratene blir mer desperate, og med det kanskje mer voldelige. Løsningen, sett opp mot Struwes fire punkter, ligger derfor i å få en mer velfungerende stat i Somalia og eventuelt statene rundt, og å avklare jurisdiksjonen nasjonalt og internasjonalt.

African Union Mission to Somalia (AMISOM) er en styrke som har som mål å bidra til langvaring fred og stabilitet i Somalia. Ved å oppnå fred og stabilitet, og et fungerende politivesen og rettssystem, vil Somalia kunne bli bedre i stand til å håndtere piratproblemene på land, og derfor i mindre grad trenge internasjonal bistand på sjøen.

⁵¹ Struwe (2009) s. 16 (min oversettelse).

⁵² Struwe (2009) s. 9.

Det er sannsynlig at dette vil være en løsning som ligger langt frem i tid for Somalia som helhet, men en del av Somalia, Puntland, har allerede kystvaktfartøyer som har begynt å patruljere sammen med de internasjonale styrkene. Ved noen anledninger har internasjonale styrker holdt en kapringssituasjon under kontroll inntil Puntlands kystvakt har kunnet pågripe piratene.⁵³ Juridisk sett har dette både positive og negative sider. Det er som utgangspunkt positivt at en stats borgere blir tatt hånd om av sin egen stat, og straffeforfulgt der. Samtidig ville en overlevering fra internasjonale styrker til somaliske (puntlandske) styrker kunne være brudd på folkeretten, fordi de utleverte piratene risikerer å bli utsatt for tortur og dødsstraff. Løsningen som har vært brukt vil derfor kunne sees på som en omgåelse av de juridiske utfordringene.

Det er en rekke deltakende stater i de forskjellige operasjonene som foregår i og utenfor Somalia. I tillegg til EUs operasjon Atalanta, har NATO en pågående operasjon "Ocean Shield". Den amerikanske ledede "Combined Task Force 151" opererer også i området, samt at flere stater deltar selvstendig uten å være en del av en koalisjonsstyrke. Dette innebærer at det er også en rekke forskjellige rettssystemer som kan komme til anvendelse, og at det vil være store forskjeller i hva de forskjellige enhetenes ROEer tillater av for eksempel maktbruk. Det har til nå vært grunn til å tro at piratene ikke vurderer fartøyets flaggstat når de velger ut hvilket fartøy de skal kapre.⁵⁴ Det kan av den grunn også være ganske vilkårlig hvilke rettsregler handlingene blir vurdert etter.

Norge skal i januar 2010 lede en kontaktgruppe, "Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia"⁵⁵, som ble opprettet med hjemmel i FNs sikkerhetsråds resolusjon 1851. Kontaktgruppen og forskjellige arbeidsgrupper underordnet denne, skal fokusere på blant annet regional kapasitetsutbygging og juridisk rammeverk. En av sakene som kontaktgruppen diskuterer, er hvorvidt det kan opprettes en internasjonal straffedomstol etter modell fra den internasjonale domstolen for forbrytelser i det tidligere Jugoslavia.⁵⁶ Kontaktgruppen har også sett på andre enklere og billigere løsninger, og

⁵³ Helseth (2009)

⁵⁴ Struwe (2009) s. 3

⁵⁵ Foreign & Commonwealth Office (u.å) og Young (2009) s. 8

⁵⁶ Ask (2009)

har opprettet et fond som blant annet skal bidra til piratene skal kunne straffeforfølges i henholdsvis Kenya og Seychellene. Disse oppgavene kan være med på å utjevne de juridiske forskjellene som finnes pr i dag. Det å straffeforfølge i Somalias nabostater er allikevel ikke uten problemer. Flere av statene har dødsstraff og en historie med gjentatte brudd på menneskerettighetene. Før en utlevering av pirater til slike stater kan skje, vil det måtte følge med en garanti om at vedkommende ikke kan bli idømt dødsstraff, og at straffeprosessen må skje i henhold til folkeretten.

Løsningen på piratproblemet ser ut til å være en kombinasjon av kortsiktig og langsiktig perspektiv på problemene. Fartøyer som har seilt gjennom Malakkastredet, mellom Singapore, Malaysia og Indonesia, har i lang tid måttet ta forholdsregler mot de hyppige piratangrepene i området. Etter at det i 2005 ble satt i gang et økt samarbeid mellom de involverte statene i nærområdet, ved blant annet økt patruljering på sjøen, fokus på piratenes baser på land og en tilsynelatende velfungerende informasjonsutveksling, er piratproblemene i området drastisk redusert.⁵⁷

For en mest mulig effektiv bekjempning av piratproblemet vil det også kunne være nødvendig å utbedre de juridiske forskjellene som finnes. Med havrettskonvensjonen og konvensjonen om det åpne hav er det juridiske utgangspunkt fra et folkerettslig ståsted i stor grad lik. Dette innebærer at de største forskjellene finnes i de enkelte staters nasjonale bestemmelser, slik som de straffebud som regulerer pirathandlinger, og muligheten til å straffeforfølge uavhengig av om egne borgere er involvert.

Havrettskonvensjonens piratbegrep innebærer at det må finnes et fartøy handlingen er eller er planlagt rettet mot. For de internasjonale enhetene i området kan dette medføre problemer fordi uansett når de griper inn i kapringsprosessen, vil de alltid gripe inn på et tidspunkt hvor piratene allerede er godt i gang med prosessen. De utfordringene som finnes med tanke på hvor en eventuell straffeforfølging av piratene skal skje, vil også kunne være et forsinkende ledd i en effektiv løsning av piratproblemene på lang sikt. Utlevering etter avtalen med Kenya innebærer at pirathandlingen må være foretatt på det åpne hav eller i kenyansk territorialfarvann. Piratene som eventuelt blir pågrepet i

⁵⁷ Schuman (2009)

somalisk territorialfarvann kan derfor ikke overleveres til Kenya, og alternativet blir derfor enten en utlevering til Somalia, som pr i dag er vanskelig eller umulig å gjennomføre på grunn av det nåværende sikkerhetssituasjonen, og at folkeretten ikke tillater utlevering til stater hvor piratene risikerer tortur eller dødsstraff, eller at piratene straffefølges i en av deltakerstatene i operasjonene i området, noe som i liten grad gjøres.

Selv om det er enighet om at piratbekjempelse på land er nødvendig for å løse problemet i et lengre tidsperspektiv, og FN-resolusjon 1851 åpner for dette, har det i liten grad vært gjort i praksis. Dette skyldes tilsynelatende selvpålagte restriksjoner. Slike selvpålagte restriksjoner kan være politiske føringar, at oppdraget ikke omfatter denne typen handlinger eller at ROEene ikke åpner for dette, eventuelt at ROEene som kan komme til anvendelse, ikke eller i liten grad frigis.

Det har blitt sagt om situasjonen i Malakkastredet at "you have to solve the problem on land, or you don't solve the problem"⁵⁸. Dette synet deles for situasjonen i Somalia av en rekke andre, blant annet Lars Bangert Struwe i hans rapport om behovet for en eventuell "Greater Horn of Africa Sea Patrol"⁵⁹.

⁵⁸ Schuman (2009)

⁵⁹ Struwe (2009) s. 5

3 Hva kan piratene tiltales for etter norsk og dansk rett?

Folkeretten, ved havrettskonvensjonen og FNs sikkerhetsråds gjeldende resolusjoner, gir hjemmel for å pågripe pirater, og lar det være opp til nasjonale domstoler å bestemme hvilken straff som skal idømmes. I norsk rett setter Grunnloven §96 skranker for å idømme straff på bakgrunn av folkeretten.⁶⁰ Det er heller ikke grunnlag for straff at Norge har en folkerettslig forpliktelse til å gjøre en handling straffbar, for eksempel ved ”konvensjonen til bekjempelse av ulovlige handlinger mot sikkerheten ved skipsfart” (SUA-konvensjonen).⁶¹ Det kreves at straff hjemles i et norsk straffebud. I henhold til dansk rett kan straff bare ilegges med hjemmel i lov, eller som er likestilt med lov, jfr. dansk straffelov §1.⁶²

I denne delen blir det først gitt en beskrivelse av kapringen av Maersk Alabama og med utgangspunkt i denne, vil det bli beskrevet hvilke straffebud i norsk og dansk rett som kan anvendes på pirathandlinger.

3.1 Kapringen av ”Maersk Alabama”⁶³

8 april 2009 ble det USA-registrerte lasteskipet ”MV Maersk Alabama” kapret av fire pirater, da det befant seg 240 nm sydøst for Eyl i Somalia, med kurs for Mombasa, Kenya. Piratene skjøt mot fartøyet i det de nærmet seg, og tok seg like etter om bord ved hjelp av en entringsstige.⁶⁴ To pirater som begge bar våpen tok seg opp på bro, etter at den ene piraten, Abduwali Abdukhadir Muse (tiltalte), først skjøt mot kapteinen fra dekk. Muse, som oppførte seg som leder av piratene, beordret deretter at fartøyet skulle stoppes. Han krevde også penger av kapteinen, og tok ca. 30.000 USD fra kapteinens safe. Muse ble videre med et av besetningsmedlemmene rundt på båten, og ble

⁶⁰ Eskeland (2006) s. 104

⁶¹ Eskeland (2006) s. 105

⁶² Straffeloven [Danmark]

⁶³ Wikipedia. *MV Maersk Alabama*. (2009)

⁶⁴ Westlaw. 2009 WL 1066054 (S.D.N.Y). The offences, punkt 13 og 14.

overmannet og brakt til fartøyets ”safe room”. Noen timer etterpå sa de resterende piratene at de ville forlate fartøyet hvis Muse ble returnert, og de fikk en livbåt. Kapteinen og piratene, inkludert Muse, forlot fartøyet i livbåten. Det ble opprettet radiokommunikasjon mellom piratene og den amerikanske destroyeren ”USS Bainbridge” som var i området.

Piratene truet flere ganger med å ta kapteinens liv dersom de ikke fikk seile uberørt bort fra området. Ved en anledning forsøkte kaptein Phillips å rømme, men ble skutt etter av piratene og deretter tatt om bord igjen hvor han ble bundet fast og slått. Kapringen endte med at skarpskyttere fra Navy SEALs som da befant seg om bord på USS Bainbridge, skjøt og drepte piratene som holdt kaptein Phillips fanget. Muse, som da var om bord USS Bainbridge, overgav seg og ble satt i arrest for siden å bli fraktet til USA for videre behandling av straffesaken mot han.

3.1.1 Straffesaken i USA

Pr dags dato (01.11.09) er ikke avgjørelsen i denne straffesaken publisert, og er derfor ikke tilgjengelig i sin helhet. Videre vil det kun bli redegjort for de punkter siktede er tiltalt for. Straffesaken blir ført i United States District Court, Southern District, New York.⁶⁵ Grunnen er oppgitt å være at FBI-kontoret i New York har spesialister til å ta seg saker hvor grov kriminalitet har blitt begått mot amerikanere i Afrika.⁶⁶

Det er flere usikkerhetsfaktorer rundt både siktedes korrekte navn og alder. Navnet som blir brukt i det videre, Abduwali Abdukhadir Muse, er det som er oppgitt i tiltalen.

3.1.1.1 Tiltale⁶⁷

Tiltalen er angitt som et oversatt sammendrag, med fokus på de punkter som kan få anvendelse i norsk og dansk rett.

⁶⁵ Westlaw. 2009 WL 1066054 (S.D.N.Y) og Westlaw. 2009 WL 1402087 (S.D.N.Y)

⁶⁶ Wikipedia. *Abduwali Abdukhadir Muse*. (2009)

⁶⁷ Westlaw. 2009 WL 1402087 (S.D.N.Y) og <http://uscode.house.gov/search/criteria.shtml>

Muse er tiltalt for å kapret, ranet og ved vold eller trusler om vold, tatt kontroll over et amerikansk-registrert skip (Maersk Alabama). I tillegg er han tiltalt for å ha tatt seg om bord, å ha båret og brukt et våpen samt truet kapteinen. Han er også tiltalt for frihetsberøvelse, trusler om drap og skade av kapteinen i hensikt å oppnå et gode fra en statlig organisasjon. Til sist er han tiltalt for å ha deltatt og planlagt forbund i den hensikt å foreta flere av handlingene som nevnt.

Muse er tiltalt for flere tiltalepunkter som hver for seg har en strafferamme på fengsel inntil livstid, eller å dømmes til døden. Usikre kilder antyder at Muse ble dømt til fengsel syv ganger livstid. Det fremgår ikke i tiltalepunktene om Muse er dømt som gjerningsmann eller medvirker, eller hvilken handling som ble utført av han alene, eller av de andre piratene. Det tas derfor utgangspunkt i at tiltalte i denne saken er å betrakte som gjerningsmann for samtlige tiltalepunkter. Det forutsettes også at informasjonen som fremgår av tiltalen er bevist, at tiltalte er å betrakte som tilregnelig, og at skyldkravene i de enkelte straffebud er oppfylt.

3.2 I norsk rett

I det videre blir det først redegjort for når det kan være aktuelt å benytte norsk rett i straffeforfølgelsen av pirater, og hvilke bestemmelser som kan komme til anvendelse. Det tas utgangspunkt i det som kan regnes som det primære operasjonsmønsteret i området i KNM Fridtjof Nansens operasjonsområde, det vil si hvor piratene ikke har noen tilknytning til verken fartøyet de kaprer eller forsøker å kapre, eller til Norge. Det vil deretter bli foretatt en vurdering av hvilke straffebud som kan komme til anvendelse overfor piraten fra kapringen av Maersk Alabama.

Den norske straffelovens virkeområde følger av Almindelig borgerlig Straffelov, 22 mai 1902 nr. 10 (straffeloven/strl.) §12. Det kan være aktuelt å straffeforfølge etter norsk straffelov dersom den kriminelle handlingen skjer om bord et norsk fartøy, jfr. strl. 12 nr 1 punkt d eller hjemmel i strl. §12 nr 4, punkt a, hvor enkelte forbrytelser, slik som kapring jfr. strl. §151a, hvor norsk straffelov kan få anvendelse mot en utlending i utlandet. Utlending må av sammenhengen forstås som en person uten norsk statsborgerskap eller person som ikke er hjemmehørende i Norge. Utlandet vil her være

alle steder som ikke er ”i riket”, jfr. §12 nr 1, som inkluderer åpen sjø utenfor noen stats territorialgrense og i en annen stats territorialfarvann.

Dersom et norsk fartøy blir kapret eller forsøkt kapret i åpen sjø, følger det av strl. §12 nr 1 punkt d, at norsk straffelov kan benyttes. I ”åpen sjø” innebærer at fartøyet befinner seg i et område utenfor noe lands territorialgrense.⁶⁸ Lov om sjøfarten, 24 juni 1994 nr. 39 (Sjøloven) §1 oppstiller de vilkår som må være oppfylt for at et fartøy skal regnes som norsk. For registreringspliktige⁶⁹ norske fartøy som ikke går i rute til/fra Norge, eller som tar frakt mellom norske havner, innebærer det at fartøyet er registrert i norsk internasjonalt skipsregister⁷⁰ (NIS) og kan føre norsk flagg⁷¹. En rekke fartøyer eiet av norske rederier er av økonomiske og andre årsaker ikke registrert i Norge. De er da som utgangspunkt ikke å regne som norske i henhold til sjøloven §1 jfr. straffeloven §12, og norsk straffelov får ikke anvendelse på dette grunnlag.

For noen forbrytelser og et lite antall forseelser gir strl. §12 nr 4 punkt a, hjemmel til å benytte norsk straffelov på handlinger som er begått av utlending i utlandet. Herunder faller bestemmelsene om allmennfarlige forbrytelser i straffelovens kapittel 14. Det følger av §13 at straffeforfølging av tilfellene nevnt i §12 nr 4 a kun kan skje etter Kongens bestemmelse. Slik beslutning skjer ved Kongelig resolusjon, og må være gjort før domfellelse.⁷² Bestemmelsen hindrer ikke at det blir foretatt ”rettslig forundersøkelse”⁷³. I Norge er det ”det nasjonale statsadvokatembetet” som tar avgjørelsen om å starte straffeforfølging i saker hvor mistenkte pirater blir pågrepet, og hvor Norge får forespørsel om piratene ønskes straffeforfulgt her i landet. ”Rådgivende operativ gruppe for vurdering av saker om straffeforfølging av mistenkte pirater” bestående av representanter fra Forsvarsdepartementet, Utenriksdepartementet, Justis-

⁶⁸ Lødrup (2005) note 51

⁶⁹ Sjøloven §11

⁷⁰ NIS-loven

⁷¹ Sjøloven §5

⁷² Rt 1976 251

⁷³ Rt 1964 374

og politidepartementet, riksadvokatembetet og det nasjonale statsadvokatembetet, vil foreta den innledende vurderingen.⁷⁴

Alle straffebudene spesielt omhandlet i underpunktene nedenfor kan anvendes når handlingen skjer om bord et norsk fartøy i åpen sjø, jfr. strl. §12 nr 1 punkt d, og kan når Kongen bestemmer, jfr. strl. §12 nr 4 punkt a, jfr. §13, anvendes mot utlending i utlandet.

3.2.1 Strl. §151a

Bestemmelsen rammer blant annet den som ”om bord i skip (...) ved vold, trusler eller på annen måte ulovlig tiltvinger seg kontroll over fartøyet eller for øvrig griper inn i seilassen”. Bestemmelsen kom for å oppfylle de forpliktelser Norge har etter SUA-konvensjonen og rammer kapringer i terrorhensikt, men også piraters kapringer som utføres i egen vinnings hensikt.

Det er et vilkår at gjerningspersonen befinner seg om bord i skipet. Ut fra alminnelig språkbruk innebærer ”om bord i skip” at vedkommende befinner seg på dekk eller ”inne i fartøyet”⁷⁵. Dette utelukker for eksempel de som befinner seg om bord i en skiff eller lignende, fordi de da befinner seg om bord i eget fartøy og som utgangspunkt kun kan finne seg om bord i et fartøy av gangen. Det oppstilles ikke vilkår om at gjerningspersonene må være om bord i fartøyet i en periode før kapringen, for eksempel at de må være passasjerer eller mannskap. For et skip vil dette være annerledes enn med et luftfartøy, fordi det i et luftfartøy er atskillig vanskeligere å ta seg om bord når luftfartøyet er underveis og det vil av den grunn som utgangspunkt kun ramme de som allerede er om bord når luftfartøyet forlater bakken. Det er ubestridt at tiltalte befant seg om bord i Maersk Alabama.

Det er videre krav til at gjerningsmannen ved ”vold, trusler eller på annen måte ulovlig tiltvinger seg kontroll over fartøyet eller for øvrig griper inn i seilassen(...)”.

⁷⁴ Hemmer (2009)

⁷⁵ Lødrup (2005) note 1231.

Hvis piratene først har kommet seg om bord, vil det at de har med seg skarpladde våpen i seg selv kunne være nok til bli sett på som en trussel. I denne saken skjøt tiltalte ved en anledning mot kapteinen på bro med AK-47 og i tillegg truet han kapteinen da tiltalte var kommet opp på bro.

Ordlyden ”ulovlig tiltvinger seg kontroll over fartøyet eller for øvrig griper inn i seilassen” rammer etter alminnelig forståelse vidt. I kjernen av ordlyden ligger for eksempel det å ta over den fysiske kommandoen av fartøyet. Det fremgår ikke av faktum at dette ble gjort i denne saken. Ordlyden vil også kunne omfatte det å ta den faktiske kommandoen over fartøyet, ved for eksempel det å true eller beordre kapteinen om bord til å endre kurs, fart eller på annen måte vike fra den planlagte seilassen. Tiltalte truet besetningen på bro med våpen og beordret kapteinen til umiddelbart å stanse fartøyet, og gjerningsbeskrivelsen anses med det som oppfylt.

3.2.2 Strl. §148

Det blir gjort rede for bestemmelsens innhold i den grad pirathandlinger kan omfattes. Bestemmelsen gjelder den ”som volder (...) sjøskade (...) hvorved tap av menneskeliv eller utstrakt ødelæggelse av fremmed eiendom lett kan forårsakes, eller som medvirker hertil”. I forbindelse med kapringen av Maersk Alabama ble det skutt mot fartøyet før piratene tok seg om bord, og også etter de var kommet om bord. Det fremgår ikke av faktum om eller hvilken skade dette medførte, og den videre drøftelsen vil derfor ikke knyttes direkte til denne kapringen.

”«Sjøskade» omfatter enhver skade på skip eller annet fartøy.”⁷⁶ Det er et vilkår at gjerningspersonen ”volder” skade, og det kreves ”årsakssammenheng mellom gjerningspersonens handling og skaden”⁷⁷. I tillegg kreves det at handlingen lett kan forårsake tap av menneskeliv eller utstrakt ødeleggelse. Bestemmelsen oppstiller imidlertid ikke krav til hvor omfattende den realiserte skaden er. Dette følger av ordlyden, og Høyesterett uttalte i Rt-2009-368 at bestemmelsen ”er utformet som et faredelikt jf. uttrykket ”lett kan forårsakes”. Etter ordlyden er det tilstrekkelig at det

⁷⁶ Matningsdal (2009) note 1226.

⁷⁷ Matningsdal (2009) note 1221.

konstateres en nærliggende mulighet for skader av et betydelig omfang. Sannsynlighetsovervekt kreves ikke.”⁷⁸

Høyesterett har i Rt-1990-999 uttalt at utstrakt ødeleggelse av fremmed eiendom vil ”i atskillig utstrekning måtte bero på en skjønnspreget vurdering hvor både omfanget av brannen og de verdier som ødelegges vil telle med.”⁷⁹ Saken gjaldt en ildspåsettelse, og førstvoterende gav videre uttrykk for at en skade på nærmere 10 millioner i denne saken var å anse som ”utstrakt ødeleggelse”. Høyesterett har i Rt-2009-368 videre uttalt at ”Uttrykket ”utstrakt ødelæggelse” sikter til skader av betydelig omfang så vel økonomisk som fysisk.”⁸⁰

Ved flere anledninger har piratene skutt mot skutesiden eller bro på fartøyet de har forsøkt å kapre. Det er ingen tvil om at det å skyte mot et fartøy med RPG-7 eller AK-47 kan føre til ødeleggelse av fartøyet og tap av liv. Det sies at mye av ammunisjonen til AK-47 i verden er panserbrytende, og skudd på nært hold med slik ammunisjon mot et fartøy kan utgjøre en utvidet fare, ved at for eksempel skipets tanker kan bli punktert og/eller at frakten kan bli truffet. Flere av fartøyene som har blitt kapret eller som har blitt forsøkt kapret, har vært lastet med høyeksplosiv eller lett antennelig frakt. Fartøyene som frakter slik last er forpliktet til å foreta merking i henhold til ”International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code”, jfr. ”International Convention for the Safety of Life at Sea” (SOLAS) kapittel 7 underpunkt A.⁸¹

Det vil derfor være mulig for piratene å se på forholdsvis god avstand hvilke fartøy som er lastet med farlig last. Dersom piratene allikevel velger å avfyre skudd mot fartøyet, kan det tale for at de har godtatt risikoen. Det vil kunne være nødvendig å foreta en konkret vurdering av våpen- og ammunisjonstype brukt, eventuelt sett opp mot fartøy og last. På grunn av større fartøyers konstruksjon, tanker og så videre, skal det

⁷⁸ Rt 2009 368

⁷⁹ Rt 1990 999

⁸⁰ Rt 2009 368

⁸¹ IMO. International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code. (u.å) og IMO. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. (u.å)

forholdsvis lite til før en skade medfører at skipet ikke lenger er sjødyktig, og må til kai eller dokk for reparasjon. Sett opp mot Høyesteretts bruk av uttrykket ”ustrakt ødeleggelse” i Rt-1990-999 og Rt-2009-368 vil en skade som fører til at et skip ikke lenger er sjødyktig, eller hvor fartøyet i en viss periode må ligge til kai for reparasjoner kunne sies å være ”ustrakt ødeleggelse”.

Dersom handlingen er begått om bord et norsk fartøy i åpent hav vil §291 om skadeverk eller §292 om grovt skadeverk, kunne anvendes i tillegg til §148. Dersom handlingen er begått av utlending i utlandet, jfr. §12 nr 4, punkt a kan §292 anvendes.

3.2.3 Strl. §159

Bestemmelsen rammer den ”som i hensikt å bevirke eller medvirke til en i §§148, 151 a (...) omhandlet forbrytelse eller art av forbrytelse inngår forbund med noen”.

Forarbeidene sier at bestemmelsen ”setter straff for nærmere bestemte forberedelseshandlinger som ellers ville ha vært straffrie. Den regner opp en del lovbrudd som skal være straffbare selv om gjerningspersonen bare er på forberedelsesstadiet”.⁸² Oslo tingrett siterer Bratholm/Matningsdal om ordlydens rekkevidde.⁸³ Forbund innebærer at det må være inngått en endelig avtale som er alvorlig ment. Det kreves ikke at avtalen er skriftlig eller at det er angitt ”en bestemt utførelsesplan”. Forbrytelsen er fullbyrdet i det avtalen er inngått. Dette innebærer at det ikke vil være en straffriende tilbaketreden fra forsøk hvis planen senere oppgis.⁸⁴

Dersom forbrytelsen avtalen omhandler fullbyrdes, kan §159 anvendes i tillegg til det respektive straffebud. Bestemmelsen kan også anvendes selvstendig når avtale er etablert, og muliggjør derfor straffeforfølging av pirater som er i en forberedende fase av kapringsprosessen, og hvor det kan være usikkert om piratene har krysset grensen forberedende handlinger og straffbart forsøk etter §151a.

⁸² Ot.prp.nr.64 (1998-1999)

⁸³ TOSLO-2007-167415-2

⁸⁴ TAUAG-2007-58381

3.2.4 Strl. §267

Bestemmelsen rammer ”den som i hensikt derved å skaffe seg (...) uberettiget vinning, bemektiger seg en gjenstand (...) ved å øve vold mot en person eller sette ham ute av stand til forsvar eller ved hjelp av trusler som framkaller alvorlig frykt for vold mot noens person”.

Det følger av bestemmelsen at gjerningsmannen må bemektige seg en gjenstand som tilhører en annen. Det følger av sikker rettspraksis at penger er å regne som gjenstand etter denne bestemmelsen. Tiltalte krevde penger av kaptein Phillips som sammen med tiltalte og nok en bevæpnet pirat hentet ut USD 30.000,- fra fartøyets safe.

Bemektigelsen må skje ved ”å øve vold mot en person (...) eller ved hjelp av trusler som framkaller alvorlig frykt for vold mot noens person”. Høyesterett la i Rt-1985-596 til grunn at det måtte kreves en subjektiv fryktfølelse hos fornærmede. Det fremgår ikke direkte av faktum i denne saken at en slik subjektiv fryktfølelse var tilstede hos kaptein Phillips, men tiltaltes våpenbruk og handlemåte er i alle tilfeller egnet til å fremkalle slik frykt og jeg forutsetter derfor at en kravet om subjektiv fryktfølelse var oppfylt i dette tilfellet.

Det kreves også at handlingen utføres med vinnings hensikt. Tiltalte uttalte at han ville ha penger før handlingen ble foretatt, og kapteinen og tiltalte gikk av den grunn til fartøyets safe for å hente ut pengene. Det synes med dette klart at handlingen som ble foretatt faller innenfor gjerningsbeskrivelsen av straffebudet.

Bestemmelsens annet ledd kan anvendes dersom det blir framsatt krav om løsepenger. I denne saken fremgår det bare at det ble krevet fri gjennomfart, og vilkåret om at handlingen må volde ”tap eller fare for tap” er ikke oppfylt.

3.2.5 Strl. §269

Bestemmelsen rammer de som ”indgaar Forbund med nogen om at forøve Ran”. Hva som er å regne som ran følger av §267. Det følger ikke av bestemmelsens ordlyd at ransobjektet må være identifisert. Det følger av forarbeider og rettspraksis at ”forbund” skal forstås på samme måte som i blant annet §§94 og 159, og at det derfor må eksistere en avtale om å begå forbrytelsen. Det må foretas en konkret vurdering i det enkelte

tilfellet for å avgjøre om en slik avtale har kommet i stand. Bestemmelsen innebærer at pirater som har til hensikt å rane, men som enda ikke har valgt ut et spesifikt ransobjekt, vil kunne omfattes.

Forbundet må være gjort i hensikt å utøve ran. Bestemmelsene om ran følger av straffeloven §267. Dersom piratene ikke tiltvinger seg kontroll over fartøyet, vil det bli en vurdering om man skal straffe etter fullbyrdet ran, jfr. §267, og/eller forsøk på kapring jfr. §151a. Straffebudet har i liten grad vært brukt i rettspraksis, og dersom ranet blir gjennomført er §267 ansett å konsumere §269, slik at kun §267 kommer til anvendelse.⁸⁵ Matningsdal har i Norsk lovkommentar til straffelovens §159 gitt uttrykk for at slik konsumering ikke finner sted etter §159.

Tiltalte i denne saken gjennomførte ranet og bestemmelsen er dermed ansett ikke å komme til anvendelse. Bestemmelsen rammer forberedelseshandlinger, og vil kunne anvendes mot pirater som blir pågrepet på et tidlig stadium i kapringsprosessen.

3.2.6 Andre bestemmelser som kan komme til anvendelse

Dersom handlingene blir foretatt om bord et norsk fartøy i åpen sjø, jfr. §12 nr 1 punkt d, vil det kunne være aktuelt å anvende alle straffebud i norsk lovgivning som har en gjerningsbeskrivelse som omfatter den aktuelle handling. Dette vil blant annet inkludere bestemmelsene i straffeloven kapittel 22, forbrytelser mot liv, legeme og helbred, §222 trusler, §223 om frihetsberøvelse og en rekke andre straffebud.

For handlinger som foretas av utlending i utlandet, vil hvilke straffebud som kan anvendes være avhengig av om handlingen omfattes av gjerningsinnholdet i et straffebud som faller innenfor strl. §12 nr 4 punkt a, jfr. §13.

3.2.6.1 Norsk rett i forhold til straffesaken i USA; momenter med betydning for reaksjonsfastsettelsen

I den amerikanske straffesaken er tiltalte tiltalt for å ha båret våpen. I norsk rett vil det i dette tilfellet ikke være å anse som en selvstendig forbrytelse, men vil kunne være en

⁸⁵ Andenæs (2008) s. 38

skjerpende omstendighet i forhold til andre straffebud – for eksempel i vurderingen om ran, jfr. §267 skal anses som grovt og om trusler, jfr. §222 er utført under særlig skjerpende omstendigheter, men den følge at strafferammen forhøyes.

Tiltaltes alder er oppgitt å være 15-16 år av hans foreldre og det sies at han selv har oppgitt å være en alder som varierer mellom 12 og 26 år. Dommer Andrew J. Peck avgjorde at siktede kunne tiltales som voksen, men det fremgår ikke på hvilket grunnlag avgjørelsen ble tatt. I norsk rett er alder et objektivt straffbarhetsvilkår slik at dersom tiltalte er under den kriminelle lavalder jfr. Strl. §46, vil han ikke kunne straffes uavhengig av hvor rettsstridig handlingen ellers måtte anses å være.

Tiltaltes alder vil også ha betydning under reaksjonsfastsettelsen. Det følger av strl. §55 at 21 års fengsel ikke kan anvendes på straffbare handlinger som er foretatt på et tidspunkt hvor gjerningsmannen var under 18 år. Straffen kan også innen samme straffart nedsettes under det lavmål som er bestemt for handlingen, og, når forholdene tilsier det, til en midlere straffart. Dette innebærer at den, foruten i spesielle tilfeller jfr. §§ 60 a, 61 og 62, maksimale straff som kan idømmes en person som var under 18 år på gjerningstidspunktet, er 15 år, jfr. §17, pkt a. Høyesterett har i en rekke dommer lagt vekt på domfeltes unge alder som en faktor som påvirker straffeutmålingen.⁸⁶ I Rt-1996-141 uttalte Høyesterett at ”Domfeltes ungdom og mangel på modenhet må ha vesentlig betydning når man skal bedømme hans handlemåte. Det kan ikke ventes samme evne til å bedømme konsekvensene av en handling hos en femtenåring som hos en voksen. Også evnen til å finne andre utveier må vurderes ut fra hans alderstrinn.”

I tillegg til ung alder, vil subjektivt modenhetsnivå hos tiltalte kunne ha betydning, jfr. ovenfor og Rt-1996-141.⁸⁷ Gjerningsmannens oppvekstvilkår vil kunne ha en – om ikke annet begrenset – betydning i straffeutmålingen, og vil trekke i formildende retning.⁸⁸ Høyesterett gav i Rt-1981-915 uttrykk for at domfeltes vanskelige oppvekstvilkår skulle bli tillagt vekt som formildende omstendighet. Ung alder, vanskeligheter rundt

⁸⁶ Rt 2007 626, Rt 2001 695 og Rt 1995 40

⁸⁷ Eskeland (2006) s. 437 jfr. Rt 1995 1894 og Rt 1996 71

⁸⁸ Eskeland (2006) s. 438

aldersbestemmelse og problematiske oppvekstvilkår vil kunne få en betydning i forbindelse med eventuelle straffesaker mot pirater. Den typiske somaliske pirat er en ung mann med gjennomsnittsalder mellom 20 og 35 år, og det finnes flere eksempler på at piraten har vært atskillig yngre. Et annet eksempel på at den mistenkte piratens unge alder får betydning, er en pågående sak mot to mistenkte pirater fra kapringen av den spanske fiskebåten ”Alakrana”. Den ene piraten viste seg å være under 18 år, og den spanske domstolen bestemte derfor at han skulle løslates.⁸⁹

Hvis retten anser at domfelte har handlet ut fra et ”idealistisk motiv som retten anser for aktverdig”⁹⁰, kan dette trekke i formildende retning. Usikre kilder har antydnet at Muse ønsket å kapre et skip for å kunne finansiere drømmen om å dra til USA sammen med sin mor, slik at hun ”skulle slippe å sitte mer i denne stekende solen”.⁹¹ De opplysninger som finnes om den omtalte sak, indikerer at det ikke er tilstrekkelig til at det vil bli gitt nevneverdig vekt.

Enkelte pirater hevder at de er ”the Robin Hoods of the sea”, hvor motivet er å hindre ulovlig fiske i somalisk økonomisk sone, og hvor inntil 20% av løsepengene fra kapringer gis til de fattige og andre som hjelper piratene på land.⁹² Hvor stor vekt dette vil bli tillagt vil måtte bli en konkret vurdering i den enkelte sak.

I amerikansk rett ble tiltalte dømt til flere ganger livstidsstraff i fengsel. Dette vil det ikke være anledning til etter norsk rett. Det følger av strl. §62 at det skal anvendes en felles frihetsstraff som ikke må ”overstige det dobbelte av den høyeste straff” som kan idømmes etter noen av de enkelte forbrytelsene eller forseelsene.

⁸⁹ Webb (2009)

⁹⁰ Eskeland (2006) s. 434

⁹¹ Krokfjord (2009)

⁹² Adow (2009)

3.3 I dansk rett

Dansk straffelov kan få anvendelse på danske fartøyer som befinner seg utenfor ”et myndighetsområde”, jfr. dansk straffelov (strfl) §6⁹³, det vil si utenfor noen stats territorialfarvann.⁹⁴ Et fartøy er å regne som dansk når det er et dansk krigsfartøy, eller når det seiler under dansk flagg, jfr. Søloven⁹⁵ §§1-2 og lov om Dansk Internasjonalt Skibsregister.⁹⁶ Dansk straffelov kan også få anvendelse på handlinger foretatt på et ”fremmed myndighetsområde” dersom de er rettet mot noen som er dansk statsborger eller har fast opphold i Danmark, jfr. §7a. Dette gjelder kun dersom handlingene omfatter grov vold, frihetsberøvelse, røveri eller en allmennfarlig forbrytelse, jfr. §7a stk 2.

Det følger av §8 at dansk straffejurisdiksjon også kan gjelde når gjerningsmannen ikke har noen tilknytning til Danmark, når ”handlingen krænker den danske stats selvstændighed, sikkerhed, forfatning eller offentlige myndigheder eller en embedspligt mod staten”, jfr. §8 punkt 1. Dette innebærer de forbrytelser som er omhandlet i straffelovens kapittel 12-14 og 16.⁹⁷

Dansk strafferettsjurisdiksjon gjelder også dersom handlingen er omfattet av en internasjonal bestemmelse, hvor Danmark er forpliktet til å ha straffejurisdiksjon, jfr. §8 punkt 5.⁹⁸

3.3.1 §183a – Kapring

Bestemmelsen er en del av kapittel 20, allmennfarlige forbrytelser, og vil kunne anvendes dersom handlingen er foretatt mot et dansk fartøy, eller av eller mot en person med tilknytning til Danmark, jfr. §§6, 7a og 8a.

⁹³ Straffelov [Danmark]

⁹⁴ Karnov Danmark. *Information om LBKG 2008-11-06 nr 1068*. (2008). Note 27

⁹⁵ Sølov [Danmark]

⁹⁶ Karnov Danmark. *Information om LBKG 2008-11-06 nr 1068*. (2008). Note 24

⁹⁷ Karnov Danmark. *Information om LBKG 2008-11-06 nr 1068*. (2008). Note 50

⁹⁸ Karnov Danmark. *Information om LBKG 2008-11-06 nr 1068*. (2008). Note 54

Bestemmelsen er en følge av Danmarks ratifikasjon av SUA-konvensjonen som pålegger staten å gjøre pirathandlinger straffbare, og er med det bestemmelse hvor ”handlingen er omfattet af en international bestemmelse, ifølge hvilken Danmark er forpligtet til at have straffemyndighed”, jfr. §8 punkt 5.⁹⁹ Plikten i SUA-konvensjonen gjelder allikevel bare når danske fartøy er involvert, handlingen foretas i Danmark, eller ble foretatt av en person som oppholder seg i Danmark.¹⁰⁰ Danmark har ikke i sin straffelov en hjemmel til universell jurisdiksjon, slik som norsk straffelov §12 nr 4, punkt a. I det følgende forutsettes det derfor at Maersk Alabama er å regne som dansk fartøy, og at bestemmelsen med det kan få anvendelse.

Bestemmelsen rammer den ”(...) som ved ulovlig tvang, jf. § 260, tager kontrollen over (...) et skib (...) eller griber ind i dets manøvrering(...)”.

§183a medførte ingen utvidelse av det straffbare området i dansk rett, men omhandler de tilfeller hvor gjerningsmannen, ved handlinger som omfattet av §260, tiltvinger seg kontroll over skipets manøvrering eller bruk.¹⁰¹ Det er uten betydning om handlingen har medført en konkret fare i det aktuelle tilfellet.¹⁰² I avgjørelsen publisert U1996-1398V ble gjerningspersonen dømt for overtredelse av §183a ved at han overtok kontrollen av en ferje ved å true med en uladd rifle.¹⁰³ Tiltalte tok seg om bord i Maersk Alabama og grep inn i manøvreringen ved at han beordret full stans, og for øvrig tok kontroll over skipets videre bevegelser.

3.3.2 §260 – Ulovlig tvang

Bestemmelsen er en del av kapittel 26 – forbrytelser mot den personlige frihet.

Bestemmelsen kan bare anvendes dersom en med tilknytning til Danmark har vært involvert, jfr. §§6-7a.

⁹⁹ Karnov Danmark. *Information om LBKG 2008-11-06 nr 1068*. (2008). Note 779

¹⁰⁰ Feldtmann (2009)

¹⁰¹ Waaben (1999) s. 183

¹⁰² Karnov Danmark. *Information om LBKG 2008-11-06 nr 1068*. (2008). Note 780

¹⁰³ U1996-1398V. [Danmark]

Bestemmelsen rammer ”(...) den, som 1) ved vold eller ved trussel om vold, om betydelig skade på gods, om frihedsberøvelse (...) tvinger nogen til at gøre, tåle eller undlade noget,(...)”.

Ulovlig tvang ”består i at en person ved visse midler tvinger nogen til noget”.¹⁰⁴ Tiltalte tvang med våpen i hånd kapteinen til å stanse fartøyet samt beordre resten av besetningen til bro, og handlingen faller med det inne under gjerningsbeskrivelsen. Det er et krav til forsett hos gjerningsmannen, og han ”skal have forstået at hans ord eller adfærd havde en truende karakter, og han skal have tilsigtet eller på anden måde haft forsett til at virke bestemmende”.¹⁰⁵ Det er ikke krav til at gjerningsmannen hadde forsett om å gjøre alvor av truslene.¹⁰⁶ ”Vold” kan i tillegg til vold slik det følger av strfl. §244, også omfatte både mindre alvorlig vold, som ikke ville vært straffbar etter denne bestemmelsen.¹⁰⁷

Bestemmelsen rammer også tiltaltes krav under kommunikasjonen med USS Bainbridge, der han ved å true med å drepe kaptein Phillips krevde at fartøyet han befant seg i skulle få seile fritt ut av området, og med det at USS Bainbridge ikke skulle utøve sin rett til å gripe inn.

3.3.3 §288 – Røveri

Bestemmelsen kan bare anvendes dersom en person eller fartøy med tilknytning til Danmark har vært involvert, jfr. §§6-7a. Det forutsettes i det videre at Maersk Alabama var å anse som dansk fartøy.

Straffebudet rammer den som i hensikt å ”skaffe sig eller andre uberettiget vinding (...) ved vold eller trussel om øjeblikkelig anvendelse af vold (...) fratager eller aftvinger nogen en fremmed rørlig ting.”

¹⁰⁴ Waaben (1999) s. 37

¹⁰⁵ Waaben (1999) s. 39

¹⁰⁶ Waaben (1999) s. 39

¹⁰⁷ Waaben (1999) s. 40

Bestemmelsen gjelder tilfeller som er grovere enn en ren formueskrenkelse, og det er at krav til at handlingen utføres ved vold eller trussel om øyeblikkelig bruk av vold.¹⁰⁸

Bestemmelsen omhandler handlinger tilsvarende ”ran” i norsk rett.¹⁰⁹

Det er et vilkår at handlinger skjer med den hensikt å ”skaffe seg eller andre uberettiget vinding”, jfr. §288, 1. Ledd.

Handlingen må innebære ”vold eller trussel om øyeblikkelig anvendelse af vold”. Vold skal forstås slik at maktbrukens nedre grense vil være tilsvarende den i §244.

”Øyeblikkelig” innebærer ikke bare trussel om den umiddelbare vold, men innenfor den tid gjerningsmannen er tilstede. Vold eller trusler om vold kan bli utøvd overfor en tredjemann.¹¹⁰ Tiltalte hadde benyttet våpenet sitt, og bar fortsatt våpen ved han tok USD 30.000,- fra kapteinen som de hentet i fartøyets safe. Dette innebærer at denne delen av gjerningsbeskrivelsen er oppfylt.

Det følger også at gjerningsmannen ”fratager eller aftvinger nogen en fremmed rørlig ting”. I tillegg til de tilfeller hvor tingen er i umiddelbar nærhet av offeret, omfattes også de tilfeller hvor gjerningsmannen tiltvinger seg adgang til ”at fjerne penge fra hans kontor”.¹¹¹ Det er krav til at vold eller trusler har blitt anvendt i den hensikt å bortta tingen. Gjerningsbeskrivelsen i dette straffebudet er oppfylt for tiltaltes ”røveri” av penger fra kapteinen.

3.3.4 §261 Frihedsberøvelse

Bestemmelsen rammer den som har ”berøvet en anden friheden”. Handlingen innebærer at fornærmede blir tvunget til å oppholde seg på et ”forholdsvis snævert afgrænset område”, slik som en båt.¹¹² Tiltalte befant seg først om bord Maersk Alabama, hvor besetningen på 20 mann i større og mindre grad ble forhindret fra å forlate eller bevege

¹⁰⁸ Waaben (1999) s. 155

¹⁰⁹ Waaben (1999) s. 155

¹¹⁰ Waaben (1999) s. 155

¹¹¹ Waaben (1999) s. 156

¹¹² Waaben (1999) s. 42

seg rundt på fartøyet. Bestemmelsen rammer også tiltaltes tilfangetakelse av kaptein Phillips om bord i livbåten.

3.3.5 Andre bestemmelser som kan komme til anvendelse

På lik linje med norsk rett er det en rekke andre bestemmelser som kan få anvendelse på pirathandlinger. Dette gjelder blant annet straffelovens kapittel 25, forbrytelser mot liv og legeme, slik som §237 Manddrap og §§244-246 Vold, og kapittel 28 om formuesforbrytelser. I tillegg vil §§21 og 22 om forsøk og tilbaketreden fra forsøk kunne anvendes sammen med andre straffebud.

3.3.5.1 Dansk rett i forhold til straffesaken i USA; momenter med betydning for reaksjonsfastsettelsen

På lik linje som i Norge er den kriminelle lavalder i Danmark 15 år, jfr. Strfl. §15. Dette innebærer at dersom det skulle vise seg at tiltalte var yngre enn 15 år da den kriminelle handlingen ble foretatt, vil han ikke kunne straffes.

Straffeloven kapittel 10, §80 følgende, gir veiledning i hvilke momenter som skal tillegges vekt ved fastsettelse av straffen. Det følger av §82, første ledd at det forhold at gjerningspersonen ikke var fylt 18 år på gjerningstidspunktet normalt skal være en formildende omstendighet under strafffastsettelsen. Utgangspunktet er at straff i fengsel kan idømmes på livstid, eller på tid mellom 7 dager og 16 år, og 20 år i spesielle tilfeller, jfr. strfl §33. For en gjerningsperson som ikke var fylt 18 år da handlingen ble foretatt, følger det av §33, 3. ledd at straffen ikke kan overstige fengsel i 8 år. Bestemmelsen utelukker ikke at forvaring kan idømmes, jfr. U.2006.2406H.

3.4 Delkonklusjon

Norsk og dansk rett har store likhetstrekk når det gjelder straffebestemmelser som kan komme til anvendelse på pirathandlinger. Dette gjelder også enkelte momenter som kan få betydning ved reaksjonsfastsettelsen. Det er imidlertid tre vesentlige forskjeller som kan få betydning. Fengselsstraff i Danmark er inntil på livstid, mot maksimalt 21 år når det gjelder de bestemmelser som kan komme til anvendelse i norsk rett. I tillegg har det i norsk rett de senere år kommet flere hjemler som gjør ellers straffrie forberedende handlinger straffbare, slik som §159. Det finnes ikke tilsvarende bestemmelse i dansk rett. En handling som er utført ”i forening” skal i dansk rett tillegges vekt som en

skjerpende omstendighet, jfr. strfl. §81 nr 2, men dette har kun betydning når handlingen som er foretatt er straffbar etter andre bestemmelser.

Den største og mest betydningsfulle forskjellen er allikevel det at Danmark mangler hjemmel i nasjonal rett for universell jurisdiksjon overfor pirater.

4 Avslutning

Det mest urovekkende er at piratproblemet tilsynelatende kun kan symptombehandles på sjøen, og at dette kun er å anse som brannslukking fremfor en god og varig løsning på sikt. I et langtidsperspektiv er det derfor nødvendig å bekjempe piratproblemet også på land, hvor én løsning kan være å bidra til utviklingen av en mer fungerende somalisk stat med et rettsvesen og en politistyrke som kan stoppe bakmennene eller piratangrepet på et tidligere tidspunkt.¹¹³ I tillegg må det også brukes ressurser på å finne og forebygge de viktigste grunnene til at piratvirksomhet oppstår og/eller på å bidra til at befolkningen selv ønsker å gjøre noe med problemet.

En effektiv bekjempelse av piratproblemene er ikke bare knyttet til juridiske utfordringer, slik som forskjellige rettsregler og universell jurisdiksjon, men også politiske og økonomiske hensyn kan ha betydning. Dagens symptombehandling krever enorme ressurser i mange ledd, uten at det medfører en bedring av problemet i et langsiktig perspektiv.

Pirater som pågripes og som kan og skal overleveres til kenyanske myndigheter for straffeforfølgning må fraktes til Kenya. For FNAN vil dette ofte innebære kostbar operasjonell nedetid hvor fartøyet ikke er i stand til å løse sitt oppdrag med å patruljere for pirater. Det er også ressurskrevende å ha mistenkte pirater i arrest om bord, og blant annet den europeiske menneskerettighetskonvensjon (EMK) artikkel 6 og FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter (SP) artikkel 14 setter skranker for hvor lenge piratene kan holdes i arrest før saken må prøves i en domstol. Dette kombinert med at få pirater har fått prøvet sin sak i kenyanske domstoler, og man derfor ikke vet sikkert hva som skal til for å oppfylle de beviskrav kenyansk rett oppstiller for å få de mistenkte piratene dømt, innebærer at man har vært varsomme med å pågripe mistenkte pirater som har blitt pågrepet på et tidlig tidspunkt i kapringsprosessen.

¹¹³ Struwe (2009) s. 5

Overleveringsavtalen med Kenya har også medført et behov for å oppgradere fengslene i landet slik at de holder den standard som er nødvendig for å oppfylle kravene som stilles i folkeretten til at internasjonale styrker kan overlevere piratene dit. Siden piratene i all hovedsak er somaliske og ikke kenyanske, innebærer dette at fengslene og rettssystemet forbedres i nabostaten til problemene, og at jobben derfor må gjøres på nytt når situasjonen i Somalia gjør det mulig.

Det er store forskjeller i hvilke rettsregler de forskjellige deltakerstatene opererer med. Oppgaven har sett på de forskjeller og likheter som finnes mellom bestemmelsene i norsk og dansk rett. Felles rettshistorie og samarbeid mellom de to statene har ført til at det først og fremst er likheter og i mindre grad forskjeller mellom de to statenes bestemmelser som omhandler piratvirksomhet. Straffebudene som omhandler kapring, henholdsvis norsk straffelov §151a og dansk straffelov §183a er begge endret til å omhandle også skip, på bakgrunn av SUA-konvensjonen og begge straffebudene kom til på omtrent samme tid. Dette har vært medvirkende årsaker til at straffebudene i utforming og innhold har store likheter.

En betydningsfull forskjell mellom norsk og dansk rett, er §§159 og 269 i norsk rett som gjør ellers straffrie forberedelseshandlinger, straffbare. Bestemmelsene kan med dette ramme handlinger som er foretatt før personene kan defineres som pirater, jfr. havrettskonvensjonen. Dersom det skulle bli aktuelt å gå til aksjoner mot piratenes landbaser i Somalia, med hjemmel i FNs sikkerhetsråds resolusjon 1851, innebærer §159 at det kreves at avtale er inngått om kapring eller annen ”art av forbrytelse” som listet opp i §159. Det kreves ikke at utførelsen er påbegynt, eller at avtalen sier noe om tid, sted eller lignende.¹¹⁴ Avtale om medvirkning til kapring er straffbart jfr. §159 jfr. §151a annet ledd og straffansvaret er ikke betinget av at den straffbare handlingen det er avtalt å utføre faktisk blir begått.¹¹⁵

¹¹⁴ TOSLO-2007-167415-2

¹¹⁵ Matningsdal (2009) note 1354

De strengeste straffene i Norge og Danmark blir, sett opp mot antall straffer som blir avsagt pr år, kun sjelden idømt. I både Norge og Danmark vil en gjerningspersons unge alder være noe som vil bli tillagt vekt ved straffebehandlingen. I USA avhenger hvilke straffer og straffereaksjoner som kan idømmes av hvilke stats rettsregler saken dømmes etter. Den strengeste straffen i mange stater i USA er dødsstraff, og ca 3350 personer venter på at dødsstraffen skal fullbyrdes.¹¹⁶ Både dødsstraff og livsvarig fengsel uten mulighet for benådning kan idømmes mindreårige gjerningsmenn.¹¹⁷ Straffesaken mot piraten fra Maersk Alabama i USA, viste at piraten risikerte atskillig strengere og mer langvarig straff i USA, enn det han kunne ha fått etter norsk og dansk rett.

Dansk straffelovs manglende hjemmel til å straffeforfølge pirater uavhengig av hvilke stater som er involvert, kan være et hinder i en effektiv bekjempelse av piratene. Det innebærer at dersom et dansk fartøy igjen blir en del av operasjonene utenfor Adenbukta og Somalia, og de pågriper pirater, vil de enten måtte overlevere til en av statene som styrken har overleveringsavtale med, for eksempel Kenya, eller til en stat som har hjemmel til å straffeforfølge og som ønsker å straffeforfølge. Siste mulighet er å la piratene gå fri, slik resultatet ble med de ti piratene som ble satt i land etter å ha vært pågrepet av Absalon i september 2008.¹¹⁸

Juridiske forskjeller statene imellom behøver ikke nødvendigvis være noe problem, men det kan medføre utfordringer. Med noen få unntak har europeiske fartøy i liten grad gjort bruk av dødelig vold eller foretatt aksjoner for å frigi personer som er tilfangetatt. Det har også vært forholdsvis liten sjanse for å bli straffeforfulgt og piratene risikerer bare milde dommer dersom de blir dømt, sammenlignet med for eksempel USA eller i deres eget hjemland. Dette kan føre til at piratene i større grad velger fartøy å kapre på bakgrunn av nasjonalitet, og ikke vilkårlig slik erfaringene hittil har indikert at piratene i de fleste tilfeller har gjort. Enkelte rapporter tyder på at piratene allerede er klar over at europeiske fartøy eller borgere gir høyere

¹¹⁶ Amnesty International Norge. *USA*. (u.å.)

¹¹⁷ Amnesty International Norge. *USA dømmer barn til livstid i fengsel*. (2005)

¹¹⁸ NTB (2009)

løsepenge­summer.¹¹⁹ For pirater vil en straffeforfølging i Europa også kunne være en billett til asyl eller et lengre opphold i den europeiske staten straffeforfølgelsen skjer fordi det ved frikjennelse eller etter endt soning ikke vil bli mulig å sende dem tilbake til hjemlandet.

Norsk rett er forholdsvis godt egnet til å håndtere straffesaker mot pirater dersom det skulle bli aktuelt å straffeforfølge pirater i Norge. Dette er på grunn av den universelle jurisdiksjonen som har kommet til uttrykk i strl. §12 nr 4 bokstav a, som i all hovedsak dekker de straffe­bestemmelser som kan være aktuelt å benytte i en straffesak mot pirater. Strl. §159 gjør det straffbart å inngå avtale om å kapre et fartøy og strl. §269 omhandler forbund om å utføre ran. Begge bestemmelsene kan benyttes mot utlendinger i utlandet, og vil derfor kunne være aktuelt å benytte overfor pirater tidlig i kapringsprosessen. Spørsmålet blir derfor hva som skal til for at det skal være politisk vilje til å ta en straffesak mot pirater her i landet, jfr. strl. §13.

¹¹⁹ N (2009)

5 Bibliografi

5.1 Lover, forarbeider og konvensjoner

5.1.1 Lover og forarbeider (Norge)

1902 Almindelig borgerlig straffelov (straffeloven) av 22. mai 1902 nr 10.

1987 Lov om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven) av 12. juni 1987 nr. 48.

1988-1989 Ot.prp.nr.79 Endringer i straffeloven og straffeprosessloven m.m (skjerpete strafferammer for voldsforbrytelser, straff for innførsel av pornografi, styrking av domstolenes fagkyndighet i saker om økonomisk kriminalitet, raskere behandling av straffesaker m.m)

1994 Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39.

1998-1999 Ot.prp.nr 64 Om lov om endringer i straffeprosessloven og straffeloven mv (etterforskningsmetoder mv).

5.1.2 Lover (utenlandske)

Evidence act The evidence act.

[Kenya] (http://www.kenyalaw.org/kenyalaw/klr_app/view_cap.php?CapID=63)

DIS-loven Lovbekendtgørelse nr. 273 om Dansk Internationalt Skibsregister af 11.

[Danmark] April 1997.

(<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=84441>)

Straffeloven Lovbekendtgørelse nr. 1068 af 6. November 2008, som ændret senest

[Danmark] ved lov nr 1404 af 27. Desember 2008.

(<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=121398>)

Søloven [Danmark] Lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. Juni 2004, som ændret senest ved lov nr 106 af 13. Februar 2001.
(<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=26590>)

5.1.3 Konvensjoner

EMK Konvensjon om beskyttelse av menneskerettighetene og de grunnleggende friheter – EMK av 4. November 1950.

Havrettskonvensjonen United Nations Convention on the Law of the Sea of 10. December 1982

Konvensjon om det åpne hav Convention on the High Seas 1958

SOLAS International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.

SP De forente nasjoners internasjonale konvensjon om sivile og politiske rettigheter av 16. desember 1966.

SUA-konvensjonen Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988.

5.2 Domsregister

Rt 1964 374

Rt 1976 251

Rt 1985 596

Rt 1990 999

Rt 1991 95 (Sjekk-kjennelsen)

Rt 1995 40

Rt 1995 1894

Rt 1996 71

Rt 2001 695

Rt 2007 626

Rt 2009 368

TAUAG-2007-58381

TOSLO-2007-167415-2

U1996-1398V. [Danmark]

U2006-2406H. [Danmark]

Westlaw 2009 WL 1066054 (S.D.N.Y) (Complaint) [USA]

Westlaw 2009 WL 1402087 (S.D.N.Y) (Indictment) [USA]

5.3 Litteraturliste

Adow, Mohammed. *The pirate kings of Puntland*. Somalia, 2009.

<http://english.aljazeera.net/news/africa/2009/06/2009614125245860630.html> [Sisert 20.11.2009]

Aftenbladet.no. *Syrisk kaptein drept av somaliske pirater*. 2009.

http://aftenbladet.no/utenriks/1084091/-__Syrisk_kaptein_drept_av_somaliske_pirater.html [Sisert 20.10.2009]

Amnesty International Norge. *USA*. Norge, u.å.

<http://www.amnesty.no/web.nsf/pages/USA> [Sisert 01.11.2009]

Amnesty International Norge. *USA dømmer barn til livstid i fengsel*. Norge, 2005.

<http://www.amnesty.no/web.nsf/pages/2FF04458E5DB3198C1257096004558AC> [Sisert 01.11.2009]

Andenæs, Johs og Andorsen, Kjell V. *Spesiell strafferett og formuesforbrytelsene*. Oslo, 2008.

Ask, Alf Ole. *Norge skal lede FNs piratgruppe*. New York, 2009.

<http://www.aftenposten.no/nyheter/uriks/article3262559.ece> [Sisert 22.11.2009]

Bringeland, Bjarne. *Fregatten Absalon pågrep pirater*. Stavanger 2009.

<http://stavangeravisen.no/art.asp?id=46175> [Sisert 20.10.2009]

Carstensen, Tom. *Absalon: Piratjagt var en succes*. København 2009.

<http://www.dr.dk/Nyheder/Udland/2009/03/28/234429.htm> [Sisert 20.10.2009]

Control Arms. *The AK-47; The World's favorite killing machine*. 2006.

http://www.controlarms.org/en/documents%20and%20files/reports/english-reports/the-ak-47-the-worlds-favourite-weapon/at_download/file [Sisert 20.11.2009]

Council of the European Union. *Agreement between the European Union and the Republic of Djibouti*. Brussel 2008. [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:033:0043:0048:EN:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:033:0043:0048:EN:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:033:0043:0048:EN:PDF) [Sisert 20.10.2009]

Council of the European Union. *Council Joint Action 2008/851/CFSP of 10 November 2008*. Brussel 2008. [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF) [Sisert 20.10.2009]

Council of the European Union. *Exchange of Letters between the European Union and the Government of Kenya*. Brussel 2009. [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:079:0049:0059:EN:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:079:0049:0059:EN:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:079:0049:0059:EN:PDF)

[Sisert 20.10.2009]

Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. *Declarations and Statements; Oman*. 1989.

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Oman%20Upon%20signature [Sisert 20.10.2009]

Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. *Declarations and Statements; Yemen*. 1989.

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm#Yemen%20Upon%20ratification [Sisert 20.10.2009]

Eskeland, Ståle. *Strafferett*. 2. utg. Oslo, 2006.

EU NAVFOR Somalia. *Mission*. Northwood u.å. <http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/> [Sisert 20.10.2009]

Feldtmann, Birgit og Siig, Kristina. *Bekæmpelse af internationalt pirateri. Kan vi ikke – eller gider vi ikke?* Odense, 2009.

<http://link.sdu.dk/nyhedsbreve/jura/notabene0309.html> [Sisert 01.11.2009]

ICC International Maritime Bureau. *Piracy and armed robbery against ships - Report for the period 1 Januar - 30 September 2009*. London 2009. http://www.icccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=12 [Sisert 30.10.2009]

Foreign & Commonwealth Office. *The international response to piracy*.

<http://www.fco.gov.uk/en/global-issues/conflict-prevention/piracy/international-response> [Sisert 22.11.2009]

Henden, Harald og Magnus, Jon. *Piratene satt fri*. 2009.

<http://www.vg.no/nyheter/utenriks/artikkel.php?artid=570585>. [Sisert 01.11.2009]

Helseth, Hans Christian. Foredrag Oslo Militære Samfund. 19. oktober 2009.

Hemmer, Jarl Eirik. E-post. 21. oktober 2009.

Karnov Danmark. *Information om LBKG 2008-11-06 nr. 1068 Straffeloven*. [Sisert 20.10.2009]

Krokfjord, Torgeir. *Fengslet pirat (18) var flau over å være fattig*. Oslo, 2009.
<http://www.dagbladet.no/2009/04/26/nyheter/pirater/utenriks/somalia/skipsfart/5921085>
[Sisert 20.10.2009]

Kystverket. *Automatisk Identifikasjons System - AIS*. Ålesund, u.å.
<http://www.kystverket.no/?did=9140988> [Sisert 01.11.2009]

Lødrup, Peter ... [et al.]. *Norsk Lovkommentar studentutgave*. B. 1, Oslo, 2005. s. [34]-164.

Marad. *Somali Pirate Tactics*.
http://www.marad.dot.gov/documents/Somali_Pirate_Tactics_8May2009.pdf [Sisert 23.11.2009]

Matningsdal, Magnus. *Kommentar til straffeloven*. I: Norsk lovkommentar, Gyldendal Rettsdata. [Sisert 22.11.2009]

McConnell, Tristan. *North Korean captain dies from gun wound in hijack as pirates free trawler crew for £2m ransom*. Nairobi, 2009.
<http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/africa/article6922374.ece> [Sisert 23.11.2009]

N.N (anonymisert etter ønske fra avsender). E-post. 28. oktober 2009.

NTB. *Danmark løslater ti angivelige pirater*. 2008.

<http://www.vg.no/nyheter/utenriks/artikkel.php?artid=520916> [Sisert 23.11.2009]

Paust, Thomas. -*Mannskap bør få ha våpen*. Oslo, 2009.

<http://www.nettavisen.no/utenriks/article2603510.ece> [Sisert 01.11.2009]

Pham, J. Peter. *Strategic Interests - Pondering Somali Piracy*. 2009.

<http://worlddefensereview.com/pham042309.shtml> [Sisert 01.11.2009]

Pham, J. Peter. *Strategic Interests - Time to Hunt Somali Pirates*. 2009.

<http://worlddefensereview.com/pham092308.shtml> [Sisert 01.11.2009]

Schiemsky, Bruno. *Piracy's rising tide*. I: Jane's Intelligence Review. Februar 2009, s. 40-45.

Schuman, Michael. *How to Defeat Pirates: Success in the Strait*. 2009.

<http://www.time.com/time/world/article/0,8599,1893032,00.html> [Sisert 22.11.2009]

Struwe, Lars Bangert. *Piratpatrulje Afrikas Horn*. København 2009.

http://www.difms.dk/files/upload/20090306_114950_DIMS09_PiratpatruljeAfrikasHorn_LarsBangertStruwe.pdf. [Sisert 01.11.2009]

United Nations Security Council. *UN SECURITY COUNCIL RESOLUTION 1814*. New York 2008. <http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/N0834379.pdf> [Sisert 20.10.2009]

United Nations Security Council. *UN SECURITY COUNCIL RESOLUTION 1816*. New York 2008. <http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/N0836177.pdf> [Sisert 20.10.2009]

United Nations Security Council. *UN SECURITY COUNCIL RESOLUTION 1838*. New York 2008. <http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/N0853884.pdf> [Sisert

20.10.2009]

United Nations Security Council. *UN SECURITY COUNCIL RESOLUTION 1851*. New York 2008. <http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/N0865501.pdf> [Sisert 20.10.2009]

Utenriksdepartementet. *Kapringen av norskeid skip*. Oslo u.å.
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/ud/aktuelt/nyheter/2009/kapring.html?id=551938>
[Sisert 20.10.2009]

Young, Kimberlie. *Working Group 2 of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*. I: NATO Legal Gazette. Issue 21 av 16 November 2009, S. 8-11.

Waaben, Knud. *Strafferettens spesielle del*. 5. utg. København, 1999.

Waterfield, Bruno. *Somali pirates embrace capture as route to Europe*. Brussel, 2009.
<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/piracy/5350183/Somali-pirates-embrace-capture-as-route-to-Europe.html> [Sisert 20.10.2009]

Webb, Jason. *Spain to free young Somali pirate suspect*. Madrid, 2009.
<http://in.reuters.com/article/worldNews/idINIndia-43299420091020> [Sisert 21.11.2009]

Wikipedia. *Abduwali Abdukhadir Muse*. 2009.
http://en.wikipedia.org/wiki/Abduhl_Wal-i-Musi [Sisert 20.10.2009]

Wikipedia. *Hostis humani generis*. 2009.
http://en.wikipedia.org/wiki/Hostis_humani_generis [Sisert 10.11.2009]

Wikipedia. *MV Maersk Alabama*. 2009.
http://en.wikipedia.org/wiki/MV_Maersk_Alabama [Sisert 10.11.2009]

World Food Programme. *Somalia*. 2009. <http://www.wfp.org/countries/somalia> [Siteret 20.10.2009]

5.4 Figurliste

Figur 1	13
Figur 2	15
Figur 3	17
Figur 4	20
Figur 5	21

5.5 Forkortelser

AK-47	Avtomat Kalasjnikova 1947. http://www.marad.dot.gov/documents/The_AK-47.pdf
CGPCS	Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (FN)
EU NAVFOR	EU NAVFOR Somalia / European Union Naval Force Somalia
FNAN	KNM Fridtjof Nansen
MJK	Marinejegerkommandoen
nm	Nautiske mil (1852 meter)
RHIB	Rigid-hulled inflatable boat
ROE	Rules of engagement
RPG-7	Rocket propelled grenade. http://www.marad.dot.gov/documents/The_RPG.pdf
SOFA	Status of Forces Agreement
Strfl.	Dansk straffelov
Strl.	Norsk straffelov
TFG Somalia	Transitional Federal Government of the Republic of Somalia
WFP	Verdens matvareprogram