
En komparativ analyse af forsikringsdækningen i engelsk, dansk og norsk ret ved pirateri i internationalt farvand med henblik på at afdække danske rederiers muligheder for at anvende juridiske og økonomiske styringsværktøjer til at minimere risikoen for pirateri.

A comparative analysis of insurance coverage in English, Danish and Norwegian law on piracy in international waters in order to establish the Danish shipping companies' ability to apply legal and financial management tools to minimize the risk of piracy.



Forfatter: Pernille Kuld Eriksen

Underskrift: _____

Cpr. Nr.: XXXXXX-XXXX

Dato: 13. August 2013

Studium: Cand.merc.jur.

Copenhagen Business School 2013

Vejledere: Kim Østergaard (juridisk vejleder) og Henrik Sornn-Friese (økonomisk vejleder)

Total antal anslag: 181.820 anslag = 79,92 sider

Executive Summary

This thesis deals with piracy on the high seas and the purpose of the thesis is to derive tools such as a Danish shipowner can use when he draws up its risk strategy.

The economic analysis will include an identification of the variety of risks as a Danish shipowner faces when sailing in high-risk pirate waters and those risks can be of external or internal causes. Based on the game theoretic analysis it has been identified, that the shipowner will choose to minimize risk and not be willing to take on unnecessary risks associated with shipping in high-risk pirate waters. This will allow the owner to use risk reduction and prevention to try to avoid a hijacking, and the thesis introduces some instruments which the shipowner can use, and these are for example razor wire around the ship, water cannons beyond the sides of the ship, sailing in convoy with other ships of the same speed, the use of civilian armed guards and so on. If the owner wishes to use civil armed guards it must be done in accordance with the shipowner's insurance conditions and with the law of the flag state. The possibility of using armed guards are legally examined in relationship with liability and insurance cover of loss or damage caused by the armed guards, which in Danish, English and Norwegian law are studied. The result of this analysis is that there is consensus and the shipowner will be responsible for the armed guards actions however, the English marine hull insurance only covers only those actions if they causes fire or explosion.

The legal analysis uses English, Danish and Norwegian law to examine the coverage of piracy, which will be a comparative analysis of the three legal systems. In addition, it is also important for the shipowner to have a P&I insurance to cover personal injury and property damage. Finally, to answer the problem of the thesis there will be identified some instruments, which a Danish shipowner may use in determining the shipowner's risk strategy for sailing in high-risk pirate waters.

Indholdsfortegnelse

EXECUTIVE SUMMARY	2
1. KAPITEL	6
1.1. INDLEDNING.....	6
1.2. SYNSVINKEL	7
1.3. PROBLEMFORMULERING	8
1.4. METODEVALG, TEORI OG STRUKTUR	8
1.4.1. Økonomisk metode og teori.....	8
1.4.2. Juridiske metode og teori.....	10
1.4.3. Struktur.....	12
1.5. AFGRÆNSNING	13
1.6. KILDER OG KILDEKRITIK.....	14
2. DEFINITION AF PIRATERI I INTERNATIONAL RET	15
2.1. INDLEDNING.....	15
2.2. JURISDIKTION OVER TERRITORIALT OG INTERNATIONALE FARVANDE.....	15
2.3. PIRATERI DEFINITIONEN	16
3. RISIKOIDENTIFIKATION	18
3.1. INDLEDNING.....	18
3.2. DEFINITION AF RISIKO	18
3.3. RISIKOSTYRINGSPROCES.....	19
3.3.1. Risikoidentifikation	20
3.3.2. Risikoanalysen.....	20
3.4. IDENTIFIKATION AF RELEVANTE RISICI VED SEJLADS I PIRATFYLDTE FARVANDE	21
3.4.1. Beskrivelse af relevante risici	21
3.4.1.1. Tidspunktet for sejladsen	21
3.4.1.2. Besætningen	22
3.4.1.3. Hastighed	23
3.4.1.4. Skibstypen	23
3.4.1.5. Vejrforholdene.....	23
3.4.1.6. Bevæbnede vagter	24
3.4.1.7. Kundeafgang.....	24
4. REDERENS OG PIRATERNES BESLUTNINGER I ET SPILTEORETISK PERSPEKTIV	26
4.1. INDLEDNING.....	26
4.2. SPILTEORI.....	27
4.2.1. Spillets strategier og rækkefølge	28
4.2.1.1. Simultant spil	28
4.2.1.2. Sekventielt spil	28
4.2.2. Løsninger.....	29
4.2.2.1. Løsning på sekventielt spil.....	29
4.2.2.1.1. Baglæns induktion	29
4.3. SPILLETS OPBYGNING I FORHOLD TIL REDEREN OG PIRATERNE	30
4.4. PIRATERNES KAPRINGSVILLIGHED	31
4.4.1. Piraternes overvejelser.....	31
4.4.1.1. Piraternes indkomst.....	31
4.4.1.2. Sandsynligheden for succes	32
4.4.1.3. Omkostninger ved angreb og kapringer	33
4.4.1.4. Sandsynligheden for tilfangetagelse	33
4.4.2. Piraternes spilteoretiske beslutning	34
4.5. REDERENS RISIKOVILLIGHED.....	35
4.5.1. Analyse og vurdering af relevante risici	36
4.5.1.1. Tidspunktet for sejlads	36

4.5.1.2. Besætning	37
4.5.1.3. Hastighed	38
4.5.1.4. Skibstype	38
4.5.1.5. Vejrforholdene	39
4.5.1.6. Bevæbnede vagter	40
4.5.1.7. Kundeafgang	40
4.5.2. Rederens spilteoretiske beslutning	41
4.6. DELKONKLUSION	42
5. REDERENS ANSVAR	43
5.1. PRINCIPALANSVAR	43
5.2. HÆFTELSEANSVAR FOR SELVSTÆNDIG VIRKENDE TREDJEMAND	46
6. KASKOFORSIKRING	48
6.1. INDLEDNING	48
6.2. DANSKE REGLER FOR KASKOFORSIKRING VED PIRATERI	49
6.2.1. Kaskoforsikrings standardbestemmelser	49
6.2.2. Placeringen af pirateri i marine- eller krigskaskoforsikring	49
6.2.3. Marinekaskoforsikring	51
6.2.3.1. Dækningsomfanget	52
6.2.3.1.1. Skade forårsaget af tredjemand	53
6.2.3.1.2. Fejl eller forsømmelser af kaptajnen og besætningen	55
6.2.3.1.3. Uagtsomhed fra den forsikrede	55
6.3. ENGELSKE REGLER FOR KASKOFORSIKRING VED PIRATERI	57
6.3.1. Kaskoforsikrings standardbestemmelser	57
6.3.2. Placeringen af pirateri i marine- eller krigskaskoforsikring	57
6.3.3. Marinekaskoforsikring	60
6.3.3.1. Dækningsomfanget	60
6.3.3.1.1. Skade forårsaget af tredjemand	60
6.3.3.1.2. Fejl og forsømmelser af kaptajnen og besætningen	61
6.3.3.1.3. Uagtsomhed fra den forsikrede	62
6.4. NORSKE REGLER FOR KASKOFORSIKRING VED PIRATERI	64
6.4.1. Kaskoforsikrings standardbestemmelser	64
6.4.2. Placeringen af pirateri i marine- eller krigskaskoforsikring	64
6.4.3. Krigskaskoforsikring	66
6.4.3.1. Dækningsomfanget	66
6.4.3.1.1. Skade forårsaget af tredjemand	66
6.4.3.1.2. Fejl eller forsømmelser af kaptajnen og besætningen	66
6.4.3.1.3. Uagtsomhed fra den forsikrede	67
6.4.4. Marinekaskoforsikring	68
6.4.4.1. Dækningsomfanget	69
6.4.4.1.1. Skade forårsaget af tredjemand	69
6.5 KOMPARATIV ANALYSE	70
7. PROTECTION & INDEMNITY FORSIKRING (P&I)	73
7.1. INDLEDNING	73
7.2. P&I FORSIKRINGENS REGULERING	73
7.3. RELEVANTE SKULD S&R KLAUSULER VED PIRATERI	74
7.3.1. Gods	74
7.3.2. Besætning	75
7.3.3. Forurening	76
7.3.4. Vragfjernelse	77
7.3.5. Omnibus klausul	77
7.4. UNDTAGELSER	78
7.5. DELKONKLUSION	79
8. RISIKOSTYRINGSVÆRKTØJER	80

8.1. INDLEDNING.....	80
8.2. RISIKOSTRATEGI	80
8.2.1. <i>Risikostyring</i>	80
8.2.1.1. Risikoundvigelse.....	80
8.2.1.2. Risiko forebyggelse.....	81
8.2.1.3. Risikoreduktion.....	81
8.2.2. <i>Risikofinansiering</i>	81
8.2.2.1. Risikofastholdelse	81
8.2.2.2. Risikooverførsel.....	82
8.3. RELEVANTE RISIKOVÆRKTØJER.....	82
9. KONKLUSION	86
10. LITTERATURLISTE OG KILDEFORTEGNELSE	88
BILAG OVERSIGT	94

1. Kapitel

1.1. Indledning

Pirateri er ikke noget nyt, men i de seneste år er pirateri blevet et alvorligt samfundsproblem, især da en væsentlig del af transporten for verdenshandlen passerer gennem de berørte farvande.¹ I 2012 var der 297 registrerede kapringer og forsøg på kapringer, hvilket er et markant fald i forhold til 2011, hvor der blev registreret 439 kapringer og forsøg på kapringer. I 2009 var registreringen af kapringer og forsøg på kapringer på 410, hvilket er højt sammenlignet med 2008, hvor der kun var 293 registrerede kapringer og forsøg på kapringer.² Den massive stigning af angreb i 2009, 2010 og 2011 har været med til at give pirateri et utroligt stort fokus fra verdens medier.³

Udover den store medieomtale koster pirateri også de danske rederier mere end 1 milliard kroner årligt. Da rederierne udover løsesummer også har stigende omkostninger til forsikringer, erstatninger og omkostninger til risikotiltag, som f.eks. uddannelse af søfolk og omlægning af sejlruiter.⁴

Pirateri har påvirket verdensflåden utroligt meget de seneste år da det ikke længere er muligt at udføre sejlads udenfor Somalia uden diverse sikkerhedsforanstaltninger, men på nuværende tidspunkt er der sket et meget markant fald i kapringerne. En af grundene til dette fald er den kombinerede indsats af krigsskibe og de bevæbnede vagter på skibene.⁵

Rederierne har en del muligheder for at kunne påvirke deres risici gennem risikostyring, især udnyttelse af forsikringsmuligheden, hvilket vil medføre gevinst for rederierne på længere sigt, fordi risikoomkostningerne vil blive nedbragt og præmien til forsikring vil falde sammen med usikkerheden af risiciene. I forbindelse med disse overvejelser er det hensigtsmæssigt at udlede økonomiske og juridiske værktøjer som en dansk skibsreder kan benytte i hans risikostrategi ved sejlads i piratfyldte farvande. Dette vil ske gennem en vurdering af skibsrederens spilteoretiske situation, om hvor risikovillig rederen er, og konsekvensen af

¹ <http://www.shipowners.dk/Default.aspx?func=blocks.blockview&groupid=729015&serviceid=725090>

² ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships – report for the period 1 January – 31 December 2012, Side 5-6

³ Baniela, 2010, s. 192

⁴ Rechnagel, 21. Januar 2011; <http://www.shipowners.dk/default.aspx?func=textfile.download&id=743196>

⁵ Berlinske Tidende, 23. Marts 2013

skibsrederen handlinger. Derudover vil der ske en komparativ analyse af skibsrederens forsikringsmuligheder.

1.2. Synsvinkel

Synsvinklen i denne afhandlingen er ud fra skibsrederens (herefter rederen) synsvinkel, som foretager sejlads i højrisiko piratfyldte internationalt farvand. Rederen har både den kommercielle og nautiske kontrol over skibet og derved er fremstillingens synsvinkel ud fra rederen, som har indgået et Bareboat-certeparti eller et Long Term Time Charter. Afhandlingen vil ikke behandle rederens synsvinkel i et kortere Time Charter og Voyage Charter, dog minder et Bareboat-certeparti mest om et Time Charter.⁶ Befragteren/rederen kan anvende skibet, som var det hans eget, indenfor den aftalte løbetid, da den oprindelige ejer ingen kontrol har over driften af skibet. Udgangspunktet for denne form for certeparti er aftalefrihed, da den ikke bliver reguleret under søloven.⁷

Ved et Bareboat-certeparti og Long Term Time Charter er det befragteren/rederen, der bærer risikoen eller gevinstmuligheden for udnyttelsen af skibet i perioden, hvor skibet er under hans kontrol.⁸ Da befragteren af skibet både overtager den kommercielle og nautiske kontrol over skibet, bliver han derved reder i teknisk og juridisk forstand.⁹ Når der er indgået et Bareboat-charter eller Long Term Time Charter, er det leje af selve skibet og derved er ejeren typisk ikke forpligtet til at bemane og udruste skibet, som ved kortere Time- og Voyage-Charters. Derfor må befragteren selv ansætte kaptajn og besætning, samt sørge for at skibet bliver ordenligt udstyret, hvorved han bliver skibets reder og skibet sejler for hans regning. Da befragteren nu er rederen, er han også ansvarlig, som almindelige ejere, for skader, som skibet forvolder.¹⁰ Især denne synsvinkel er interessant da det derved er rederen som skal stå for at udruste skibet med f.eks. pigtråd og andre sikkerhedsforanstaltninger.

⁶ Falkanger m.fl., 2008, s. 525

⁷ Østergaard, 2009, s. 201

⁸ Østergaard, 2009, s. 205

⁹ Østergaard, 2009, s. 8

¹⁰ Falkanger m.fl., 2008, s. 470

1.3. Problemformulering

Hvorledes kan en reder i forbindelse med sejlads i piratfyldt farvand udfærdige sin risikostrategi med henblik på de forhold, der gør sig gældende i forbindelse med Bareboat – certeparti eller Long Term Time Charter efter engelsk, dansk og norsk ret og de spilteoretiske muligheder, der ligger i koblingen mellem det forsikringsretlige og spilteoretiske.

1.4. Metodevalg, teori og struktur

I dette afsnit redegøres der for den anvendte metode, som er benyttet til besvarelse af den juridiske og økonomiske problemstilling.

1.4.1. Økonomisk metode og teori

Afhandlingens sigte er at udlede værktøjer som kan benyttes i en risikostrategi for danske rederier, som sejler i piratfyldte farvande. Dette kræver forståelse af de risici og muligheder, der findes indenfor præcis dette område. For at kunne identificere og vurdere rederiernes risici og muligheder ved sejlads i piratfyldte farvande, er det nødvendigt at foretage en empirisk undersøgelse og indsamle data gennem interviews af eksperter på området.

I afhandlingen lægges der vægt på den holistiske helhed, hvor det er rederiet, der er i fokus som en selvstændig enhed, der er uafhængig af enkeltindividerne.¹¹ Der anvendes en induktiv indgangsvinkel i den økonomiske analyse, da der sker dataindsamling fra forskellige organisationer og ud fra indsamlede data, kan der drages en slutning.¹²

Undersøgelsesmetoden som benyttes i den økonomiske del, er en kritisk-diagnosticerende undersøgelse. Denne undersøgelse er kritisk, da den forholder sig kritisk til teorier, men også til selve den genstand som afhandlingen omhandler, hvilket er værktøjer til en risikostrategi ved pirateri. Ved brug af denne undersøgelsestype behandles årsagerne til pirateri og mulighederne for at ændre og forbedre danske rederiers risikostrategi, for at undgå pirateri i fremtiden. Undersøgelsestypen er også diagnosticerende, da der ved brug af interviews identificeres og vurderes risici, der forefindes, når et rederi sejler i piratfyldte farvande.¹³

¹¹ Andersen, 1990, s. 27-29

¹² Andersen, 1990, s. 28

¹³ Andersen, 1990, s. 38-39

For at indsnævre problemformuleringen vil der som nævnt indsamles empirisk data i form af interviews med rederiet Clipper Group og Danmarks Rederiforening. I afhandlingen benyttes der en kvalitativ tilgang til undersøgelsen, da kvalitativ dataindsamling går i dybden, men samtidig også fleksibel. Grunden til benyttelse af den kvalitative undersøgelse er, for at opnå nye erfaringer og derved vil interviews bruges i afhandlingens indledende fase, for at kunne indkredse problemstillingen. Ved brug af den kvalitative metode er det ikke muligt, at data bliver målelige, hvilket heller ikke ville være interessant for afhandlingen, da udgangspunktet ved kvalitativ metode er, at hver dataindsamling er en unik kombination af kvaliteter og erfaringer. I denne metode vil der være en to-vejs kommunikation.¹⁴

Metodisk er det delvist strukturerede interviews, der anvendes. Grunden til dette er fordi undersøgeren delvist har en teoretisk og praktisk viden indenfor området, og fordi interviewet gennemføres efter en interviewguide, som vil indeholde de emner, der skal belyses i interviewet. Interviewet optages og afskrives ordret til brug for efterfølgende analyse og fortolkning.¹⁵

Efter de relevante risici er identificeret og vurderet vil den efterfølgende økonomiske analyse være konstrueret efter den spilteoretiske baggrund. Formålet med denne analyse er at analysere de økonomiske konsekvenser af rederens valg af risikovillighed. Spillet opdeles ved rederens villighed til at risikominimere, når der sejles i piratfyldte farvande og underspillet vil indeholde et spil om piraternes villighed til at kapre, som afgøres af deres payoff eller profit ved kapringer, sammenholdt med situationer, hvor piraterne ikke foretager kapringer. Spillet gennemføres indenfor to forskellige situationer, hvor det første vil være den situation, hvor piraterne vælger at angribe og den anden situation, hvor piraterne vælger ikke at angribe. Grunden til at spilteorien vil benyttes frem for andre teorier, er fordi i spilsituationen findes der to personer (piraterne og rederiet) og de træffer indbyrdes uafhængige beslutninger med asymmetrisk information og i disse situationer vurderes det at spilteori er et godt værktøj til analysen.¹⁶

¹⁴ Andersen, 1990, s. 59

¹⁵ Andersen, 2005, s. 168

¹⁶ Douma & Schreuder, 2004, s. 124

1.4.2. Juridiske metode og teori

Erhvervsjuridisk metode

Ved analyse af den overordnede problemstilling benyttes den erhvervsjuridiske metode, hvor fundamentet til den erhvervsjuridiske metode er retsdogmatikken. Den erhvervsjuridiske metode kendetegnes ved at indeholde en problemejer, som defineres som *"en given virksomhed"*. I fremstillingen vil den givne virksomhed være rederen og dennes rederi.

Den erhvervsjuridiske metode tager udgangspunkt i en eller flere problemstillinger set fra rederiets synspunkt, hvor der skal tages beslutninger, som har til formål at profitmaksimere, men samtidig minimere risikoen for retskonflikter gennem juraen.¹⁷

Den erhvervsjuridiske metode er af betydning indenfor privatretten, da det forudsættes at de offentligretlige bestemmelser overholdes. Det er især de tilfælde, hvor de privatretlige bestemmelser er deklatoriske, som har betydning for den erhvervsjuridiske metode, da rederiet derved har mulighed for at benytte økonomiske modeller og teorier til at kunne styre rederiets aktivitet gennem juraen og økonomien.¹⁸ Anvendelsen af den erhvervsjuridiske metode i denne afhandling kan benyttes, da forholdet ved pirateri er mellem to private parter samtidig med, at formålet med afhandlingen er at udfærdige værktøjer til en styringsmodel med henblik på at minimere rederiets risici for pirateri, ved sejlads i farefyldte farevande. Derved vil der i den økonomiske del forefindes en risikoidentifikation, vurdering og spilteoretisk analyse af de relevante risici, efterfulgt af en komparativ retsdogmatisk analyse. Der foretages en komparativ retsdogmatisk analyse, for at undersøge om rederen kan være bedre stillet under det ene lands lovgivning i forhold til et andet, og hvis dette er muligt, vil det have betydning for, hvor rederen vil tegne hans forsikring. Derfor vil den erhvervsjuridiske metode være oplagt at benytte ved besvarelsen af afhandlingens overordnede problemstilling.

Retsdogmatisk metode

Ved analyse af de juridiske problemstillinger benyttes som nævnt retsdogmatisk metode, hvor retskilderne analyseres og anvendes. Ved retsdogmatisk fortolkning skal en lov eller bestemmelse først fortolkes i loven ud fra bestemmelsens ordlyd, kontekst, retssystemet som

¹⁷ Østergaard, 2003, s. 280-281

¹⁸ Østergaard, 2003, s. 284

helhed, bestemmelsens formål og rettens udviklingsniveau på fortolkningstidspunktet.¹⁹ Derfor vil der i den juridiske analyse blive foretaget en individuel analyse af de danske, engelske og norske retslige synspunkter indenfor kaskoforsikring og P&I forsikring ved pirateri. Ved analyse af retskilderne anbefales det at benytte en bestemt rækkefølge, som er; regulering, retspraksis og retssædvaner. Med denne rækkefølge betyder det dog ikke, at der gælder en rangorden mellem retskilderne, men denne rækkefølge er dog gældende ved retsdogmatisk fortolkning.²⁰ Afslutningsvis vil de forskellige synspunkter indenfor norsk, engelsk og dansk ret blive sammenholdt ved en komparativ analyse.

Komparativ ret

Da shipping er et internationalt erhverv, er det optimalt ikke kun at kigge på dansk ret, men også engelsk og norsk ret. Især engelsk ret, da mange bareboat-certepartier reguleres af engelsk ret med voldgift i London og norsk ret er interessant da Norge er en vigtig sø nation. Det er derfor formålstjeneligt med udgangspunkt i problemformuleringen at foretage en komparativ analyse af danske, norske og engelske regler og i den forbindelse foretages der en speciel retssammenligning, da det er reglerne indenfor kasko og krigsforsikring, som undersøges, dvs. der vil blive foretaget en mikrosammenligning.²¹

Til den komparative analyse bruges den funktionelle metode, der tager udgangspunkt i de faktiske problemer.²² Grunden til at der udføres en komparativ analyse i afhandlingen, er for at belyse mulighederne og udfordringerne der kan være ved valget af det ene lands lovgivning og derigennem vælge den lovgivning, som minimerer risici hos et dansk rederi, der foretager sejlads i piratfyldte farvande.

Retssammenligningen af de tre regelsæt efter den funktionelle metode tager udgangspunkt i det samfundsmæssige problem, når retsreglerne sammenlignes.²³ Grunden til at der tages udgangspunkt i det samfundsmæssige problem, er at et problem, ofte er det samme i flere lande, mens en retsregel eller et begreb i dansk ret måske slet ikke findes i andre

¹⁹ Nielsen og Tvarnø, 2008, s. 206

²⁰ Nielsen & Tvarnø, 2008, s. 31-32

²¹ Lando, 2009, s. 187

²² Lando, 2009, s. 191

²³ Tamm, 2009, s. 28

retssystemer. Derfor er det ofte det samfundsmæssige problem, der bestemmer emnet og ikke retsreglen.²⁴

1.4.3. Struktur

Nedenfor er der en redegørelse for afhandlingens struktur indeholdende en beskrivelse af indholdet i hvert kapitel.

Kapitel 2 indeholder en definition af pirateri i international ret. Hvorefter kapitel 3 vil indeholde en identifikation af de risici, som er forbundet med sejlads i piratfyldte farvande.

Kapitel 4 indeholder den økonomiske analyse, som vil omhandle den økonomiske del af afhandlingens problemformulering. Kapitlet indledes med en præsentation af spilteori og derefter det benyttede spil, hvor spillet er opbygget i et hoved- og underspil. Hovedspillet omhandler rederens risikovillighed og underspillet omhandler piraternes kapringsvillighed. Da hovedformålet med afhandlingen er at udlede værktøjer til en risikostrategi, er det hovedspillet, der vil være mest interessant for afhandlingen, og det vil derfor udgøre den primære del af den økonomiske analyse. Kapitel 5 omhandler den juridiske side af afhandlingens problemformulering, hvor kapitlet vil indeholde en belysning af rederens ansvar overfor besætning og selvstændig virkende tredjemand og deres fejl og mangler.

Kapitel 6 vil indeholde en individuel analyse af den danske, engelske og norske kaskoforsikring af pirateri og den problemstilling, som opstår når en reder lider tab pga. en skade på skibet, eller hvis skibet går tabt. Afslutningsvist vil der i kapitlet forefindes en komparativ analyse af de tre retssystemers kaskoforsikring. Dernæst analyseres den relevante del af P&I dækningen i kapitel 7, som kan være relevante i forbindelse med pirateri. Disse vil tage udgangspunkt i Skulds regler. I Kapitel 8 opstilles risikostyringsværktøjer ud fra de økonomiske og juridiske analyser, som et dansk rederi kan benytte ved sejlads i piratfyldte farvande. Afslutningsvis vil der i kapitel 9 forefindes en samlet konklusion.

²⁴ Lando, 2009, s. 200-202

1.5. Afgrænsning

I dette afsnit belyses afgrænsning af problemformuleringen, så afhandlingen bliver indsnævret til det nødvendige.

Formålet med afhandlingen er, at analysere mulighederne som en reder har for at minimere og afdække risikoen for kapring bl.a. muligheden for fysisk sikring af skibet. Her lægges især vægt på bevæbnede vagter, forsikring og anvendelse af de internationale anbefalinger i BMP, da det er bevist i praksis at være vigtige faktorer i forbindelse med angrebene.

Igennem hele afhandlingen og i problemformuleringen er det transport i piratfyldt internationale farvande, der henvises til, så der afgrænses fra andre ruter, hvor der ikke forefindes pirater. Derudover vil der gennem afhandlingen fokuseres på pirateri, som foregår ved Somalia og ikke andre typer af pirateri.

I afhandlingen er udgangspunktet, at læseren er bekendt med det juridiske begreb søforsikringer, og derfor vil dette ikke yderligere blive gennemgået, og der vil blive foretaget en gennemgang af dækningen af pirateri i dansk, engelsk og norsk kaskoforsikring og ved P&I forsikring, andre forsikringsmuligheder vil ikke blive gennemgået. Samtidig er det udvalgte regler fra Skulds Statutes and Rules, der er af særlig betydning i tilfælde af pirateri som behandles, da det ikke er relevant for afhandlingen at gennemgå alle. En længere udredning af opbygningen og forskellen mellem det danske, norske (civil law) og engelske (common law) retssystemer foretages ikke i afhandlingen.

I afhandlingens økonomiske analyse vil der forekomme en nærmere beskrivelse af de relevante risici som kan medvirke til, at et angreb lykkes. Derudover vil spilteorien også blive behandlet og da spilteorien er et meget stort område, er det den relevante gren indenfor spilteori i forbindelse med sikkerhedsspil som vil belyses. Formålet med den økonomiske analyse er at analysere de trusler og svagheder som rederen står overfor og vurdere om disse er af væsentlig karakter for rederen og om der skal tages højde for disse i den videre risikostrategi behandling for rederiet. Derved giver det rederen en mulighed for at vurdere konsekvenserne af valget af hans risikovillighed.

1.6. Kilder og kildekritik

I dette afsnit belyses hvilke primære og sekundære kilder, som er benyttet i afhandlingen og en redegørelse for mulige faldgruber og kritik af disse kilder.

I den juridiske del af analysen er der benyttet lovgivning, konventioner, agreed documents, faglitteratur Skulds Statues and Rules, artikler, domme og officielle hjemmesider. Den anvendte faglitteratur tillægges stor troværdighed, da det formodes, at forfatteren benytter en seriøs og troværdig tilgang til behandlingen af emner.

Skulds regler tillægges også stor troværdighed i afhandlingen, da disse regler bliver benyttet i praksis. Forfatteren arbejder i Skuld, men dette vil ikke påvirke troværdigheden af afhandlingen, da forfatteren derved har større viden indenfor branchen. Derved er lovgivning, konventioner, Skulds regler og faglitteratur primære kilder til behandlingen af afhandlingens juridiske analyse.

De benyttede hjemmesider er officielle hjemmesider som Det Blå Danmark, Søfartsstyrelsen, IMO, BIMCO, Danmarks Rederiforening og danske rederiers hjemmesider. Da alle hjemmesider er fra organisationer eller rederier, er det vurderet, at de har en stor troværdighed, og derved også benyttet til behandling af fremstillingen, dog mere som en sekundær kilde.

I den økonomiske del af analysen benyttes interviews med eksperter, som dagligt arbejder med shipping og pirateri og disse interviews er primær litteratur og anses som værende meget troværdige kilder, da de er subjektive kilder, som er med til at forstærke afhandlingen, men også med til at give afhandlingen troværdighed. Derudover er økonomisk faglitteratur benyttet, hvilket også tildeles stor troværdighed. Som sekundære kilder benyttes diverse hjemmesider både officielle og uofficielle med forskellige artikler omhandlende pirateri. De uofficielle hjemmesider skal belyses ud fra en påvirkning fra forfatterens holdning og ikke mindst udgiveren af denne artikel.

2. Definition af pirateri i international ret

2.1. Indledning

Pirateri er en gammel profession og forbindes ofte med romantisk litteratur, som kendes fra barndommen, i den form som den havde i det 17. til 19. århundrede, da piraterne opererede fra fjerntliggende havne eller ubeboede kyster og øer. Her jagede piraterne kommercielle opdagelsesrejsende og de fleste flåder manglede færdigheder og udstyr til at dominere havet. Pirater fra denne tid var sørøvere, som angreb og plyndrede andre skibe tilfældigt og voldeligt.

Selvom pirateri er faldende, er piraternes stil tilpasset de moderne teknikker, økonomiske og sociale udviklinger og pirateri eksisterer stadigvæk, men i en ny form, som kræver nye midler for bekæmpelse.²⁵ Pirateri er og har altid været et meget alvorligt problem for skibsfarten. Dette universelle problem udgør en trussel for den globale økonomi, men de er også en trussel for hele den menneskelige race, fordi piraterne ofte bruger uhæmmet vildskab, når de angriber og plyndrer skibe, besætningen og passagerer uden forskelsbehandling.²⁶

2.2. Jurisdiktion over territorielt og internationale farvande

Som udgangspunkt finder national ret anvendelse i nationale farvande og international ret finder anvendelse i internationale farvande. Dvs. ingen stater har jurisdiktion over farvande, som ligger udenfor 12 sømil fra statens kystlinje, da det defineres som internationalt farvand, også kaldet det åbne hav, mens statens nationale love gælder indenfor 12 sømil.²⁷ Der findes dog en fælles interesse i bekæmpelsen af pirateri, og derfor er det blevet accepteret af alle staterne, at jurisdiktionen over røveriske handlinger bør være universel. Dvs. at staterne har mulighed for at dømme og lovgive, på forhold som pirateri, på det åbne hav, som er udenfor nogen stats jurisdiktion på baggrund af fællesinteresser. Grundlaget for denne universelle jurisdiktion var for at beskytte fællesskabets interesser i den økonomiske udvikling og de humanitære standarder.²⁸ Gennem internationale konventioner er defineret et minimums

²⁵ Baniela, 2010, s. 191

²⁶ Ellen, 1989, s. 131

²⁷ Ellen, 1989, s. 140

²⁸ Spiermann, 2006, s. 284; Ellen, 1989, s. 131-133

begreb for pirateri som kommenteret nedenfor. Herefter har de enkelte stater udvidet begrebets anvendelsesområde i national lovgivning og gennem rets anvendelse.²⁹

2.3. Pirateri definitionen

Pirateri foregår oftest på det åbne hav, hvor ingen stats jurisdiktion er gældende. Derfor var det vigtigt at kodificere international lovgivning. Dette blev første gang gjort ved The Harvard Research Draft 1932, som var et forslag på en konvention om universel jurisdiktion over pirateri. Dette forslag blev ikke til en konvention, men den blev brugt som grundlag for udarbejdelsen af The Geneva Convention on the High Seas.³⁰

Geneve konventionen var den første konvention, som omhandlede definitionen af pirateri i artikel 15:

“Piracy consists of any of the following acts:

(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

(i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).”

Som det fremgår af art. 15, er der to kriterier, som skal være opfyldt, for at det kan defineres som pirateri. For det første skal et angreb være udført for ”private ends”, dvs. for egen vindings skyld, hvor angreb i forbindelse med terrorisme og staters krigshandlinger ikke vil være omfattet af pirateri begrebet og derfor må handlinger ikke være f.eks. politisk

²⁹ Ellen, 1989, s. 133

³⁰ Ellen, 1989, s. 138

motiveret.³¹ For det andet skal et angreb foregå "on high seas", dvs. på det åbne hav og som nævnt udenfor nogen stats jurisdiktion.

Geneve konventionen blev erstattet af The United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS). I UNCLOS kapitel 7 belyses de regler, som er gældende i det internationale farvand og konventionens art. 100-110 indeholder reglerne om pirateri. Definitionen af pirateri i Geneve konventionen er gentaget i UNCLOS artikel 101 og er derfor identisk med Geneve konventionens artikel 15.³²

Derved er pirateri folkeretligt defineret i UNCLOS, men denne afhandlings juridiske afsnit vil tage udgangspunkt i søforsikringsretten indenfor pirateri, som er reguleret på nationalt niveau. Derfor vil der i afhandlingens kapitel 6 foreligge en definition af pirateri indenfor dansk, engelsk og norsk søforsikringsret.

³¹ Ellen, 1989, s. 139

³² Marlow, 2010, s. 667-668; Østergaard & Holle, 2012, s. 290; Spiermann, 2006, s. 284-285

3. Risikoidentifikation

3.1. Indledning

Bevidst stillingtagen til risici i forbindelse med sejlads i piratfyldte farvande er nødvendigt, hvis rederen vil undgå kapring. Især skal besætningen være bevidst om relevante risici, men de skal også have kompetencer til at kunne håndtere situationen og overholde de givet sikkerhedsforanstaltninger, som er vigtige i forhold til at forhindre pirateri.³³ Risici i forbindelse med pirateri skal behandles efter en systematik, hvor de relevante risici er faktorer, som kan hindre rederiets gennemførelse af transporten og påvirke udførelse af deres erhverv. Derved er det essentielt, at rederiet udvikler en systematik eller strategi for, hvordan de vil behandle de strategiske og operative risici. Denne proces har til formål at identificere og styre risici, så der er større sandsynlighed for, at skibet ikke bliver kapret.³⁴

I situationer med pirateri kræves det, at rederiet erkender hvilke risici der findes, samt at de håndterer de relevante risici og muligheder systematisk og bevidst. Derudover er det vigtigt med en permanent overvågning af situationen i Somalia, da situationen med angreb fra piraterne hurtigt kan ændre sig.³⁵ Risikostyring har dermed til formål at "afdække fremtidige risici, der kan have negativ indflydelse på at virksomheden når sine mål".³⁶ Derved medvirker risikostyring til, at risici bliver tidligt erkendt, korrekt vurderet, reduceret, styret og overvåget fremadrettet.

3.2. Definition af risiko

For afslutningsvis at kunne redegøre for og identificere relevante risici i dette kapitel, synes det væsentligt indledningsvist at definere begrebet risiko. I dag kan risiko begrebet defineres på mange forskellige måder, men det er vigtigt for rederiet at komme med en fyldestgørende definition af begrebet, for derved at kunne identificere deres forretningsområder, som kan være udsat. Normalt opfatter begrebet risiko usikkerhed om fremtiden og om rederiet opnår det fastlagte mål, hvor en situation vil påvirkes negativt. Derved sondres der mellem begreberne risiko og usikkerhed, hvor usikkerhed defineres som en situation, hvor rederiet ikke kender noget til fremtidens udfald og risiko er en usikkerhed med en økonomisk

³³ Liwång m.fl., 2013, s. 98

³⁴ Lynggard, 2011, s. 15-16

³⁵ Liwång m.fl., 2013, s. 100; Lynggard, 2011, s. 31

³⁶ Lynggard, 2011, s. 62

konsekvens, hvor rederiet har en forestilling om sandsynligheden for et bestemt udfald. Dette stemmer også overens med budskaberne i nogle af de udviklede standarder for Risk management. Især i ISO 31000, som indeholder et budskab om, at risiko er usikkerhed og usikkerhed kan drives af tilfældigheder og manglende evne eller data til at forudse fremtiden.³⁷

Udover at risiko kan defineres på flere forskellige måder, findes der også flere forskellige risikotyper og disse risikotyper varierer fra virksomhed til virksomhed, men i litteraturen forudsættes at virksomheder primært står overfor fire forskellige risikotyper; markedsrisici, finansielle risici, virksomhedsspecifikke risici og operationelle risici.³⁸

Pga. afhandlingens fokus vil der kun ske en behandling af de operationelle risici.

De fleste tab som en virksomhed kan stå overfor, kan være en konsekvens af operationelle fejl, naturkatastrofer og andre ulykker. En definition af operationelle risici er direkte eller indirekte påvirkning af det ønskede resultat gennem utilstrækkelig kontrol, systemnedbrud, svindel, naturkatastrofer eller uhensigtsmæssige eller mangelfulde interne procedurer eller menneskelige fejl mm. Dvs. operationelle risici udspringer fra den måde hvorpå opgaver indenfor rederiet bliver udført. Specielt operationelle risici som svindel og uagtsomme beslutninger fra besætningen er af vigtig betydning for rederiet fordi disse kan afhjælpes i rederiets daglige drift, men kan både påvirkes eksternt og internt. Som udgangspunkt defineres operationelle risici, som risici, der er forbundet med udførelsen af en virksomheds forretningsmæssige funktioner. Derfor skal rederen være opmærksom på, at aktiviteter, funktioner og processer kan påvirke ydeevnen og måske medføre risici, der kan påvirke strategiske og funktionelle mål.³⁹

3.3. Risikostyringsproces

I afhandlingens økonomiske analyse vil der i afsnit 3.4 forefindes en risikoidentifikation, hvor afhandlingen først vil identificere og beskrive rederiets relevante risici, hvorefter der i kapitel 4 vil forefindes en risikovurdering og analyse i et spilteoretisk synspunkt. Afslutningsvis vil der i afhandlingens kapitel 8 blive foretaget en behandling af relevante

³⁷ Forlaget Andersen, 2010, s. 2

³⁸ Bilag 1

³⁹ Borghesi & Gaudenzi, 2013, s. 19-26

risikostyringsværktøjer, som kan benyttes af danske redere, der foretager sejlads i piratfyldte farvande med udgangspunkt i figur 2.⁴⁰

3.3.1. Risikoidentifikation

Risikoidentifikation er en særskilt aktivitet under risikovurderingen, som det er anført i ISO 31000 består risikovurderingen af en risikoidentifikation, analyse og evaluering af alle områder i hele organisationen. Derudover fremgår det af ISO 31000, at formålet med en risikoidentifikation er at fremstille en omfattende liste over risici baseret på de begivenheder, som kan forbedre, forebygge eller forsinke opfyldelsen af målsætningen. Denne identifikation er en utrolig vigtig del af hele risikoanalysen, fordi hvis der i denne del af processen udelukkes en relevant risiko, vil den ikke blive inkluderet i den videre analyse, hvilket kan have store økonomiske konsekvenser for rederiet. Risikoidentifikation identificerer organisationens eksponering for usikkerhed. Identifikation af risici kan opdeles i forskellige stadier:

1. Identifikation af den ugunstige begivenhed dvs. de begivenheder som kan resultere i et tab for rederiet identificeres,
2. analyse af de farer, som er forbundet med begivenheden dvs. se på hvad årsagen er til begivenhedens og tabets forekomst, f.eks. en fare af naturen (jordskælv), en menneskeskabt fare (eksplosion) eller human fare (trafikuheld, fejl).

Et redskab til at identificere risici på er ved benyttelse af en SWOT ramme, som benyttes for at skabe et overblik over virksomheden internt, hvor det er dens stærke og svage sider, som belyses og eksternt, hvor det er virksomheden muligheder og trusler, som belyses.⁴¹

3.3.2. Risikoanalysen

Efter identifikationen og beskrivelsen af de relevante risici skal der foretages en risikoanalyse, som hjælper rederiet med at forstå de negative konsekvenser af den ugunstige begivenhed og sandsynligheden for at den negative begivenhed forekommer. Ifølge ISO 31000 indebærer risikoanalyse at udvikle en forståelse for risiko og begivenhederne både negativt og positivt. Risikoanalysen giver input til risikovurderingen og til beslutningen om hvilke risikobehandlingsstrategier og metoder, som er mest hensigtsmæssige i den pågældende situation. Risikoanalysen bidrager også til forståelsen for, hvordan de pågældende risici skal

⁴⁰ Bilag 2

⁴¹ Borghesi & Gaudenzi, 2013, s. 43-45; Lynggaard, 2011, s. 74-75

behandles, dvs. om der skal foretages risikoreduktion, risikooverdragelse eller risikoundgåelse.⁴²

Formålet med risikoanalysen er at give et overblik over relevante risici og ud fra analysen kunne prioritere og vælge de vigtige risiko behandlingsformer, baseret på den information, som er tilgængelig for rederiet.

3.4. Identifikation af relevante risici ved sejlads i piratfyldte farvande

For at skabe overblik over rederens risici i forbindelse med sejlads i piratfyldte farvande er disse opstillet i en SWOT ramme⁴³, som beskriver de interne og eksterne faktorer, hvor dette afsnit vil fokusere på rederiets trusler og svagheder. Dette er gjort gennem strukturerede interviews med eksperter på området; Jan Fritz Hansen fra Danmarks Rederiforening⁴⁴ samt Gary Porter og Jimmy Schleisner fra Clipper Group.⁴⁵ Disse eksperter arbejder med pirateri og har derfor et overblik, faglig viden og erfaring i, hvordan det fungerer, og hvilke risici rederierne står overfor i tilfælde med sejlads i piratfyldte farvande. Derudover er tidligere kapringer som Danica White og CEC Future blevet undersøgt og om grundene til at disse skibe blev kapret var indenfor afhandlingens identificerede risici, hvilket var tilfældet samt undersøgelse af relevante forskningsartikler og disses identifikation af risici ved sejlads i piratfyldte farvande. I det efterfølgende afsnit vil relevante risici blive beskrevet og yderligere blive analyseret i kapitel 4.

3.4.1. Beskrivelse af relevante risici

3.4.1.1. Tidspunktet for sejladsen

Ved sejlads om natten er der ifølge Jan Fritz Hansen ikke sket nogle angreb fra piraternes side. Grunden til at der ikke foretages angreb om natten, er fordi piraterne ikke har det fornødne udstyr, f.eks. en natkikkert så de bedre kan se, hvilket er nødvendigt, da der er utrolig mørkt om natten. Uden dette udstyr har piraterne ikke mulighed for at kunne se, hvad de kommer op til. Alle angreb sker om dagen og derfor er risikoen for sejlads i dagtimerne en større risiko, end ved sejlads i nattetimerne. Risikoen for tidspunktet af sejladsen er en ekstern faktor, som rederen ikke kan styre, dog kan han styre risikoen til en vis grad. Hvis der

⁴² Borghesi & Gaudenzi, 2013, s. 53; Lynggaard, 2011, s. 76; Liwång m.fl., 2013, s. 100

⁴³ Bilag 3

⁴⁴ Bilag 4

⁴⁵ Bilag 5

er et særligt område, som er mere udsat end andre områder, kan rederen planlægge sejladsen, så skibet går igennem dette særlige udsatte område om natten, hvorfor rederen har en lille intern mulighed for at styre denne risiko, men han har dog ikke mulighed for planlægge hele sejladsen om natten, da sejladsen typisk tager flere dage og derfor er denne risiko primært en ekstern risiko. Derfor er det kun en meget lille intern styring rederen har af disse risici.⁴⁶

3.4.1.2. Besætningen

Risikoen for uerfaren besætning er en intern risiko, som rederen kan styre ved at videreuddanne besætningen, så de får den tilstrækkelige viden indenfor sejlads i piratfyldte farvande. Clipper Group har udarbejdet standarder, hvor det er fast praksis at besætningen bliver briefet i den sidste havn, inden sejladsen i højrisiko området starter. Dog kan risikoen for uerfarne besætningsmedlemmer også være ekstern, da besætningsmedlemmet ved ansættelse kan lyve om sin situation, f.eks. hvis han påstår, at han har erfaring med sejlads i højrisiko områderne, men i virkeligheden aldrig har sejlet i sådanne. Denne eksterne påvirkning kan rederen prøve at styre ved at kræve anbefalinger fra tidligere arbejdsgivere, beviser for bestået uddannelser samt han kan tage kontakt med besætningsmedlemmets tidligere arbejdsgiver.⁴⁷ Dog ses denne eksterne risici ikke for at være relevant i forhold til afhandlingen og der vil derfor ikke ske en yderligere behandling af dette da det forudsættes, at rederens har adgang til besætningens erfaringsbaggrund. Derudover er besætningen også en intern svaghed for rederen, da han ikke kan styre besætningens handlinger, fejl eller forsømmelser, men blot informere besætningen om sikkerhedsmuligheder for at undgå pirateri. Et scenarie kan være hvor besætningen ikke overholder rederens sikkerhedsforanstaltninger og BMP 4 ved sejlads i højrisiko områder. Hvis besætningen ikke overholder foranstaltninger om f.eks. at rigge deres pigtråd forsvarligt til, er dette en intern faktor, som rederen ikke direkte kan styre, da han ikke selv er på skibet og ser hvordan besætningen udfører deres arbejde, men rederen har mulighed for at opstille regler for hans besætning og give dem oplæring i den mest optimale beskyttelse.⁴⁸

⁴⁶ Bilag 4; Bilag 5; Liwång m.fl., 2013, s. 106

⁴⁷ Bilag 5

⁴⁸ Bilag 4; Bilag 5

3.4.1.3. Hastighed

Ved sejlads i piratfyldte farvande er hastighed en meget vigtig risiko og denne risiko er en intern faktor, som rederen kan styre. Ved sejlads med høj hastighed vil der ikke ske kapringer, da piraternes skiff ikke kan følge med, dog vil de desperat forsøge, ved at vifte med deres våben og skyde efter skibet og især efter broen, i et forsøg på at skræmme besætningen til at stoppe. Så ved høj hastighed har piraterne ikke mulighed for at fuldføre kapringen, hvorimod ved lavere hastighed, har piraterne mulighed for at komme op på siden af skibet og borde skibet. Derved er hastigheden og omkostningerne ved højere fart en vigtig faktor, som rederen skal tage med i sine overvejelser, inden han starter sejladsen i højriskoområder.⁴⁹

3.4.1.4. Skibstypen

Skibstypen er også en vigtig faktor, da der f.eks. aldrig er sket kapring af et af de helt store container skibe, som sejler med 26 knob og har et højt fribord, der gør at piraterne ikke har mulighed for at komme om bord. Dog sker der utrolig mange angreb på de mindre og langsommere skibe, da piraternes små skiff hurtigt kan komme op på siden og overraske dem samt fastgøre stigen og kravle om bord. Derved er skibstypen en intern faktor som rederen skal have med i sine overvejelser, men rederen kan ikke reelt styre denne risici kun ved at vælge at sejle med større skibe og udtage al sejlads med mindre skibe i det piratfyldte farvand. Dog kan dette have store omkostninger for rederen hvis det ikke er muligt at fylde skibet op med last og derved kun sejler halvt lastet.⁵⁰

3.4.1.5. Vejrforholdene

Vejrforholdene er skiftende afhængig af om det er monsun sæson eller ej. I monsun sæsonerne sker der ikke angreb af de kommercielle skibe, pga. det dårlige og hårde vejr, som gør, at piraterne ikke har mulighed for at få deres skiff ud på vandet i så hårde omstændigheder. Hvorimod i perioder med meget godt og klar vejr, vil piraterne angribe meget, da der ingen store bølger er og de kan snige sig ind på skibene. Vejrforholdene er en ekstern faktor som rederen ikke har mulighed for at styre, dog er det kendt information for rederne, hvornår der ca. er monsun sæson og derved kan rederen styre denne risiko, ved at

⁴⁹ Bilag 4; Bilag 5; Liwång m.fl., 2013, s. 104 + 106

⁵⁰ Bilag 4; Bilag 5; Liwång m.fl., 2013, s. 106

planlægge sejladsen indenfor monsun sæsonen, da det er de optimale vejrforhold for de kommercielle skibe ved sejlads i højrisikoområderne.⁵¹

3.4.1.6. Bevæbnede vagter

De civil bevæbnede vagter kan være en trussel for rederen, ved at de bevæbnede vagter foretager skadevoldende handlinger. Dette kan forekomme, fordi en angrebssituation er en meget stressbelastende situation, hvor der hviler et utroligt stort pres på de bevæbnede vagter, for at beskytte skibet imod eventuelle pirater, som vil borde skibet. Der kan forekomme en fejlvurdering af situationen, hvor de bevæbnede vagter bedømmer en skiff, som nærmer sig skibet hurtigt, til at være pirater og derved f.eks. affyrer et varselsskud og hvis den pågældende skiff ikke forsvinder, kan det være at vagterne vælger at affyre skud. Situation kan i realiteten være en anden, f.eks. kan den lille skiff være en gruppe fiskere, som har sat sine fiskenet der hvor skibet sejler og de derfor prøver at få skibet til at flytte sig, så det ikke ødelægger deres fiskenet, som ofte er hele deres levebrød. De bevæbnede vagter kan både være interne og eksterne risikofaktorer for rederen, interne hvis rederen selv har ansat de bevæbnede vagter og eksterne hvis rederen har ansat et vagtfirma til at udføre opgaven og dette vagtfirma derved ansætter bevæbnede vagter til at udføre opgaven. I afhandlingen vil der være fokus på bevæbnede vagter som er ansat gennem et vagtfirma og ikke direkte. Skade forårsaget af de bevæbnede vagter kan have fatale konsekvenser for rederen og kan bl.a. betyde en kunde afgang, da disse ikke ønsker at sættes i forbindelse med dette rygte. Derved kan bevæbnet vagter være en trussel for rederen, men dog ikke en direkte trussel som kan medføre pirateri, men det vil stadig være en meget alvorlig trussel, som skal behandles grundigt inden rederen tager beslutningen om at tage vagter om bord på hans skib.⁵²

3.4.1.7. Kundeafgang

Rederens kunder er interesseret i en sikker supply chain, men ved at benytte transportører, som sejler i piratfyldt farvande, vil dette skabe en risiko for kunden.

Der findes konsekvenser for supply chain, som følge af pirateri, hvor pirateri bl.a. truer med at øge shipping omkostningerne og transit tiden, hvilket er med til at bringe de stramme tidsplaner, som oftest benyttes i praksis, i fare. De øgede shipping omkostninger kan bestå i

⁵¹ Ibid.

⁵² Østergaard & Holle, 2013

stigende forsikringspræmier for skibe, der gennemfører transport i højrisikoområderne. Købere og leverandører har det dilemma, at de skal tage stilling til forskellige problemstillinger, f.eks. om de vil omdirigere gods til at blive transporteret ad sikrere vandveje, hvilket vil resultere i en længere og dyrere transit, eller om de vil risikere at blive angrebet af pirater på kortere og hurtigere ruter. Disse problemstillinger er utrolig vigtige for leverandørens stabilitet. Hvis der opstår en risiko for længere transport tid, pga. at skibet bliver kapret af pirater og måske aldrig kommer frem, ville denne meget stramme supply chain brydes og leverandøren vil miste penge, da hans køber står klar til afhentning af godset. Hvis denne forsinkelse forekommer hver gang der skal transporteres gods gennem piratfyldt farvande, vil leverandøren få et dårligt ry, for aldrig at kunne levere til tiden, og dermed skade hans forretning; men det kan også skade rederen, da leverandøren stopper med at benytte denne reder, hvis hans skib altid bliver angrebet pga. manglende sikkerhedsforanstaltninger, som f.eks. bevæbnede vagter. Derved kan det betyde, at det vil skabe en kundeafgang hos rederen, pga. hans måde at håndtere pirateri situationen på og hans kunder vil benytte andre redere eller benytte transport gennem mere sikre farvande og denne kundeafgang vil være en ekstern faktor som rederen ikke kan styre, men kan forebygge ved at tage de nødvendige risikotiltag som er nødvendige i piratfyldte farvande.⁵³

Afslutningsvis kan det sammenfattes, at rederen har en del risici, som kan medføre angreb og kapringer af pirater, som ses i Figur 3⁵⁴. Nogle af dem er interne, som rederen derved kan styre, men der er også en del eksterne faktorer, som rederen ikke har mulighed for at styre, men i stedet må overveje om de skal forebygge med f.eks. sikkerhedsforanstaltninger.

⁵³ Barnes & Oloruntoba, 2005, s. 521 + 525-526; Min, 2012, s. 94-103

⁵⁴ Bilag 3

4. Rederens og piraternes beslutninger i et spilteoretisk perspektiv

4.1. Indledning

Moderne pirater er en økonomisk kriminalitet, som involverer omkostninger eller fordele for de involverede parter. Omkostningerne pådrages oftest rederen, når han prøver at nedsætte virkningerne af pirateri, enten ved at ændre ruten for skibet, ved at ansætte ekstra sikkerheds personale, installere specifik sikkerheds udstyr eller gennem løsepenge til piraterne. Hvor løsepengene tilfalder som et afkast for piraterne som en belønning for deres ulovlige arbejde.⁵⁵ Pga. denne alvorlige trussel bliver de danske redere nød til at være opmærksomme på, hvordan de kan minimere risikoen for pirat angreb. I praksis findes der mange værktøjer som rederen kan benytte, for at minimere risikoen for pirateri, men inden rederen foretager sådan en beslutning, er det vigtigt, at han overvejer alle hans handlemuligheder, omkostningerne og kapringsrisikoen. Problemet med pirateri kan løses på mange forskellige niveauer, men her fokuseres på den operationelle management, i forhold til situationen på havet, hvor det er muligt at få fremskridt i det korte løb, før en langsigtet løsning kan udvikles på land.⁵⁶

Dette afsnit vil først give en grundlæggende forståelse af spilteori og forskellige grene indenfor spilteori, hvorefter dette benyttes til at opbygge et spil, omhandlende rederens mulighed for at vurdere konsekvenserne af valget af rederens risikovillighed og piraternes kapringsvillighed. Der er mange grunde til hvorfor spilteori er egnet til at studere pirateri. F.eks. ved brug af spilteori kan det strategiske samspil mellem piraterne og rederen fanges, hvor handlingerne er indbyrdes afhængige, da hver side reagerer på sin modstanders handling, hvilket også er tilfældet i praksis. Både piraterne og rederen kan vælge strategier baseret på, hvordan de forventer den anden reagerer på deres valg.

I et pirateri scenarie interagerer piraterne med asymmetrisk information og denne asymmetriske information kan piraterne få fordel af, og pga. denne asymmetriske information ønsker rederen at forudse og påvirke piraternes adfærd. Piraterne har dog en fordel, da de er second mover og derved kan identificere hvilke skibe, som er mindre defensive.⁵⁷

⁵⁵ Marlow, 2010, s. 667-669

⁵⁶ Jakob m.fl., 2012

⁵⁷ Gkonis m.fl., s. 3-4

4.2. Spilteori

Grundlæggende går spilteori ud på at se konkurrencemæssige situationer som et spil, hvor konkurrenternes adfærd påvirker hinanden. Spilteorien bidrager til at kunne forudse og påvirke hinandens adfærd. En spilteoretisk model er en beskrivelse af en strategisk situation og adfærd, hvor alle spillerne er strategiske. Grundideen med spilteori er, at spillerne har mulighed for at forudse de andre spilleres adfærd og benytte denne viden i spillerens egen beslutning. Et spil består af to eller flere spillere, hvor hver spiller har en mængde valgmuligheder, hvor disse valgmuligheder betegnes strategier og disse strategier medfører et afkast, som spilleren vil forsøge at optimere.⁵⁸ Spilteori omhandler analyse af konfliktsituationer og er især vigtig i situationer, hvor der træffes strategiske beslutninger, og hvor det endelige udfald også afhænger af andres beslutninger. Spilteori har også medført, at det er muligt at lave modeller, hvor spillerne er rationelle, men med forskellig information.⁵⁹ I økonomisk teori er spillerne rationelle og vælger det de helst vil have og som er nyttemaksimerende for dem, samt antagelse om ligevægt.⁶⁰

I et spil med perfekt information er spillernes afkast kendt viden hos hinanden og derved er det nemmere at træffe en beslutning. Dog er dette ikke tilfældet i virkeligheden, da spillerne oftest har forskellig viden, dvs. der findes asymmetrisk information.⁶¹ Der kan også være situationer med uperfekt information og i disse tilfælde er konkurrentens afkast ikke kendt og spilleren skal gætte sig frem til det ved benyttelse af sandsynlighed. Der kan opstå to typer af problemer afhængig af, hvilken type asymmetrisk information, som er aktuel. F.eks. hvis spillere har information, der er skjult for den anden spiller og dette har betydning for den anden spillers nytte, kan der opstå ugunstig udvælgelse. Dvs. den ene part har bedre information om den relevante variabel i spillet end den anden part.⁶² Negativ udvælgelse er en form for asymmetrisk information, da det er et problem, som omhandler skjult information, hvor den part med skjult information, ønsker ikke at fortælle denne information, hvis det kan være til skade for dem.⁶³ Derudover kan spillere foretage skjulte handlinger, som vil være af betydning for de andre spilleres nytte, men disse andre spillere kan ikke observere

⁵⁸ Sloth, 2011, s. 3; Gkonis m.fl., s. 3

⁵⁹ Sloth, 2011, s. 2; Gkonis m.fl., s. 2

⁶⁰ Ibid.; Rasmussen, 2007, s. 12-15

⁶¹ Sloth, 2011, s. 20

⁶² Douma & Schreuder, 2004, s. 83

⁶³ Ibid.; Rasmussen, 2007, s. 243 + 249-258

disse handlinger og derved tales der om moralrisiko (moral hazard). Disse handlinger kan måske ikke ses af den anden part, og dette kan være skadeligt for den uinformede part.⁶⁴ Derudover kan spillerne i et spil være symmetriske, dvs. at spillerne har ens afkast, eller de kan være asymmetrisk og have et forskelligt afkast, dog er det sjældent at spillerne er helt ens og derfor vil spillere, som er symmetriske ikke yderligere blive behandlet i afhandlingen.

4.2.1. Spillets strategier og rækkefølge

En vigtig faktor i spilteori er, at spillernes handlinger er kendte. Et eksempel på en handling kan være, om en given spiller skal gå ind på markedet eller blive ude. Derudover er rækkefølgen også en vigtig faktor, om spillerne træffer deres beslutninger samtidig eller om den ene spiller træffer en beslutning før den anden. Dette vil yderligere blive behandlet nedenfor, hvor to forskellige former for spil betragtes.

4.2.1.1. Simultant spil

I denne form for spil vil spillerne træffe deres beslutninger på samme tid, eller spillerne træffer deres beslutninger, uden at kende den anden spillers valg. Denne form for spil opstilles ofte i en matrix og løsningen af dette spil kan være ved identifikation af en dominerende strategi, domineret strategi og nash-ligevægten. En fordel og ulempe ved et simultant spil er, at der er ingen spiller, som kan få gavn af at observere den andens handlinger.⁶⁵

4.2.1.2. Sekventielt spil

I denne form for spil træffer den ene spiller beslutningen før den anden og derved er det vigtigt, at spiller 1 kan se fremad og vurdere spiller 2's beslutning, ud fra hvad spiller 1 selv vælger. Da den ene spiller skal træffe sin beslutning før den anden, kan spiller 2 observere, hvilken beslutning spiller 1 træffer, hvilket kan medføre en fordel for spiller 2. Dette betyder ikke at der skal være perfekt information, men blot at der skal være en smule information tilgængeligt. Denne form for spil opstilles oftest som et spiltræ, der indikerer, hvilken spiller som handler først. Dette spil kan løses ved baglæns induktion. Ved at være den spiller som

⁶⁴ Douma & Schreuder, 2004, s. 87-88; Rasmussen, 2007, s. 181-194

⁶⁵ Douma & Schreuder, 2004, s. 103-104

vælger først, har han den fordel, at han kan definere spillet, men der kan også være ulemper ved at være den første, som vælger, da ens beslutning kan medføre økonomisk tab.⁶⁶

Ved at være spiller 2 er der den fordel, at spilleren kan se, hvad spiller 1 vælger og reagerer ud fra dette.

4.2.2. Løsninger

De ovenfor nævnte afsnit nævner nogle løsningsmetoder til henholdsvis et simultant spil og til et sekventielt spil og løsningen på et sekventielt spil vil blive behandlet i dette afsnit, men løsningen på det simultane spil vil ikke yderligere blive behandlet da det ikke har relevans for den videre analyse i afhandlingen.

4.2.2.1. Løsning på sekventielt spil

Til løsning af dette spil kan baglæns induktion benyttes, som vil blive behandlet herunder.

4.2.2.1.1. Baglæns induktion

I dette spil er der som nævnt en spiller, som træffer sin beslutning før den anden spiller, så for at løse sådan spil, skal der benyttes baglæns induktion. Denne metode handler om, at spillet spilles baglæns, hvor spiller 2's optimale reaktion på spiller 1's handlinger findes og ud fra dette resultat kan spiller 1 vælge sin optimale handling.⁶⁷

Et eksempel på denne løsningsmetode kan belyses i en gennemgang af indtrængningsspillet, som er et sekventielt spil mellem en monopolist og en potentiel indtrænger spiller. I et sekventielt indtrængningsspil ved man hvilken spiller, som skal træffe beslutningen først. Hvis indtrængerens træffer først, skal han beslutte, om han vil gå ind på monopolistens marked eller ej. Hvis monopolistens priser er høje, ved indtrængerens, at han vil kunne tjene penge, hvis prisniveauet holdes når han kommer ind på markedet. Hvis monopolisten sænker prisen, som en reaktion på, at indtrængerens kommer ind på markedet, vil indtrængerens ikke tjene nogen profit. Derved afhænger indtrængerens beslutning af prisniveauet, som monopolisten vælger efter indtræden. Derfor skal indtrængerens sætte sig i monopolistens sted for at kunne forudse, hvad prisniveauet vil blive. Monopolistens handling er nem at

⁶⁶ Sloth, 2011, s. 13

⁶⁷ Sloth, 2011, s. 14-15

forudse, hvis indtrængerer bliver udenfor markedet og aldrig vælger at gå ind på markedet, da vil monopolisten beholde de høje priser. Monopolisten er en rationel spiller, som handler i egen interesse og derfor vil indtrængerer forudse, at monopolisten vil forsætte de høje priser også efter indtrængerer indtræder på markedet. Derved vil indtrængerer tjene profit og hans handling vil være lønsom.

Det er i monopolistens interesse at få indtrængerer til at blive ude og for at få ham til dette, kan monopolisten true med at vælge lave priser efter indtrængningen. Ud fra denne trussel skal indtrængerer vurdere, om denne trussel er troværdig. Hvis monopolisten har et stort netværk før indtrængerer skal træffe sin beslutning så vil truslen være troværdig. Pga. dette store netværk vil det være muligt for monopolisten at tage lave priser, da han har et større netværk til rådighed og vil kunne tiltrække nye kunder med begrænset meromkostninger. I dette tilfælde vil indtrængerer forudse lave priser, hvis han trænger ind på markedet. Derved beslutter indtrængerer at blive ude, da han ellers vil lide et tab som følge af lave priser. I dette tilfælde vil en trussel om lave priser fra monopolistens side være troværdig. Truslen vil dog ikke være troværdig, hvis monopolisten ikke har et stort netværk, for så vil han selv miste profit. Dvs. i indtrængningsspillet er det vigtigt at skruer fremad og ræsonnere bagud i spiltræet.⁶⁸

4.3. Spillets opbygning i forhold til rederen og piraterne

Formålet med spillet er at give rederne en mulighed for at vurdere konsekvenserne af valget af rederens risikovillighed. Spillet opbygges i to trin, hvor udgangspunktet er at rederen står med valget om, hvor risikovillig han vil være ved sejlads i piratfyldte farvande. Dette valg skal træffes ud fra en vurdering fra rederen, om hvad der er rentabelt og hvad den forventede profit er ved at tage mange risikotiltag som bevæbnet vagter og lignende eller ved ikke at tage nogen risikotiltag. Vælges der ikke at risikominimere ved sejlads i piratfyldte farvande, vil sandsynligheden for, at skibet bliver kapret af pirater være stor, hvilket kan betyde årelange forhandlinger med piraterne for løsladelse af skibet, godset og besætningen og derudover skal der formentlig også betales en løsesum. Hvis rederen vælger at risikominimere ved sejlads i piratfyldte farvande, er sandsynligheden for, at skibet vil blive kapret mindre, men rederen vil have ekstraomkostninger til f.eks. vagter om bord på skibet eller anden form for

⁶⁸ Bilag 6; Douma & Schreuder, 2004, s. 105-108

risikominimering. I underspillet skal piraterne træffe deres beslutninger om de vil angribe et skib eller ikke og deres beslutning vil blive analyseret. Spillets opbygning er et sekventielt spil og kendetegnet for dette spil er, at den ene spiller træffer hans beslutning før den anden. Dvs. når piraterne skal træffe deres valg, ved de hvad rederen har valgt.⁶⁹ Derved vil der være asymmetrisk information, fordi rederen ikke ved om piraterne vælger at kapre på det tidspunkt, hvor han skal vælge, om han vil risikominimere.⁷⁰ I de næste afsnit vil piraternes kapringsvillighed og rederens risikovillighed analyseres.

4.4. Piraternes kapringsvillighed

Pirateri er blevet en virksomhed og de er derfor interesseret i at profitmaksimere. Derfor er det vigtigt for piraterne at tage deres omkostninger til overvejelse i forbindelse med deres beslutning, om de vil angribe eller ej. Dvs. piraterne skal overveje om deres omkostninger ved at drive virksomhed opvejes af indkomsten af løsesummer.

Piraterne har nogle omkostninger før og i forbindelse med kapringen, men derudover vil de også efterfølgende have omkostninger, hvis kapringen lykkes. For at kapringen skal være rentabel for piraterne, skal disse omkostninger dækkes af den forventede løsesum.

Piraternes omkostninger kan bestå af mad, drikke, løn til piraterne, mad og drikke til gidslerne osv. Som nævnt vil piraterne kun forsætte med at prøve at kapre, så længe det er rentabelt for dem; hvis det ikke er det, vil bagmændene trække sig ud. Da der er asymmetrisk information, har piraterne den fordel, at de kan vente og se hvad rederen beslutter, inden de selv tager deres beslutning. Rederen har ikke mulighed for at vide, hvad piraterne har besluttet eller vælger at beslutte, før det er for sent.

4.4.1. Piraternes overvejelser

4.4.1.1. Piraternes indkomst

Når piraterne eller bagmændene skal afgøre om de vil kapre og investere i dette erhverv, belyses først den mulige indkomst, som vil være løsesummen i forbindelse med et succesfuldt angreb, der medfører kapring af skib, besætning og gods. Dog skal det også med i overvejelsen, at rederen for det relevante skib nægter at betale løsesummen, og uden denne indkomst, vil piraterne ikke kunne dække de omkostninger som de har før, under og efter

⁶⁹ Bilag 7

⁷⁰ Douma & Schreuder, 2004, s. 103-104

kapringen. Dvs. piraternes forretningsmodel er afhængig af forventningen om betaling af løsesummen fra rederen eller samfundet. Piraterne har dog forventning om betaling, da Vestlige lande har en human følelse, hvor eventuelle gidsler hjælpes. Hvis piraterne ikke havde forventningen om en succesfuld betaling med tiden, ville de stoppe med at kapre skibene.⁷¹

4.4.1.2. Sandsynligheden for succes

Dernæst vil piraterne og bagmændene betragte, hvor stor succes de har med at kapre i forhold til det totale antal angreb de foretager.

Ifølge IMB's årlige pirat rapport fra 2012⁷² er der ud for Somalia sket 12 kapringer ud af 49 angreb og derved er den procentvise succes for kapringer på 24,5 %. Dvs. i 2012 lykkes det piraterne at kapre omkring 24,5 % skibe ud af deres totale aktivitet i Somalia området. Dog kan der ske underrapportering af mulige angreb, som gør, at den procentvise succes vil være endnu lavere.⁷³ Gary Porter fra Clipper, som er piratekspert, mener dog ikke, at der er særlig mange underrapporterede tilfælde, da der ingen konsekvenser er ved at rapportere. Skibet skal ikke undersøges ved et angreb af myndighederne og rapporteringen foretages på internettet uden omkostninger for rederiet. Det er til alles fordel at rapportere, så man kan følge udviklingen i området. Derimod mener han, at der kan ske overrapportering, da der kan ske rapportering af et påstået angreb, men som blot er desperate fiskere, som prøver at få skibet til at flytte sig, da det sejler og ødelægger deres fiskegarn. Dette vil umiddelbart blive rapporteret som forsøg på angreb, da det er svært for besætningen at se forskel. I disse tilfælde vil den procentvise succes skulle være højere end udregnet.

Hvis man opvejer over- og underrapporteringen overfor hinanden, vil den beregnet procentvise succes være et meget godt billede af virkeligheden. Dvs. at der ca. sker succesfulde kapringer 25 % af gangene som piraterne angriber.

⁷¹ Bilag 4

⁷² ICC International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships – report for the period 1 January – 31 December 2012, s. 5-6

⁷³ Liwång m.fl., 2013, s. 101; Marlow, 2010, s. 668

4.4.1.3. Omkostninger ved angreb og kapringer

Som nævnt tidligere har piraterne også en del omkostninger forbundet med erhvervet. Indkomsten dvs. løsesummen skal gennemsnitligt mindst kunne opveje disse omkostninger. Piraternes faste omkostninger, som afholdes før kapringer, er f.eks. omkostninger til stiger, våben, proviant, brandstof og andet, der er nødvendigt til kapringer. Derudover er en af de største omkostninger en lille motorbåd (skiff) med store påhængsmotorer, som kan indhente de mindre fragtskibe.⁷⁴ Disse faste omkostninger er svære at fastsætte pga. den manglende informationstilgængelighed, da piraterne ikke laver regnskab over deres udgifter. Dog ses det i tabel 1⁷⁵, et godt bud på piraternes opstartsomkostninger, som tager udgangspunkt i kapringer af skibet Victoria på omkring 48.445 dollars.⁷⁶

Der er også omkostninger til et moderskib, som gør det muligt at foretage angreb længere væk til søs, hvor de små skiffs ikke kan komme ud. Derudover bruges moderskibene også som base for skiff og opbevarer brændstof og proviant. Efter en succesfuld kapringer findes der bl.a. omkostninger til proviant til gidslerne, men også løn til de vagter som holder øje med dem samt mange flere variable omkostninger. Disse omkostninger er heller ikke kendte og varierer fra situation til situation, f.eks. hvis besætningen holdes fanget længere tid end forventet, vil der være ekstra omkostninger. Der er lavet et bud på disse omkostninger på baggrund af kapringer af skibet Victoria, hvor det fremgår i tabel 2⁷⁷, at omkostningerne er på ca. 230.644 dollars⁷⁸, hvorved de sammenlagte omkostninger ved en succesfuld kapringer er på omkring 279.089 dollars. I tilfælde, hvor piraterne vælger at angribe, men med en fiasko til følge, vil de totale omkostninger kun være på de 48.445 dollars, som er opstartsomkostningerne.

4.4.1.4. Sandsynligheden for tilfangetagelse

Som det sidste skal piraterne og bagmændene overveje sandsynligheden for at blive fanget af de internationale krigsskibe, som det internationale samfund har sat ind nede i området omkring Somalia. Omkostningerne for piraterne vil være fængselsstraf og omkostningerne for

⁷⁴ Bilag 4; Bilag 5

⁷⁵ Bilag 8

⁷⁶ Bahadur, 2011, s. 232

⁷⁷ Bilag 9

⁷⁸ Bahadur, 2011, s. 230

bagmændene vil være ødelæggelse eller konfiskation af udstyr og skib. Bagmændene vil dog ikke have omkostninger til løn, hvis piraterne er i fængsel. Disse omkostninger skal opvejes imod sandsynligheden for, at piraterne bliver taget af flåden.

Der er selvfølgelig også den mulighed at piraterne ikke vælger at angribe og derved får de ingen indkomst via løsesummen, men til gængæld har de heller ingen omkostninger.

4.4.2. Piraternes spilteoretiske beslutning

I en spilteoretisk situation findes der to forskellige scenarier. Piraterne skal vælge om de vil angribe eller ikke angribe og denne beslutning tages på et grundlag af utilstrækkelig information, dog har piraterne en fordel i forhold til rederen, da piraterne har betydelig mere information end rederen har tilgængelig, fordi piraterne er gode til at observere, når der sejler et ubeskyttet skib. På trods af piraternes observationer og erfaringer vælger de tit at angribe skibe, som er fuldt beskyttet og som er umulige at kapre pga. størrelsen og hastigheden, eller hvor skibe har taget alle tænkelige forholdsregler, som f.eks. pigtråd rundt om skibet og bevæbnet vagter. Grunden til, at piraterne foretager disse irrationelle beslutninger, er pga. desperation eller fordi de har tygget for meget Khat, som gør, at de tror at de kan klare hele verdenen.⁷⁹ Hvis piraterne vælger at angribe, kan dette medføre to nye scenarier, som er tilfælde, hvor angrebet er en succes eller en fiasko. I tilfældet hvor angrebet lykkes tjener de f.eks. 5 mio. dollars⁸⁰, men hvis deres angreb mislykkes, taber de ca. 50.000 dollars (0,05 mio. dollars), som er opstartsomkostningerne før og under selve kapringen.⁸¹ Sandsynligheden for at angrebet fører til en kapring er beregnet ovenover til at være på ca. 25 % og derved er sandsynligheden for en mislykket aktion på 75 %. Dette senarie illustreres ved beslutningstræet i bilag 11.

I punkt A kan piraterne vælge at angribe eller ikke og hvis de vælger at angribe, kan det i punkt B føre til succes eller fiasko. For at løse dette beslutningstræ skal man bevæge sig baglæns, hvorved den forventede værdi for punkt A, B og C kan beregnes. Hvis piraterne vælger ikke at angribe vil den forventede værdi være 0 i punkt C. Vælger piraterne at angribe

⁷⁹ Bilag 4

⁸⁰ Bilag 10 for tidligere betalte løsesummer for danske skibe og ud fra disse er denne løsesum et kvalificeret bud.

⁸¹ Bahadur, 2011, s. 232

så vil den forventet værdi i punkt B være: $0,25 \times 5 + 0,75 \times (-0,05) = 1,2125$ mio. dollars. Derved vil piraterne altid vælge at kapre i denne situation, hvilket de vil gøre, så længe den forventede løsesummen er større end deres opstartsomkostninger.⁸²

4.5. Rederens risikovillighed

Efter rederen har løst piraternes kapringsvilligheds spil ovenover skal skibsreden løse sit eget spil. Da der som tidligere nævnt er asymmetrisk information så har rederen foretaget en analyse af piraternes kapringsvillighed som ovenover, hvor det konkluderes at piraterne vil kapre i det opstillet scenarie. Derved er det vigtigt, at der foretages en uddybende vurdering af de relevante risici, som er identificeret i kapitel 3, så rederen kan vurderes som det er risici som er af relevans. For at vurdere rederens risikovillighed vil der først blive foretaget en risikoanalyse af de relevante risici, som er defineret i kapitel 3 i afhandlingen samt en vurdering. I risikoanalysen foretages der en årsagsanalyse, hvor formålet med denne årsagsanalyse er at skabe et overblik over, hvilke problemer, som forefindes og hvad årsagerne til kapringen kan være. En årsag til kapring kan f.eks. være besætningens fejl eller forsømmelse, som identificeret i kapitel 3. Årsagsanalysen vil benyttes for, at få fastlagt om rederiet kan påvirke de identificerede risici. Formelt findes der to grupper af årsager:

- Årsager, rederen kan påvirke.
- Årsager, rederen ikke kan påvirke.

Rederiet kan føre til en proaktiv strategi på de årsager eller risici som rederen kan påvirke. Dvs. denne proaktive strategi går ud på at handle før en risiko indtræder og rederen kan prøve at kontrollere risikoen. På denne måde er rederen på forkant med eventuel udvikling, der kunne forekomme fra piraternes side. Derimod kan rederen også have en mere reaktiv strategi i tilfælde med risici eller årsager som rederen ikke kan påvirke. I sådanne tilfælde reagerer rederen på piraternes handlinger og aktiviteter og derved kontrollerer rederen, eller han prøver at kontrollere skaderne, så de bliver så små som muligt. Det kan siges, at rederen benytter en strategi med brandslukning i stedet for at forebygge de relevante risici.⁸³

⁸² Douma & Schreuder, 2004, s. 90-92

⁸³ Lynggard, 2011, s. 91-92

Efter risikoidentifikationen i kapitel 3 og risikoanalysen, foretages en risikovurdering af risikoens mulige negative følger. Risikoens mulige negative følger skal vurderes ud fra det mulige skadesomfang, dvs. konsekvensen af skaden og sandsynligheden for forekomst af skaden, hvor der foretages inddeling i lav, middel og høj. Derved vil der blive foretaget en vurdering af risikofaktorernes indflydelse på det forventede resultat; en konsekvensvurdering.⁸⁴

4.5.1. Analyse og vurdering af relevante risici

I de nedenstående afsnit analyseres og vurderes de forskellige risici.

4.5.1.1. Tidspunktet for sejlads

Tidspunktet for sejladsen har en stor betydning for rederens mulighed for at blive kapret eller udsat for angreb, både i forbindelse med vejrforholdene som beskrevet i afsnit 4.5.1.5, men også i forbindelse med sejlads om natten eller dagen. Tidspunktet for sejladsen som risikofaktor er en ekstern årsag som kan medføre angreb og som rederen ikke kan påvirke og derved er dette en risiko som rederen ikke har kontrol over. Dog kan rederen reagere på forholdene på den måde, at han så vidt muligt planlægger sejlads i meget ekstreme områder om natten, hvor forholdene er for dårlige til, at piraterne ikke vil sejle ud i deres små skiff og angribe, da de ikke har det nødvendige udstyr til at kunne operere om natten. F.eks. natkikkert for at kunne se hvilke overraskelser de måtte komme op til, hvis de kravler op ad et skib.⁸⁵

I risikovurderingen skal der ske en vurdering af tidspunktet for sejladsen relevans, hvor det er konsekvensen i tilfælde med sejlads om dagen og natten og sandsynligheden for kapring i disse tilfælde som vurderes.

I tilfælde med sejlads om dagen vil der kunne opstå angreb. Konsekvensen ved en kapring skønnes til at være stor, fordi det om dagen er muligt for piraterne at se, hvilke foranstaltninger skibet har taget. F.eks. hvis der er pigtråd rundt om skibet, vil det være muligt for piraterne at se dette og derved prøve at finde en anden mulighed, hvorfor det skønnes, at sandsynligheden for forekomst af angreb vil være høj ved sejlads om dagen.⁸⁶

⁸⁴ Borghesi & Gaudenzi, 2013, s. 53; Liwång m.fl., 2013, s. 100; Lynggard, 2011, s. 95-97

⁸⁵ Bilag 4; Bilag 5; Liwång, Ringsberg & Norsell, 2013, s. 106

⁸⁶ Bilag 4; Bilag 5

Derved er risikoen ved sejlads om dagen af høj relevans for rederen. Derimod er risikoens relevans lav i situationer med sejlads om natten, fordi piraterne ikke har mulighed for at komme ud til skibene, pga. mangel på udstyr til at kunne se og lignende, da det bliver utrolig mørkt om natten. Hvis de er så heldige at komme ud til skibet og få fastgjort deres stige og kravle om bord, kan de risikere at kravle op i pigtråd, op til en vagt med våben eller blive overrasket af mange andre sikkerhedsforanstaltninger, som kan skade piraten.

4.5.1.2. Besætning

Besætningen har en stor betydning for rederens mulighed for at blive kapret eller udsat for angreb, da det er besætningen, piraterne bruger som forhandlingsstrategi mod rederen. Derudover er besætningen også en vigtig risikofaktor for rederen, da det er deres handlinger og undladelser, som kan være afgørende i tilfælde med sejlads i piratfyldte farvande. Besætningen som risikofaktor er en intern årsag som rederen kan påvirke og derved er det en risiko som rederen har kontrol over; dog til en vis grænse, da rederen ikke kan overvåge hans besætning når de er ude og sejle, hvorfor der findes asymmetrisk information, hvor der kan forekomme skjulte handlinger eller information imellem besætningen og rederen. Disse skjulte handlinger og informationer kan f.eks. være i tilfælde, hvor besætningen ikke overholder rederens sikkerhedsforanstaltninger og BMP 4, som vil kunne medføre kapring af skibet. Derved er besætningen en årsag som rederen kan påvirke.

I risikovurderingen skal der foretages en vurdering af besætningens relevans, hvor det er konsekvensen af besætningens handlinger og undladelser og sandsynligheden for forekomst, som vurderes.

I tilfælde med uerfaren, dårlig og korrupt besætning er der en høj sandsynlighed for forekomst af angreb. Konsekvensen af besætningens fejl eller forsømmelser skønnes til at være stor, fordi en uerfaren eller dårlig besætning, som ikke har taget de nødvendige forholdsregler inden de påbegyndte sejladsen i det piratfyldte farvand, vil være nemme ofre, da det er nemt for piraterne at angribe og dette vil have økonomiske konsekvenser for rederen, men også personlige konsekvenser for besætningen som holdes fanget i flere måneder.⁸⁷ Dermed er risikoen ved sejlads med uerfaren, dårlig eller uopmærksom besætning af høj relevans for rederen. Derimod er risikoens relevans lav i situationer med

⁸⁷ Bilag 4; Bilag 5

sejlads med erfaren besætning, fordi besætningen vil være klar over, hvilke forholdsregler, som skal tages, og hvordan de skal agere i tilfælde med angreb.⁸⁸

4.5.1.3. Hastighed

Hastighed er som nævnt i kapitel 3 en meget vigtig risikofaktor som rederen skal tage med i sine overvejelser. Hastigheden er en intern faktor, da rederen kan vælge, at transporten skal foretages ved en højere hastighed end som normalt benyttes ved samme type transport i ikke piratfyldte farvande. Ved benyttelsen af højere hastighed vil det medføre højere omkostninger for rederen bl.a. til bunkers, men kan medføre at skibet og besætningen ikke kapres, da piraterne ikke kan følge med et skib som f.eks. sejler 26 knob.⁸⁹ Derved er hastigheden en årsag som rederen kan påvirke.

I risikovurderingen vil der blive foretaget en vurdering af konsekvensen ved sejlads med lav og høj hastighed og sandsynligheden for forekomst. Ved høj hastighed er der en lav sandsynlighed for forekomst af angreb og konsekvensen ved høj hastighed er stor da en kapring vil have store økonomiske konsekvenser for rederen, men også personligt for besætningen. I situationer med langsommere skibe vil sandsynligheden for forekomst af angreb være høj, da piraterne har mulighed for at komme op på siden af skibet uden at blive bemærket og derved komme om bord på skibet. Konsekvensen af en kapring ved lav hastighed vil være stor da det kan betyde, at skibet og dets besætning holdes fanget i mange måneder under et utroligt fysisk og psykisk pres samt det vil have store økonomiske konsekvenser for rederen gennem løsesum, ansættelse af erfarent personale til forhandlingerne med piraterne, erstatningskrav fra besætningen efter kapringen etc.⁹⁰

4.5.1.4. Skibstype

Skibstypen har en stor betydning for rederens mulighed for at blive kapret eller udsat for angreb, da store skibe kan sejle hurtigere og store skibe har et højt fribord i forhold til de mindre skibe, som sejler langsommere og har et lavere fribord.⁹¹ Skibstypen som risikofaktor er en intern årsag som rederen kan påvirke og derved er dette en risiko som rederen har kontrol over og kan forebygge.

⁸⁸ Ibid.

⁸⁹ Liwång m.fl., 2013, s. 106

⁹⁰ Bilag 4; Bilag 5; Liwång m.fl., 2013, s. 104

⁹¹ Ibid.

I risikovurderingen skal der ske en vurdering af skibsstørrelsens relevans, hvor det er konsekvensen af sejlads med store og små skibe og sandsynligheden for forekomst af angreb i disse tilfælde som behandles.

I tilfælde med små skibe vil der kunne opstå angreb med høj sandsynlighed. Konsekvensen ved benyttelse af mindre skibe skønnes til at være stor, fordi små skibe sejler langsomt og har et lavt fribord. Hvis de derudover også sejler med en tung last, ligger de også dybere i vandet og derved kan der være tilfælde, hvor piraterne nærmest kan gå om bord. Derfor skønnes det at sandsynligheden for forekomst vil være høj i tilfælde med sejlads med små eller mindre skibe.⁹² Derved er risikoen ved sejlads med små og mindre skibe af høj relevans for rederen. Derimod er risikoens relevans lav i situationer med store skibe, fordi piraternes skiff ikke har en chance for at følge med og kan derfor ikke komme op på siden af skibet. Hvis de skulle være så heldige at komme op på siden af et af de store containerskibe, er der et højt fribord, som er helt umuligt at komme opover. Derved er redere med mindre fragtskibe mindre risikovillige, da en kapring vil have høje økonomiske konsekvenser i forhold til redere med de større fragtskibe, som er mere risikovillige pga. den lave sandsynlighed for forekomst.

4.5.1.5. Vejrforholdene

Vejrforholdene har en stor betydning for rederens mulighed for at blive kapret eller udsat for angreb, dog kan ekstremt vejr også i yderste tilfælde føre til grundstødning og forlis. Vejrforholdene som risikofaktor er en ekstern årsag, som rederen ikke kan påvirke og derved er dette en risiko, som rederen ikke har kontrol over, dog kan han reagere på vejrforholdene på den måde, at han så vidt muligt planlægger sejlads under monsun sæsonen, hvor vejrforholdene er for ekstreme til at piraterne vil sejle ud i deres små skiff. Derved er vejrforholdene en årsag som rederen ikke kan påvirke.⁹³

I risikovurderingen skal der foretages en vurdering af vejrforholdenes relevans, hvor det er konsekvensen af skadesomfanget i tilfælde med gode og dårlige vejrforhold som vurderes og sandsynligheden for forekomst.

I tilfælde med gode vejrforhold vil der kunne forekomme en kapring. Konsekvensen ved en kapring skønnes til at være stor, fordi det ved klart og stille vejr er nemmere for piraterne at angribe, da de ingen problemer har med at sejle ud til skibene i deres skiff. Der skønnes at

⁹² Ibid.

⁹³ Bilag 4; Bilag 5

sandsynligheden for indtræden også vil være høj i gode og klare vejrforhold.⁹⁴ Derved er risikoen ved sejlads i gode vejrforhold af høj relevans for rederen. Derimod er risikoens relevans lav i situationer med meget dårligt og hårdt vejr, fordi piraterne ikke har mulighed for at komme ud til skibene pga. høje bølger og lignende, og hvis de er så heldige at komme ud til skibet, er det umuligt at få fastgjort deres stige til skibet og kravle om bord, da skibet bevæger sig for meget. Derved skønnes konsekvensen af en kapring i hårdt vejr høj, men sandsynligheden for forekomst af kapring er lav ved dårligt vejr.

4.5.1.6. Bevæbnede vagter

Ved bevæbnede vagter findes der som nævnt en risiko for, at der sker fejl eller forsømmelser fra deres side, som kan skade rederen, f.eks. gennem et erstatningskrav fra et besætningsmedlem, som er blevet ramt af en vildfaren kugle eller gennem dårlig omtale fordi en vagt har skudt en fisker. Risikoen ved bevæbnet vagter er en ekstern årsag da rederen har ansat et vagtfirma til udførelse af opgaven og dermed kan rederen ikke påvirke denne risiko. Sandsynligheden for forekomst af denne risiko vil dog også være lille, da det må forudsættes, at de bevæbnede vagter som ansættes er professionelle og erfarne vagter, som ved, hvordan der skal reageres i den pågældende situation. Konsekvensen for at der sker et tab ved den bevæbnede vagts fejl eller forsømmelse er stor, da det vil kunne medføre utrolig høje erstatningskrav og skramme fremtidige ansatte, hvis rederen får et rygte for at benytte uerfarne bevæbnede vagter, som også vil være for fare for besætningen.

4.5.1.7. Kundeafgang

Kundeafgang er en vigtig faktor for rederen, da han ikke kan forsætte hans virksomhed uden hans kunder. Risikoen for kundeafgang er en ekstern faktor, rederen ikke kan styre, men han har dog mulighed for at påvirke denne ved at benytte sikkerhedsforanstaltninger, som gør at skibet ikke bliver kapret, men kommer frem til aflagtningshaven til den aftalte tid. Sandsynligheden for forekomst af kundeafgang er stor, hvis rederen ikke tager nogle sikkerhedsforanstaltninger. Konsekvensen af kundeafgang kan være stor for rederen, da han

⁹⁴ Bilag 4; Liwång m.fl., 2013, s. 106

ikke kan forsætte hans virksomhed uden kunder og derved i værste tilfælde går fallit og derved vil denne risiko være af høj relevans for rederen.⁹⁵

4.5.2. Rederens spilteoretiske beslutning

I en spilteoretisk situation findes der to forskellige scenarier, hvor rederen skal vælge om han vil acceptere de relevante risici eller vil forebygge disse. Denne beslutning tages med utilstrækkelig information, da han ikke ved om piraterne vælger at angribe hans skib mens det sejler igennem piratfarvandet. Hvis rederen vælger at forebygge de relevante risici, kan dette medføre to nye scenarier, som er tilfældet, hvor forebyggelsen er en succes og skibet ikke bliver kapret, eller en fiasko, hvor skibet alligevel bliver kapret. Hvis rederens forebyggelse lykkes sparer han de 5 mio. dollars,⁹⁶ som han kunne risikere at skulle betale i løsesum, dog har rederen haft nogle omkostninger til denne forebyggelse, f.eks. på omkring 1 mio. dollars. Derved vil han "vinde" eller spare 4 mio. dollars. Hvis hans forebyggelse mislykkes, taber han 5 mio. dollars, som han skal betale i løsesum for at få frigivet hans skib og besætning samt de omkostninger han har haft til forebyggelsen af risici, som mislykkes, på omkring 1 mio. dollars, dvs. han totalt vil tabe 6 mio. dollars.

Sandsynligheden for at rederens skib bliver angrebet og fører til en kapring, er ca. 0,17%⁹⁷, dog vil denne sandsynlighed være højere, afhængig af hvilket skib rederen har. Hvis der er tale om en stor tanker eller et stort container skib, som kan sejle hurtigt og har et højt fribord, vil sandsynlighed for forekomst være lille, hvorimod i tilfælde med mindre langsomgående og tunge skibe, vil sandsynligheden være en del højere. Hvis det antages at denne sandsynlighed for forekomst af kapring ved sejlads med mindre skibe er på 15 %, så vil sandsynligheden for at en forebyggelse af de relevante risici lykkes være på 85 %.

Dette senarie illustreres ved et beslutningstræ i bilag 12.

Rederen kan i punkt A vælge at forebygge risici eller ikke og hvis han vælger at forebygge, kan det i punkt B føre til en succes eller fiasko. For at løse dette beslutningstræ, skal man bevæge sig baglæns og derved kan den forventede værdi for punkt A, B og C beregnes. Hvis rederen vælger ikke at forebygge de relevante risici vil den forventede værdi være -5 mio. dollars, da

⁹⁵ Barnes & Oloruntoba, 2005, s. 521 + 525-526; Min, 2012, s. 94-103

⁹⁶ Bilag 12

⁹⁷ Bahadur, 2011, s. 46

han skal betale løsesum for frigivelse i punkt C. Vælger rederen at forebygge, vil den forventede værdi i punkt B være: $0,15 \times (-6) + 0,85 \times 4 = 2,5$ mio. dollars. Derved vil rederen altid vælge at forebygge, de ovenfor nævnte relevante risici, i denne situation så længe den forventede værdi af forebyggelsen er større end dennes omkostninger til forebyggelse.⁹⁸

4.6. Delkonklusion

Rederen har en del risici, der kan medføre en kapring, som er identificeret i kapitel 3 og vurderet i dette kapitel. Ud fra behandlingen af disse risici kan det konkluderes, at rederen vil vælge at styre de risici som er af høj relevans for rederen som sejlads om dagen, lav hastighed, lille skib, godt vejr og fejl eller forsømmelser fra besætningen. Grunden til dette er ud fra en spilteoretisk analyse af piraternes kapringsvillighed som konkluderer, at piraterne foretager angreb så længe det er rentabelt, og det vil det være så længe de får mere end 350.000 dollars i løsesum. Ud fra analysen blev det også fastlagt, at piraterne kapringsrate på nuværende tidspunkt er på 25 % ud af alle de angreb de foretager, og da piraterne vil forsætte så længe det er rentabelt, så vil piraterne forsætte deres angreb og kapringer ned til en kapringsrate på 10 %. Derved vil omkostningerne for rederen, ved ikke at forebygge risikoen for pirateri, være for høj sammenlignet med omkostningerne til risikostyring.

⁹⁸ Sytse & Schreuder, 2004, s. 90-92

5. Rederens ansvar

I dette kapitel vil der blive foretaget en gennemgang af rederens hæftelsesansvar, da rederen vil have et hæftelsesansvar overfor ansatte og medhjælpere, som denne har ansat til udførelsen af transporten. Hvis rederen ikke havde et hæftelsesansvar for sine ansatte, ville han være immun overfor eventuelt ansvar og ville aldrig kunne ifalde et ansvar, da det meget sjældent er selve rederen selv, der foretager sejladsen. Dvs. det at overdrage opgaven til rederens ansatte ikke konstituerer ansvarsfrihed og derfor er der pålagt et skærpet ansvar.

I erstatningsrettens grundbegreber skal der være indtrådt en skade for, at der er tale om et ansvarsgrundlag og det er en betingelse, at ansvarsgrundlaget er årsag til den indtrådte skade. Dvs. man ifalder et ansvar, for de skader, som man har forvoldt forsætligt (med vilje) eller uagtsomt (uden at have udvist fornøden agtpågivenhed). Dvs. ansvarsgrundlaget er culpa, hvor hovedreglen er, at en person kun kan pålægges erstatningsansvar udenfor kontrakt, hvis han har handlet culpøst.⁹⁹

5.1. Principalansvar

Udgangspunktet er, at rederen ikke er ansvarlig for de handlinger som piraterne måtte foretage i deres angreb på eller kapring af rederens skib. Der kan dog være situationer, hvor rederen selv er uden skyld, men kan blive ansvarlig ved pirateri. Dette kan f.eks. være i situationer, hvor rederen er ansvarlig for hans ansatte og deres uagtsomhed, dvs. et principalansvar. Grunden til dette principalansvar er, at han sjældent selv foretager transporten til søs, men i stedet ansætter kompetent besætning. Hvis dette principalansvar ikke fandtes, ville rederen aldrig være ansvarlig for eventuelle erstatningskrav. Derfor er rederen ansvarlig for sine ansattes fejl, forsømmelser og handlinger jf. SØL § 151, som erstatter DL 3-19-2.¹⁰⁰

SØL § 151 indeholder følgende ordlyd:

"Rederen hæfter for skade, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

⁹⁹ Eyben & Isager, 2011, s. 83 + 86

¹⁰⁰ Falkanger m.fl., 2008, s. 159 + 161; Holle, s. 59

Stk. 2. Hvad rederen således kommer til at udrede, kan denne kræve erstattet af den, som har forvoldt skaden.”

Der findes dog en række betingelser, som skal være opfyldt, for at SØL § 151 kan anvendes.

- Arbejdstageren skal udføre et arbejde i et bestemt skibs tjeneste og hæftelsesansvar gælder også i tilfælde, hvor rederen ikke har instruktionsbeføjelser overfor arbejdstageren.
- Arbejdstagerens handling eller undladelse af samme skal være culpøs, dvs. at arbejdstager skal have handlet forsætligt eller uagtsomt.
- Der skal være en årsagssammenhæng mellem skaden og arbejdet, som udføres af arbejdstageren.
- Skaden må ikke være sket som følge af en abnorm handling og denne abnorme handling vurderes i forhold til det arbejde, som arbejdstageren udfører. Hvis skaden opstår udenfor kontrakt, vil rederen ikke ifalde erstatningsansvar for arbejdstagerens abnorme handlinger, men hvis skaden opstår indenfor kontrakt vil rederen ifalde erstatningsansvar.¹⁰¹

Hele problematikken om rederens principalansvar for tab i forbindelse med pirateri blev afprøvet i sagen om Danica White. I denne sag blev skibet Danica White, som hørte under rederiet H. Folmer & Co. kapret af somaliske pirater, da skibet sejlede 200 sømil væk fra Somalias kyst. Ingen af besætningsmedlemmerne om bord på Danica White så piraterne før de stod i styrehuset hos kaptajnen. Efter kapringen tvang piraterne kaptajnen til at sejle ind til den somaliske kyst, men Danica Whites pludselige og mærkelige opførsel blev opdaget af et amerikansk krigsskib, som prøvede at oprette kontakt til Danica White, dog uden held. Derefter kontaktede de rederiet H. Folmer & Co., som bekræftede, at skibet ikke skulle sejle mod kysten og at krigsskibet havde tilladelse til indgriben. Dette medførte, at det amerikanske krigsskib prøvede at få Danica White stoppet ved at affyre advarselsskud. Dette resulterede i at piraterne anbragte Danica Whites besætning på dækket, så de kunne agere levende skjold. Da Danica White nåede indenfor 12 sømil fra kysten, trak det amerikanske krigsskib sig og Danica White fortsatte til kysten, hvor de blev holdt som gidsler.

¹⁰¹ Østergaard & Holle, 2012, s. 293-294; Holle, 2013, s. 45

Twisten i den efterfølgende retssag gik på, om besætningen havde krav på erstatning for tab som følge af kaptajnens og rederiets grove uagtsomme handlinger.

I dommen blev der først klarlagt, at kaptajnen havde handlet groft uagtsomt, da kaptajnen havde modtaget generelle anbefalinger fra FN International Maritime Organisation og advarsler fra H. Folmer & Co. På trods af disse anbefalinger lyttede kaptajnen kun til den ene anbefaling ved at sejle 200 sømil væk fra Somalias kyst. Kaptajnen burde have etableret et skærpet udvig, så piraterne ville være opdaget, før de kom om bord.

Dernæst foretog retten en kausalitetsbedømmelse og deres resultat var, at selvom besætningen kunne have opdaget piraterne inden de kom om bord på skibet ved behørig udvig og et bedre beredskab, kunne der ikke statueres solidarisk ansvar mellem rederne og piraterne. Grunden til dette resultat er, at det ikke kunne bevises, om disse foranstaltninger kunne have forhindret angrebet og kapringen. Derved mente Landsretten, at det ikke var blevet bevist, at tabet var en årsag af kaptajnens uagtsomme handling.¹⁰²

Ud fra denne dom kan det konkluderes, at hvis kaptajnens handlinger eller undladelser er uagtsomme, kan rederen pådrage sig et ansvar efter SØL § 151. For at der kan statueres solidarisk ansvar, skal der dog være årsagssammenhæng mellem det at piraterne kaprer skibet og kaptajnens uagtsomme handling, hvorved sagsøgeren skal bevise, at skibet ikke ville være blevet kapret, hvis kaptajnen havde overholdt sikkerhedsforanstaltningerne. Da rederiet H. Folmer & Co. havde videregivet sikkerhedsforskrifterne og advarslerne, kunne der heller ikke derved, pålægges rederiet et ansvar. Det kan dog modsætningsvis slutes, at hvis rederiet ikke havde videregivet disse sikkerhedsforskrifter, ville rederiet have ifaldet et ansvar jf. Danica White dommen. Dermed kan det slutes af rederen ifalder et principalansvar overfor hans besætnings handlinger, men dette er ikke ensbetydende med at rederen også er erstatningsansvarlig.

Afslutningsvis kan det konkluderes, at der selvfølgelig skal foreligge et ansvarsgrundlag, for at rederen kan blive erstatningsansvarlig og hæftelsesansvarlig.

¹⁰² Danica White dommen (U 2011.354 Ø)

5.2. Hæftelsesansvar for selvstændig virkende tredjemand

Derudover er det vigtigt at belyse hæftelsesansvar for selvstændigt virkende tredjemand udenfor kontrakt og indenfor kontrakt, da det er væsentligt for hvilke erstatningsregler som finder anvendelse på forholdet. Som nævnt erstatter SØL § 151 bestemmelsen i DL 3-19-2, dog på et bredere grundlag, da SØL § 151 stk. 1, omfatter arbejdstagere, som er gennemgået ovenover, men også selvstændig virkende tredjemand. Disse selvstændig virkende tredjemænd kan være bevæbnede vagter, dog kan bevæbnede vagter også have karakter af begrebet arbejdstager, hvis det er rederiets egne vagter, som er ansat i rederiet. Her belyses de selvstændig virkende tredjemænd i form af bevæbnede vagter fra et vagtfirma. I dette tilfælde skal de fire betingelser for benyttelsen af SØL § 151 også være opfyldt som er gennemgået i afsnit 5.1. Anvendelsen af bevæbnede vagter kan medføre tings-, formue- og personskade, f.eks. et scenarie, hvor et besætningsmedlem rammes af en vildfarende kugle, eller hvis den vildfarne kugle medfører brand på skibet, hvorved besætningens ejendele går tabt eller medfører dødsfald. Derudover kan der også ske skade på skibets skrog, inventar og maskineri; denne erstatningsretlige problemstilling vil blive behandlet i kapitel 6 og er alle situationer indenfor kontrakt og der vil være et hæftelses- og principalansvar som gennemgået i afsnit 5.1.¹⁰³

I tilfælde hvor en bevæbnet vagt forårsager skade udenfor kontraktforhold og ansvar derudover ikke kan begrundes i SØL § 151, da hæfter rederen ikke for den bevæbnede vagts handling i delikt, Det er dog vigtigt at foretage en undersøgelse af om rederen ud fra retspraksis alligevel kan ifalde hæftelsesansvar i denne situation. I retspraksis lægger domstolene vægt på forskellige elementer og følgende er relevante for rederens ansvar:

- At rederen var forberedt på skadens indtræden,
- At hvervet er risikobetonet,
- At hvervet udføres i rederens interesse,
- At arbejdet er af ekstraordinær karakter og derved frembringer farer, og
- At hvervet falder ind for rederens egen pligt.

Den risiko der er forbundet ved at tage skydevåben om bord på skibet må medføre, at rederen er forberedt på, at der kan indtræde skade som følge af dette og derved er benyttelsen af

¹⁰³ Østergaard & Holle, 2012, s. 295-296

bevæbnede vagter risikobetonet og ekstraordinært. Det er også rederens pligt at beskytte skibet for piraterne og benyttelsen af bevæbnede vagter sker i rederens økonomiske interesse. Derved kan det tænkes, at rederen bliver hæftelsesansvarlig overfor de bevæbnede vagters skadevoldende handlinger udenfor kontrakt. Der findes dog ikke nogen evidens på dette i retspraksis endnu, men ud fra tidligere overvejelser i retspraksis, som dog ikke omhandler hæftelsesansvar og vagtfirma, kan rederen ifalde et hæftelsesansvar for selvstændig virkende tredjemænd som bevæbnede vagter udenfor kontrakt.¹⁰⁴

¹⁰⁴ Holle, 2013, s. 49-52, 57-68, 79-81, 97-103

6. Kaskoforsikring

6.1. Indledning

Ved pirateri kan der ske skade på skibet eller skibet kan gå tabt. Derfor har rederen en interesse i at forsikre sig mod disse tab. Dvs. rederen har et behov for forsikring ved *"at få dækket et pludseligt uventet tab eller skade af forsikringsselskabet, som gennem opkrævning af præmier kan kompensere den uheldige reder for det pågældende tab"*.¹⁰⁵ Det er dog ikke alle tab og skader, som dækkes, men det grundlæggende princip er, at rederen skal stilles som før skaden og/eller tabet skete og derved kan forsætte med at drive virksomhed. Dvs. forsikringen dækker ud fra et genopretningssynspunkt.¹⁰⁶

Formålet med dette kapitel at lave en komparativ analyse af det relevante retsgrundlag indenfor kaskoforsikring af pirateri og om der er nogle tilfælde, hvor kaskoforsikringen bortfalder. Først vil kapitlet indeholde en individuel analyse af de danske, engelske og norske regler for kaskoforsikring ved pirateri. Derefter vil den komparative analyse af de tre individuelle analyser forefindes.

Grunden til, at der i dette kapitel vil blive foretaget en analyse af tre forskellige nationale retskilder, skyldes at international ret kun kan bruges som inspiration, men det er i de nationale retskilder, at der tages stilling til pirateri indenfor kaskoforsikringsretten, dog er det heller ikke altid klart i nationale retskilder. Baggrunden for valget af behandlingen af det danske søforsikringsretlige system er relevant, da afhandlingen tager udgangspunkt i en dansk reder, derudover er det engelske søforsikringsretlige system interessant, fordi det er meget udbredt i praksis og de fleste forsikringsaftaler indeholder et aspekt af engelsk lovgivning. Afslutningsvis er det interessant at undersøge det norske søforsikringsretlige system, da Norge er en meget stor sø nation.

¹⁰⁵ Kofoed, 2005, s. 21

¹⁰⁶ Ibid.

6.2. Danske regler for kaskoforsikring ved pirateri

6.2.1. Kaskoforsikrings standardbestemmelser

Ved søforsikringer, som tegnes i Danmark, benyttes den Danske Søforsikrings-Konvention (DSK) af 2. april 1934. Konventionen er ikke en egentlig konvention indgået mellem flere stater, men det er et regelsæt for søforsikring vedtaget af relevante brancheorganisationer, Rederiforeningen, Sø assurandørerne (Forsikring og Pension) og Grosserer-Societetets i samarbejde med de danske dispachører og er derfor mere i form af et agreed document.¹⁰⁷ Da DSK ikke er en lov, skal der i forsikringsaftalerne henvises til DSK, ellers er det Forsikringsaftaleloven (FAL), der er gældende. DSK og FAL er ikke modstridende, da der i DSK er inkorporerede alle de præceptive regler fra FAL om marineforsikring og en del af de deklaratoriske regler, som er af relevans for marineforsikring.¹⁰⁸

Foreningen af Danske Sø assurandører (Forsikring og Pension), er de danske marineforsikringsselskabers brancheforening, som har taget initiativ til udførelsen af kaskoforsikringsbestemmelser, som findes i Formular 1/1 1992¹⁰⁹, som efterfølgende i 1998 er blevet revideret på enkelte punkter. Selvom Formular 1/1 1992 er udformet i fællesskab af marineforsikringsselskaberne, har flere forsikringsselskaber valgt efterfølgende at tilføje særlige vilkår og betingelser udover Formular 1/1 1992, fordi shipping indenfor skibstransport er i konstant udvikling og for at tilpasse dækningen til forsikringsselskabernes mål og behov. Disse særlige vilkår og bestemmelser i policen går forud for DSK og Formular 1/1 1992 jf. DSK § 31.¹¹⁰

6.2.2. Placeringen af pirateri i marine- eller krigskaskoforsikring

Formålet med dette kapitel er en analyse af det relevante retsgrundlag indenfor kaskoforsikring og pirateri. Derfor er det vigtigt at fastlægge definitionen af pirateri i dansk ret og hvor i kaskoforsikringsretten pirateri er dækket.

Indenfor dansk ret er der tvivl om, pirateri er en form for krigsfare eller søfare. Især med situationen udenfor Somalias østkyst og i Adenbugten, har det været diskuteret, om det høje antal angreb kunne betragtes som en krigsfare og dermed gøre området til en krigszone.

¹⁰⁷ Jantzen & Simonsen, 2011, s. 21

¹⁰⁸ Kofoed, 2005, s. 25

¹⁰⁹ Bilag 13

¹¹⁰ Kofoed, 2005, s. 26

Hovedreglen i DSK § 50 gør forsikringsselskabet ansvarlig for al skade eller risiko¹¹¹ som følge af en ulykkelig hændelse. Der findes dog nogle undtagelser til denne hovedregel om dækning af al risiko i DSK § 50.¹¹² Krigsfarer og krigslignende handlinger er undtaget fra al risiko princippet i Formular 1/1 1992 § 4.4 og er derved ikke dækket under marinekaskoforsikringen, hvor bestemmelsens ordlyd er, at forsikringen ikke dækker:

- Skade som følge af krig eller krigslignende begivenheder
- Skade som følge af oprør, borgerlige uroligheder, optøjer, sabotage, hærværk og andre sådanne skadevoldende begivenheder, under forudsætning af, at der anvendes krigsvåben, eller skaderne skyldes krig.
- Skade som følge af beslaglæggelse, tilbageholdelse, ekspropriation eller lignende foranstaltninger, der foretages af lovlige eller ikke lovlige myndigheder.

Derved skal rederen tegne en krigskaskoforsikring, hvis han vil have disse risici dækket af hans forsikring.¹¹³ I tilfælde med krigskaskoforsikring benyttes ofte Formular 1/7 1997, som jf. § 1 præcis dækker de krigsundtagelser, der findes til marinekaskoforsikringen.

Krigskaskoforsikringen nævner intet om dækningen af pirateri, og derved skal der foretages en vurdering af, om skader ved pirateri er som følge af en krigslignende handling, oprør med anvendelse af krigsvåben eller beslaglæggelse eller tilbageholdelse af ulovlige myndigheder eller om det er en søfare, som hører under marinekaskoforsikringen. Dvs. det kan være problematisk at vurdere, under hvilken kaskoforsikring pirateri er dækket, da hverken marine- eller krigskaskoens standardbestemmelser nævner pirateri. Ofte vil dækningen af pirateri dog være nævnt i kaskoforsikringsaftalen, men hvis dette ikke er tilfældet, skal der foretages en fortolkning af standardbestemmelserne.

For at prøve at skabe klarhed over denne problemstilling, belyses den danske definition af pirateri. Som nævnt omtaler DSK ikke pirateri, men der findes en kriminalisering af pirateri i den danske straffelov § 183a som siger:

"Den, som ved ulovlig tvang, jf. § 260, tager kontrollen over et luftfartøj, et skib eller et andet kollektivt transportmiddel eller godstransportmiddel eller griber ind i dets manøvrering, straffes indtil på livstid."

¹¹¹ Al risiko og al skade bruges i denne sammenhæng tilsvarende til det engelske udtryk "all risk".

¹¹² Kofoed, 2005, s. 52

¹¹³ Ibid.

Dvs. straffeloven yder intet bidrag til definition eller fortolkningen af pirateri, men omhandler kun selve kriminaliseringen af pirateri. Den fastsætter dog, at pirateri skal have et element af ulovlig tvang. Denne ulovlige tvang synes dog ikke at skulle have karakter af krig eller en krigslignende tilstand og derved kan der argumenteres for, at pirateri mere har en karakter som en søfare. Da der i Danmark ikke er nogen direkte national definition af begrebet pirateri, må der foretages en konkret fortolkning af standardvilkårene, baggrundsretten og kaskoforsikringspolisen i det enkelte tilfælde. Derudover kan der søges inspiration fra andre landes nationale retssystemer og international ret. Da Danmark har ratificeret UNCLOS kan dennes definition, som er behandlet i kapitel 2, benyttes til inspiration til forståelsen af definitionen af pirater. I UNCLOS er pirateri defineret som ulovlige voldshandlinger eller tilbageholdelse, eller enhver anden plyndrende handling, som i personligt øjemed begås af besætningen eller passagererne på et privat skib mod et andet skib. Dvs. det vigtige element er, at der skal være tale om ulovlige voldshandlinger eller tilbageholdelse og hvor handlingerne foretages for egen vindings skyld. Denne definition er ikke sammenlignelig med krig eller krigslignende handlinger eller beslaglæggelse og vil derfor ikke høre under krigskaskoforsikringen.

Derudover har eksperten Jan Fritz Hansen fra Danmarks Rederiforening udtalt, at situationen udenfor Somalia ikke kan kaldes for en krigszone, men en zone med kriminelle på spil, der via kidnapninger forsøger at få en løsesum. Derved definerer eksperterne på området også pirateri til ikke at være en krigsfare, men en søfare, som så vil være dækket under marinekaskoforsikringen.

Derved tyder alt på, at pirateri er en civil risiko i Danmark og dækket under marinekaskoforsikringen efter al risiko princippet, medmindre andet er aftalt i forsikringsaftalen.

6.2.3. Marinekaskoforsikring

I afsnittet ovenover gik argumentationen på, at pirateri indenfor dansk ret skal placeres indenfor marinekaskoforsikringen og derfor vil de efterfølgende afsnit tage udgangspunkt i en analyse af marinekaskoforsikringen.

6.2.3.1. Dækningsomfanget

Ved marinekaskoforsikring forsikres skibets skrog, skibets maskineri, skibets inventar og skibets reservegods jf. DSK § 109, og Formular 1/1 1992 § 1. Forsikringen omfatter dog ikke redskaber og maskiner, som ikke benyttes til skibets sejlads eller transport af gods, og den omfatter heller ikke udredningsgenstande f.eks. bunker og søfolkenes ejendele.¹¹⁴

I DSK § 50 findes en hovedregel om assurandørens ansvar: *"For så vidt ikke andet følger af bestemmelser i denne konvention eller forsikringsaftalen, erstatter assurandøren al skade, der forårsages ved, at en ulykkelig hændelse rammer den forsikrede interesse."* Der findes en tilsvarende bestemmelse i Formular 1/1 1992 § 3.1 og disse bestemmelser er al risiko bestemmelser.¹¹⁵ Derved er udgangspunktet, at al skade dækkes med tilknytning til det tidspunkt, hvor interessen rammes af den ulykkelige hændelse. Denne ulykkelige hændelse er defineret som en begivenhed af ekstraordinær karakter, der ikke kunne forudses ved forsikringens tegning.¹¹⁶ For at den ulykkelige hændelse er dækket af forsikringen, er der et krav om årsagsforbindelse mellem hændelsen og skaden jf. begrebet *"forårsages ved"* i DSK § 50.¹¹⁷ Dvs. at der er et krav om, at skaden skal være en umiddelbar følge af forsikringsbegivenheden.¹¹⁸ Derudover findes der i § 12.5 i Formular 1/1 1992 en bestemmelse om, at marinekaskoforsikringen gælder indenfor et geografisk område, og for at forsikringen skal gælde i områder udenfor det aftalte område, skal der foretages betaling af en tillægspræmie.¹¹⁹ I danske kaskopolicer vil der ofte være en bestemmelse med de områder, der er udelukket for sejlads og indenfor de tilladte områder, kan der forekomme begrænsninger, som kan være årstidsbetingelser, hvor det indenfor visse årstider ikke er tilladt at sejle i bestemte områder.¹²⁰ Hvis skibet bliver kapret indenfor et område, der ikke er omfattet af aftalen, vil forsikringsselskabet fritages for erstatningsansvaret for de eventuelle skader som pirateri eller kapringen medfører, dog vil der oftest i praksis aftales en tillægspræmie for transport i områder, som er undtaget, hvis rederen alligevel ønsker at foretage transport der. Derudover er der undtagelser til al risiko princippet, da krigsfare,

¹¹⁴ Kofoed, 2005, s. 37 & Formular 1/1 1992 § 1

¹¹⁵ Kofoed, 2005, s. 27

¹¹⁶ Kofoed & Middelboe, 2007, s. 6

¹¹⁷ Kofoed, 2005, s. 28

¹¹⁸ Jantzen, & Simonsen, 2011, s. 122

¹¹⁹ Kofoed, 2005, s. 47

¹²⁰ Kofoed & Middelboe, 2007, s. 11

herunder skade som følge af beslaglæggelse foretaget af ulovlige og lovlige myndigheder, ikke er dækket, jf. bestemmelse i Formular 1/1 1992 § 4.4.¹²¹

I de efterfølgende afsnit vil forskellige farer og risici, som er dækket under den danske marinekaskoforsikring behandles.

6.2.3.1.1. Skade forårsaget af tredjemand

Under dansk kaskoforsikring benyttes som nævnt al risiko princippet i DSK § 50, hvor forsikringsselskabet er erstatningsansvarlig for skade forårsaget af tredjemand jf. DSK § 71. Dog kan forsikringsselskabet gøre regres mod tredjemand for erstatningen af skaden, jf. DSK § 71.¹²² Et aktuelt scenarie kan være, at der sker skade på skibets maskineri eller skrog, hvor denne skade er forårsaget af piraterne, f.eks. hvis piraterne overtager styringen af skibet, men pga. manglende teknisk viden og erfaring sejler skibet på grund. Et andet eksempel er at piraterne skyder på skibet eller maskineriet, hvorved det tager skade eller der opstår brand på skibet, som en følge af piraternes skud eller fordi piraterne har sat ild til skibet, vil der også kunne opstå skade på skibets inventar, skrog eller hovedmaskineri. De eventuelle skader i alle disse scenarier kan være forsætligt, for at få rederens eller omverdenens opmærksomhed, men det kan også foregå ved et uheld. Lige meget om skaden er forårsaget forsætligt eller ved et uheld, vil marinekaskoforsikringen dække al skade på skibets inventar, skrog eller hovedmaskineri, så længe det er forårsaget af tredjemand, som i dette tilfælde vil være piraterne. Marinekaskoforsikringsselskabet kan gøre regres mod piraterne, dog vil dette regreskrav i praksis være umuligt at få opfyldt, da det er svært at finde ud af, hvilke pirater som angreb skibet og hvor disse pirater hører hjemme, da piraterne ikke er en registreret virksomhed.

Derudover kan der opstå skade på skibets inventar, skrog eller hovedmaskineri forårsaget af selvstændig virkende tredjemænd, som f.eks. de bevæbnede vagter om bord på skibet, fra et vagtfirma. Et scenarie der kan være relevant i forhold til bevæbnede vagter fra vagtfirma, kan være tilfælde, hvor der affyres et varselsskud eller skud, men kuglen vildfarer og forårsager skade. I dette tilfælde vil der kunne ske skade på skibets inventar, skrog eller hovedmaskineri eller skuddet kan starte en brand pga. kontakt med olie og dermed forårsage skade på skroget og maskineriet. Ansvarsspørgsmålet er behandlet i kapitel 5, hvor det heraf kan konkluderes,

¹²¹ Kofoed & Middelboe, 2007, s. 6

¹²² DSK, s. 6 § 71

at rederen i dette tilfælde er ansvarlig for selvstændig virkende tredjemand jf. SØL § 151, stk. 1. Derudover giver stk. 2 rederen mulighed for regres imod tredjemænd. I denne problemstilling vil det afhænge af den kontrakt, som er indgået mellem rederen og vagtfirmaet. Bimco¹²³ har udarbejdet en standard kontrakt til brug for forhold mellem rederen og vagtfirmaet, kaldet Guardcon¹²⁴. Bimcos standard kontrakter er internationalt anerkendt og benyttes i praksis, derfor vil det forudsættes at Guardcon er benyttet i dette scenarie.

For at fastlægge hvem der er ansvarlig for skaden på skibets skrog, er det vigtigt at kigge i Guardcon kontrakten, der benytter definitionen Owners' Group som betegnelse for bl.a. ejeren, den registrerede ejer af skibet, ansatte, direktører, kontorer, agenter og forsikringsselskaber og besætningen, hvor rederen hører under denne gruppe. Derudover benyttes Contractors' Group også i kontrakten, som er den anden part til aftalen, der bl.a. omfatter vagtfirmaet, ansatte, direktører, underleverandører, kontorer, agenter og forsikringsselskaber. Når dette er fastsat, betragtes den ansvarsklausul, som findes i Guardcon klausul 15, der opererer på et "knock for knock" princip. Dvs. at rederen ikke er ansvarlig for tab af eller skade på Contractors' Group ejendele eller ejendomme og pådrager sig intet ansvar i forbindelse med personskaade på individuelle medlemmer af Contractors Group, der udspringer af eller på nogen måde, er forbundet med udførelsen af kontrakten, også selvom tabet skyldes helt eller delvist en handling, forsømmelse eller fejl af rederen eller andre i Owners Group, hvis skibet ikke er sødygtigt.

Contractors accepterer udtrykkeligt og forpligter sig til skadesløsholdelse, forsvar og giver afkald på alle rettighederne om regres mod rederen for alle krav, som kan opstå pga. skade eller død af personer fra Contractors Group eller skade eller tab af deres ejendele, jf. Guardcon klausul 15b. Præcis det samme er tilfældet med vagtfirmaet, som heller ikke er ansvarlig overfor Owners' Group.

Derved kan det konkluderes, at i det opstillede scenarie fra før, hvor en bevæbnet vagts handling volder skade på skibets skrog, da vil vagtfirmaet og vagten være fri for ansvar og rederen er fuldt ansvarlig og dermed dækket af rederens marinekaskoforsikring.

¹²³ Baltic and International Maritime Council, er verdens største internationale søfartsorganisation som er stiftet i 1905. BIMCO varetager skibsfartserhvervets interesser i IMO og andre internationale forummer og derudover omfatter det en oplysningsvirksomhed om søfartsforhold og BIMCO udfærdiger standardiserede søtransportkontrakter, som er internationalt anerkendt og benyttes ofte i praksis.

¹²⁴ Bilag 14

6.2.3.1.2. Fejl eller forsømmelser af kaptajnen og besætningen

Ved skibsfart gøres brug af medhjælpere og ansatte både om bord på skibet og i land, hvorved det ofte er disse medhjælpere eller ansatte, som begår fejlene. Rederen har et ansvar for sine ansattes og medhjælperes fejl, dvs. et principalansvar¹²⁵ efter SØL § 151, stk. 1, som er gennemgået i kapitel 5.¹²⁶

Rederen hæfter for skibsføreren, mandskabet, lods og andre, som udfører arbejde i skibets tjeneste. DSK § 65 og DSK § 70 fastslår, at det ingen indflydelse har på forsikringsselskabets ansvar, at skaden er forårsaget af kaptajnen, mandskabet eller personer i skibets tjeneste.¹²⁷

Et scenarie som kan tænkes at forekomme, er hvis kaptajnen eller besætningen ikke holder behørigt udkig når de sejler i piratfyldt farvande. Dette medfører at de bliver kapret af pirater og under piratangrebet skyder piraterne på skibet eller tænder en mindre brand på skibet for at få besætningen til komme ud af citadellet. Disse handlinger vil medføre skade på skibets skrog og inventar, hvis den uagtsomme handling fra kaptajnen eller besætningen er årsag til skaden, vil rederen kunne ifalde ansvar, men hvis der ingen årsagssammenhæng forefindes vil rederen ikke være ansvarlig for kaptajnens eller besætningens uagtsomme handlinger.¹²⁸

Et andet scenarie, som kan være relevant, er hvis kaptajnen eller besætningen ikke overholder BMP¹²⁹ og derved medfører et angreb og skade på skibets skrog. I disse scenarier må det antages, at betingelserne for benyttelse af SØL § 151 finder anvendelse og rederen er ansvarlig for kaptajnens og besætningens fejl eller forsømmelser og dette ansvar vil rederen få dækket af dennes marinekaskoforsikring.

6.2.3.1.3. Uagtsomhed fra den forsikrede

Den forsikredes handlinger eller undladelser kan være relevant for forsikringen, da der her også findes en undtagelse fra al risiko princippet i DSK § 50. Det er tilfældet, hvor den forsikrede ikke har overholdt de offentlige myndigheders sikkerhedsforskrifter jf. DSK § 116 og Formular 1/1 1992 § 4.7 og sikkerhedsforholdsregler fastsat i policen jf. DSK § 49.¹³⁰ Et scenarie kan være, hvis rederen ikke tager nogen forholdsregler, når hans skib skal sejle i

¹²⁵ Falkanger m.fl., 2008, s. 161-162

¹²⁶ Østergaard & Holle, 2012

¹²⁷ Kofoed & Middelboe, 2007, s. 15

¹²⁸ Se kapitel 5.1 behandling af Danica White dommen.

¹²⁹ Best Management Practice for Protection against Somalia Based Piracy som er udarbejdet IMO og er en guide med råd og vejledninger til sejlads i piratfyldte farvande.

¹³⁰ Kofoed, 2005, s. 41 og 42ff

piratfyldt farvande, og han ikke benytter bevæbnede vagter, hvilket medfører et angreb, hvor piraterne vil skyde på skibet og broen for at få skibet til at stoppe eller der sker skade på skibets skrog, hovedmaskineri eller inventar som følge af angrebet. Hvis forsikringsselskabet i dette tilfælde kan bevise, at rederen ikke har overholdt bekendtgørelsen om teknisk forskrift om forholdsregler til forebyggelse af pirateri og væbnede overfald på danske skibe¹³¹, hvor der jf. § 8 skal tages hensyn til industriens anbefalinger i *"Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy"* (BMP 4), kan forsikringsselskabet blive fritaget fra ansvar for al skade, som ellers normalt er dækket under marinekaskoforsikringen.¹³²

Derudover vil efterfølgende krav ikke blive dækket, hvis den forsikrede forsætligt har forårsaget forsikringsbegivenheden, jf. DSK § 67, og hvis den forsikrede handler groft uagtsomt, skal afgørelsen om dækningen vurderes ud fra skyldgraden og de øvrige omstændigheder jf. DSK § 67.

Efter denne overstående behandling af dækningen af skade på skibet skrog, maskineri og inventar under dansk kaskoforsikring vil der i det efterfølgende afsnit blive behandlet de engelske bestemmelser indenfor dækningen af pirater.

¹³¹ BEK nr. 1084 af 23/11/2011

¹³² Kofoed & Middelboe, 2007, s. 13

6.3. Engelske regler for kaskoforsikring ved pirateri

6.3.1. Kaskoforsikrings standardbestemmelser

Den engelske søforsikring reguleres af UK Marine Insurance Act (MIA) (1906). De overordnede klausuler indenfor kaskoforsikring er "Institute Time Clauses (Hulls)" (ITCH).¹³³ I praksis benyttes ITCH 1983, selvom den er blevet revideret i 1995, er det kun en lille del af markedet, som benytter den nye reviderede udgave. Grunden til denne manglende fornyelse, skyldes, at skibsejerne ikke er meget for at ændre på det, der allerede virker og er kendt, da den reviderede version fra 1995 ikke er tilstrækkelig afprøvet i praksis eller i retspraksis, hvilket gør rederne usikre på at benytte den.

Foruden ITCH 1983 findes der også de nye "International Hull Clauses" (2002) med ændringer i 2003. Disse nye klausuler blev udarbejdet i forsøget på at harmonisere søforsikringsområdet, men de bliver næsten heller ikke brugt i praksis, da de heller ikke er blevet afprøvet for retten tilstrækkelige gange, og derved er det mest trygt at bruge de allerede kendte regler.¹³⁴

Den efterfølgende analyse vil blive foretaget ud fra ITCH 1983, da denne benyttes i praksis.

6.3.2. Placeringen af pirateri i marine- eller krigskaskoforsikring

Formålet med dette kapitel er en analyse af det relevante retsgrundlag indenfor forsikring og pirateri, derfor er det vigtigt at fastlægge definitionen af pirateri i engelsk ret, og hvor i kaskoforsikringsretten pirateri er dækket.

Først vil der blive givet en definition af den engelske forståelse af begrebet pirateri og for at definere pirateri er der to ledende domme, som omhandler spørgsmålet om den engelske definition af pirateri. Den første dom er *Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marine Assurance Company, Limited* (1909). Sagen omhandler transport af gods op ad Amazonfloden til Bolivia territorium, hvor transporten ikke foregik i internationalt farvand på noget tidspunkt. Hovedspørgsmålet i sagen omhandler forståelsen af forsikringsvilkår, som var tegnet på godset, da forsikringen indeholdt en dækning af skade eller tab som følge af pirateri. Godset var sendt af den Bolivianske regering til deres tropper, der prøvede at få kontrol over området, men på sejladsen blev skibet angrebet og godset taget af brasilianske

¹³³ Bilag 15

¹³⁴ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 36-37

oprørsgrupper. Den Bolivianske regering lagde sag an mod forsikringsselskabet med krav om erstatning pga. tabt gods som følge af pirateri.

I domsafgørelsen blev der indledningsvist henvist til definitionen af pirateri i UNCLOS art. 101, hvor pirateri kun kan forekomme på det åbne hav. Dog mente dommeren ikke at denne definition altid kan bruges i forbindelse med forsikringsaftaler. Dommeren mente at forsikringsvilkårene skulle fortolkes og han konkluderede, at fortolkningen skulle tage udgangspunkt i, hvad en almindelig person forstår ved begrebet, fordi aftalen var indgået på baggrund af denne forståelse. Det efterfølgende spørgsmål var så, om angrebet skulle have fundet sted på det åbne hav for at være omfattet af pirateri begrebet. Til dette fandt dommeren, at da denne forsikringsaftale var indgået på baggrund af en transport på en flod, kun i territorielt farvand, måtte forsikringsaftalen gå udover den internationale definition og derved vil territorielt farvand også høre under definitionen af pirateri i dette tilfælde. Klausulen i aftalen ville ikke have noget formål, hvis dette ikke var tilfældet.

Det sidste spørgsmål var hvorledes oprørerne handlede for egen vindings skyld, eller om angrebet var af politisk karakter. Dommerens synspunkt var, at angrebet var foretaget for at stoppe den Bolivianske regering i at få kontrol over området, og derfor var handlingen ikke for egen vindings skyld og var derfor ikke omfattet af pirateri begrebet.

En anden dommer i sagen var dog uenig i denne behandling af sagen, da han mente, at der i dette tilfælde fra start ikke var tale om pirateri, fordi angrebet ikke fandt sted på det åbne hav. En tredje dommer var enig med den første og mente, at man i dette tilfælde skulle foretage en vurdering af forståelsen, der var blandt aftaleparterne, da forsikringen blev tegnet.¹³⁵

Ud fra denne dom kan det konkluderes, at definitionen i international ret ikke er parallel med den definition som anvendes i engelsk forsikringsret, hvor der i stor grad lægges vægt på, hvordan pirateri skal forstås i selve forsikringsaftalen.

En lignende problemstilling blev behandlet i dommen *Athens Marime Enterprises Corp v Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd* (1983). Sagen omhandler skibet *Andreas Lemons'* ejer, som havde tegnet en forsikring til dækning af tab og skade som følge af pirateri. Problemstillingen var om denne forsikring dækkede skibsejerens tab som følge af en plyndring af skibet, da det lå for anker i en havn i Bangladesh. Forsikringsselskabet påstod, at

¹³⁵ Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marine Assurance Company, Limited [1990] 1 K.B. 785; Todd, 2010, afsnit 1.043-1.052

der ingen dækning var, da angrebet ikke var foretaget på det åbne hav og derved ikke var omfattet af den internationale definition af pirateri.

Dommen udleder, at pirateri definitionen er bred i forhold til forsikringsretten og angrebet behøver ikke at have foregået på det åbne hav eller i internationalt farvand, bare angrebet er maritimt, hvilket stemmer overens med sagen Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marine Assurance Company, Limited (1909), som er behandlet ovenover. Derudover gjorde sagsøgtes advokat gældende, at angrebet ikke havde været af voldelig karakter og dermed ikke var omfattet af pirateri definitionen. Til besvarelsen af denne problemstilling benyttede dommeren en tidligere sag med Shell International Petroleum Co. Ltd v Gibbs (1982), hvor dommeren i denne sag udtalte, at der skal indgå et element af vold under angrebet, for at der kan være tale om pirateri. Derved kom dommeren til det resultat, at dette angreb ikke var foretaget af pirater i dommen Athens Marine Enterprises Corp v Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd (1982).¹³⁶

Ud fra denne dom kan det konkluderes, at pirateri ikke behøver at foregå på det åbne hav, men det er en betingelse, at angrebet har haft en voldelig karakter, for at det kan defineres som pirateri.

Derved kan det endeligt konkluderes, at indenfor engelsk forsikring skal pirateri forstås som illegal brug af magt hos privat personer, for egen vindings skyld på det åbne hav, men kan dog også foregå på territorielt farvande. Den endelige definition skal evalueres ud fra en fortolkning af forsikringsaftalen.¹³⁷

Før i tiden hørte pirateri under krigskaskoforsikringen, men i 1983 blev pirateri flyttet til marinekaskoforsikring, jf. ITCH klausul 6.1.5¹³⁸, hvorfor krigskaskoforsikring ikke vil blive behandlet i dette afsnit, da pirateri er indarbejdet i bestemmelserne i marinekaskoforsikringen.

Ifølge ITCH klausul 6.1.5 nævnes det direkte, at pirateri er dækket under marinekaskoforsikringen.¹³⁹

¹³⁶ Athens Marine Enterprises Corp v Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd [1982] Q.B. Com. Ct

¹³⁷ Gilman m.fl., 2013, afsnit 20.40

¹³⁸ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 97; Gilman m.fl., 2013, afsnit 20.1; Todd, 2010, afsnit 1.042

¹³⁹ Todd, 2010, afsnit 1.053-1.057

6.3.3. Marinekaskoforsikring

I afsnittet ovenover er det fastlagt at pirateri indenfor engelsk ret skal placeres indenfor marinekaskoforsikringen og derfor vil de efterfølgende afsnit tage udgangspunkt i en analyse af marinekaskoforsikringen.

6.3.3.1. Dækningsomfanget

Hovedformålet dækket af marinekaskoforsikringen er skibet. De engelske betingelser indeholder ingen liste over de elementer der er genstand for marinekaskoforsikringen. I MIA Schedule 1, Rules for Construction of Policy og de udtryk, som benyttes i MIA, er det yderligere defineret, at ifølge regel 15 inkluderer udtrykket skib; skroget, materialer og udstyr, forråd og proviant til hele besætningen.¹⁴⁰

De engelske kaskoforsikringer er baseret på navngivne farer eller navngivne risici princippet, hvor de navngivne farer i ITCH klausul 6 er dækket og derved kan det modsætningsvis sluttes, at der ikke ydes dækning i tilfælde, der ikke er nævnt.¹⁴¹ Dvs. at der er tale om en udtømmende opstilling, hvor begivenheden skal kunne subsumeres under en af de i forsikringspolicens aftalte begivenheder. Dog skal der være tale om en ulykkelig hændelse; "the ordinary action of the winds and waves" er ikke omfattet jf. MIA Schedule 1, Rules for Construction of Policy no. 7 og derudover er farer eller skader forårsaget ved normal brug af skibet og dets udstyr ikke er dækket.¹⁴²

Nedenfor vil der ske en gennemgang af udvalgte navngivne farer eller navngivne risici som dækkes under ITCH klausul 6.

6.3.3.1.1. Skade forårsaget af tredjemand

De skadevoldende handlinger forårsaget af tredjemand kan være indenfor og udenfor kontrakt. Et scenarie hvor der sker skade forårsaget af tredjemand udenfor kontakt er i tilfælde med pirateri. Hvis piraternes skadevoldende handlinger materialiseres gennem brand eller eksplosion om bord på skibet, vil ansvar være dækket af marinekaskoforsikringen jf. ITCH klausul 6.1.2. Dvs. i tilfælde hvor piraternes affyring af skud medfører en brand eller

¹⁴⁰ Todd, 2010, afsnit 1.053; Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 60-61

¹⁴¹ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 81

¹⁴² Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 81-82

eksplosion, f.eks. pga. kontakt med olie eller gas, vil skaderne på skibet være dækket af marinekaskoforsikringen. I henhold til forsikringen er det lige meget om piraternes handling, som førte til branden eller eksplosionen, var forsætlig; det vil altid være dækket. Derfor vil skaderne på skibet, som følge af, at en pirat f.eks. smider en tændt cigaret på dækket også være dækket. Forsikringsselskabet har dog ret til at søge regres hos piraterne, men som nævnt i afsnit 6.2.3.1.3. er dette i praksis umuligt. Derudover er pirateri specifikt dækket under ITCH klausul 6.1.5, som siger, at

"This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by:

[...]

6.1.5 Piracy".

Derved er alle skader som kan opstå på skibet som følge af pirateri dækket under marinekaskoforsikringen og ikke kun skader efter brand og eksplosion.¹⁴³

Et andet scenarie er skade forårsaget af tredjemand indenfor kontrakt som f.eks. en bevæbnet vagt. I tilfælde med bevæbnede vagter kan deres våben gå af ved et uheld eller vagten sigter forkert og hans skud eller handling medfører en brand eller eksplosion om bord på skibet. I dette scenarie vil marinekaskoforsikringen dække de eventuelle skader på skibet, men det vil ikke være muligt for dem at søge regres mod vagtfirmaet, hvis rederen og vagtfirmaet har benyttet Guardcon¹⁴⁴ som kontraktsgrundlag, pga. "knock for knock" princippet, nævnt i afsnit 6.2.3.1.3.

6.3.3.1.2. Fejl og forsømmelser af kaptajnen og besætningen

Der vil altid være den fare, at der sker fejl eller forsømmelser fra kaptajnen, besætningen eller andre af rederens ansatte. Ifølge de engelske bestemmelser er disse forsømmelser fra kaptajnen, styrmanden, besætningen og lods dækket under marinekaskoforsikringen jf. ITCH klausul 6.2.3. Dvs. marinekaskoforsikringen dækker tab af eller skade på skibet, som er forsikret forårsaget af uagtsomhed fra kaptajnen styrmanden, besætningen eller lods. Fejl eller forsømmelser af lods vil dog ikke yderligere blive behandlet, da der ikke benyttes lods i de piratfyldte farvande ved Somalias kyst.

¹⁴³ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 84-85

¹⁴⁴ Bilag 14

Et scenarie på dette kan være, hvis kaptajnen sejler tæt på kysten eller ikke har rigget skibet godt nok til og dermed vil medføre pirateri. Denne uagtsomme handling fra kaptajnen vil være dækket af marinekaskoforsikringen.¹⁴⁵

Derudover er bedrageri fra besætningen eller kaptajnen også dækket, dvs. enhver ulovlig handling forsætligt begået af kaptajnen eller besætningen til skade for rederen er dækket under ITCH klausul 6.2.5.¹⁴⁶ Et scenarie kan være, at kaptajnen forsætligt undlader at foretage sikkerhedsforanstaltningerne, som ellers er krævet ved sejlads i piratfyldt farvande, f.eks. fordi han står i ledtog med piraterne. Et andet scenarie er, hvis et besætningsmedlem eller flere er medlemmer af piratgruppen og derved overtager kontrollen over skibet. I disse tilfælde vil marinekaskoforsikringen yde dækning for skade, som er sket på skibet.¹⁴⁷

6.3.3.1.3. Uagtsomhed fra den forsikrede

Under de navngivne farer som er dækket under ITCH klausul 6, findes ikke en dækning af egen skyld fra den forsikrede. Dog findes der en modifikation i dækningen for tab af eller skade på skibet i ITCH klausul 6.2 sidste punktum. Denne betingelse indeholder en begrænsning af forsikringsdækningen og den forudsætter, at tabet eller skaden ikke er et resultat af rettidig omhu fra den forsikrede, ejeren eller ledere (managers). Dvs. hvis den forsikrede, ejeren eller ledere har udvist mangel på rimelig omhu og dette har medført en fare, som nævnt i ITCH klausul 6.2, vil forsikringsselskabet ikke yde dækning af dette tab af eller skade på skibet.

Et scenarie omhandlende mangel på rimelige omhu kan være, hvis rederen, undlader at forberede eller udstyre skibet med pigtråd, bevæbnede vagter eller andet udstyr, som er nødvendigt for ikke at blive kapret. I denne situation har rederen ikke udvist rimelig omhu, da det er almen viden indenfor branchen, at det ikke er muligt at foretage sikker sejlads i piratfyldte farvande ved Somalia uden benyttelse af diverse udstyr for at holde piraterne væk. Da undtagelsen for dækning kun er gældende for de farer som nævnes i ITCH klausul 6.2, vil dækningen af skade på eller tab af skibet forårsaget ved pirateri, ikke falde indenfor denne undtagelse, fordi pirateri separat nævnes som en fare i ITCH klausul 6.1. Derfor vil

¹⁴⁵ Gilman m.fl., 2013, afsnit 23-64

¹⁴⁶ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 85-86

¹⁴⁷ Gilman m.fl., 2013, afsnit 23-35

marinekaskoforsikringsselskabet dække eventuel skade på eller tab af skibet i dette scenarie, hvis det forårsages ved pirateri.¹⁴⁸

Efter denne overstående behandling af dækningen af pirater under engelsk kaskoforsikring vil der i det efterfølgende afsnit blive behandlet de norske bestemmelser indenfor dækningen af pirater.

¹⁴⁸ Gilman m.fl., 2013, afsnit 23-66

6.4. Norske regler for kaskoforsikring ved pirateri

6.4.1. Kaskoforsikrings standardbestemmelser

De norske søforsikringskontrakter reguleres af Insurance Contracts Act (ICA) (1989). ICA er opdelt i to dele, hvor del A vedrører skadesforsikring og del B vedrører forsikring af liv og helbred. Del B vil ikke yderligere blive behandlet, da der ikke i afhandlingen fokuseres på forsikring af liv og helbred. Ifølge ICA § 1-3 er udgangspunktet, at bestemmelserne i del A er obligatoriske til gavn for dem, som har en fordring mod forsikringsselskabet, medmindre andet fremgår i loven. Der findes dog undtagelser til de obligatoriske regler, hvilket er tilfældet med visse professionelle forsikringskontrakter, jf. § 1-3 litra a-e. I forbindelse med skibstransport er undtagelsen i litra c interessant, da den foreskriver, at bortset fra ICA § 7-8, kan reglerne i del A fraviges, hvis forsikringen er knyttet til skibe, som er registreret i henhold til Norwegian Maritime Code § 11. Grunden til denne undtagelse er, at deltagerne fra alle de involverede interesser har udarbejdet Norwegian Marine Insurance Plan (NMIP). Derved er beskyttelsen i ICA ikke nødvendig og ICA vil ikke blive behandlet videre i afhandlingen.¹⁴⁹

NMIP er et agreed document konstrueret af alle de involverede parter, dvs. rederne, forsikringsselskaberne og dispatchøren. Pga. denne brede deltagelse i konstrueringen af NMIP er den sikret en neutralitet og balance. Et andet karakteristisk træk ved NMIP er, at den indeholder en samlet og omfattende regulering af alle aspekter af marine forsikring.¹⁵⁰

6.4.2. Placeringen af pirateri i marine- eller krigskaskoforsikring

Da formålet med dette kapitel er en analyse af det relevante retsgrundlag indenfor forsikring og pirateri, er det vigtigt at fastlægge definitionen af pirateri i norsk ret og hvor i kaskoforsikringsretten pirateri er dækket. Hvilket belyses i dette afsnit.

I NMIP findes der ikke en direkte definition af pirateri, men det fremgår af NMIP § 2-9¹⁵¹, at pirateri dækkes af en krigskaskoforsikring. Ud fra kommentarerne til NMIP kan det udledes, hvordan pirateri skal forstås i forhold til forsikring. I tidligere udgaver af NMIP var pirateri defineret i overensstemmelse med UNCLOS art. 101, hvor pirateri består af handlinger begået

¹⁴⁹ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 27-28

¹⁵⁰ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 28-29

¹⁵¹ Bilag 16

på det åbne hav og ikke indenfor territoriale farvande. I NMIP 1996 version 2010 har Norge fjernet kravet om, at handlingen skal foregå på det åbne hav. Grunden til denne beslutning er fordi pirateri igen er blevet en væsentlig risikofaktor og derfor er det utilfredsstillende, at der findes en uklar geografisk linje mellem almindelig kriminalitet dvs. marinefarer og pirateri, som er en krigsfare. Pga. denne stigning i benyttelsen af ulovlig brug af magt, mener Norge, at krigskaskoforsikringsselskaberne også skal dække farerne indenfor territoriale farvande. Formålet med UNCLOS indenfor pirateri er at give medlemsstaterne en mulighed for at retsforfølge piraterne udenfor deres egen jurisdiktion, og denne ulovlige brug af magt ændres ikke, uanset om angrebene foregår indenfor territoriale farvande eller på det åbne hav. Derfor er udvalget enige i, at denne geografiske begrænsning er uhensigtsmæssig og begrebet "det åbne hav" ikke skal være en del af den norske definition af pirateri.

Et grundlæggende princip er, at skibet skal være undervejs, når det angribes, for at der kan være tale om pirateri. Dvs. ulovlig magtanvendelse mod skibet når det ligger i havn er ikke omfattet af pirateri definitionen. Derved har det norske udvalg besluttet, at ulovlig brug af magt mod et handelsskib udgør pirateri indtil skibet når havnegrænsen.

Derved er pirateri placeret i krigskaskoforsikringen, da Norge mener, at den ulovlige udøvelse af magt, som foregår ved pirateri, er af så særlig og ekstrem karakter, at den ikke kan sidestilles med "almindelig" kriminalitet, der er dækket under marinekaskoforsikring.

Det kan konkluderes, at den norske marinekaskoforsikring direkte undtager pirateri og placerer den i den norske krigskaskoforsikring jf. NMIP § 2-9. Derved skal rederen, som foretager sejlads i piratfyldte farvande og som forsikres på det norske forsikringsmarked, tegne en norsk krigskaskoforsikring for, at få eventuelle skader og tab på skibet dækket som i tilfælde af pirateri, men samtidig er det nødvendigt med en marinekaskoforsikring for f.eks. at få dækket skade på skibet forårsaget af bevæbnede vagter om bord.¹⁵² Derfor vil der nedenfor ske en behandling af dækningen af pirateri indenfor krigskaskoforsikringen.

¹⁵² NMIP kommentar, s. 46-49

6.4.3. Krigskaskoforsikring

I afsnittet ovenover er det fastlagt at pirateri indenfor norsk ret skal placeres indenfor krigskaskoforsikringen og derfor vil de efterfølgende afsnit tage udgangspunkt i en analyse af krigskaskoforsikringen.

6.4.3.1. Dækningsomfanget

Krigskaskoforsikringen dækker bl.a. totaltab, skade og rederansvar jf. NMIP § 15-2, men i forhold til rederansvar dækker assurandøren kun ansvar og udgifter, der er omfattet af skibets P&I-forsikring¹⁵³, såfremt ansvaret/udgifterne er forårsaget af en krigsfare, som defineret i NMIP § 2-9.

Derved dækker den norske krigskaskoforsikring kun de navngivne farer, som fremgår af NMIP § 2-9, stk. 1, hvor undtagelserne til dækningen vil forefindes i NMIP § 2-9, stk. 2. Dvs. denne bestemmelse beskriver de farer, som vil blive dækket af en krigskaskoforsikring, samt de farer, der er udelukket fra den almindelige marinekaskoforsikring.¹⁵⁴ Som nævnt i afsnittet ovenover er pirateri direkte nævnt som en krigsfare i NMIP § 2-9, stk. 1 litra d.

6.4.3.1.1. Skade forårsaget af tredjemand

Ved skade forårsaget af tredjemand kan det f.eks. være tale om skade forårsaget af piraterne, som nævnt vil være dækket af krigskaskoforsikringen. Derudover kan der også ske skade forårsaget af selvstændig virkende tredjemand som f.eks. de bevæbnede vagter, men dette ansvarsspørgsmål er ikke dækket af krigskaskoforsikringen, men af marinekaskoforsikringen og vil derfor ikke yderligere blive behandlet her, men der vil forefinde en behandling af dette i afsnit 6.4.4. under marinekaskoforsikring.

6.4.3.1.2. Fejl eller forsømmelser af kaptajnen og besætningen

Et vigtigt spørgsmål er, hvordan en fejl begået af besætningen under indflydelse af krig, skal bedømmes. Krig gør navigering sværere, hvorfor det er nødvendigt med større koncentration og bevågenhed hos besætningen, når de sejler i farvande med krig eller krigslignende forhold, hvor en fejl fra kaptajnen eller besætningen kan have katastrofale konsekvenser. Derudover er der et fysisk og psykisk pres på kaptajnen og besætningen under sejlads i sådanne

¹⁵³ For analyse af P&I forsikring i tilfælde af pirateri se kapitel 7.

¹⁵⁴ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 88

situationer, som kan forårsage utrolig træthed eller utilpashed hos besætningen. Alle fejl eller uagtsomheder begået af kaptajnen eller besætningen indenfor krig eller krigslignende forhold skal betragtes som en uafhængig fare og falder indenfor dækningen af marinekaskoforsikringsselskabets område af erstatningsansvar. Derved vil der også ske en stigning i dækningen i marinekaskoforsikringen pga. sejlads i en krigszone. Der findes dog undtagelse til denne udvidelse af marinekaskoforsikringen ved krigssituationer og det er i tilfælde, hvor tabet er omfattet af NMIP § 2-15, litra a, som siger, at

"Krigsfare skal altid anses som dominerende årsag til:

(a) tab, der skyldes at skibet er blevet beskadiget ved brug af våben eller andre krigsmidler i krigsøjemed eller under militærøvelser i fredstid eller under neutralitetsværn,"

Da vil krigskaskoforsikringen have det fulde erstatningsansvar, også selvom tabet delvist er forårsaget af uagtsomhed fra besætningen. Derudover er der også en anden undtagelse, i tilfælde, hvis en uagtsom fejlvurdering af situationen kun kan forklares ved, at der er en krig eller krigslignende forhold, bør krigskaskoforsikringsselskabet dække tabet, da den uagtsomme handling aldrig var sket i fredstid.¹⁵⁵ Et scenarie kan være hvis kaptajnen eller besætningen foretager uagtsomme handlinger, pga. de befinder sig i en krigszone, f.eks. piratzone og derved bliver påvirket af situationen med piraterne i området. Disse uagtsomme handlinger fra kaptajnens eller besætningens side vil aldrig forekomme, hvis det ikke var fordi de sejler i piratfyldt farvande og derved vil krigskaskoforsikringsselskabet være erstatningsansvarlig for de skader, som er en følge af kaptajnens eller besætningens uagtsomme handlinger.

6.4.3.1.3. Uagtsomhed fra den forsikrede

NMIP § 15-4, stk. 1 giver forsikringsselskabet rettighed til at fastlægge sikkerheds forskrifter, mens krigskaskoforsikringen er gældende og disse forskrifter vil være instrukser til den forsikrede om at gøre bestemte ting eller stoppe handlingerne. Bestemmelsen i stk. 1 indeholder en række aspekter som instruktionen kan bestå af og et eksempel kan være indskrænkning i forhold til den planlagte tur. Et scenarie kan være at rederen har tegnet en krigskaskoforsikring, da han har planlagt sejlads i piratfyldt farvande. Pga. at sejlruten er planlagt i et område, hvor der har været forøget angreb og meget voldelige pirater, kan

¹⁵⁵ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 92-93

forsikringsselskabet kræve, at skibet skal sejle længere væk fra kysten, tage bevæbnede vagter om bord eller lignende. Hvis sikkerhedsforskrifterne ikke bliver overholdt af rederen, vil forsikringsdækningen bortfalde jf. NMIP § 3-25. Derved vil rederen være uden krigskaskoforsikring, hvis han i det opstillede scenarie ikke overholder sikkerhedsforanstaltningerne, og dette medfører skade på skibet og måske fører til en kapring.¹⁵⁶

Derudover kan forsikringsselskabet til enhver tid ændre de allerede eksisterende fartområder jf. NMIP § 15-9. Et scenarie kan være, at pirateri optrappes i et bestemt område, hvor forsikringsselskabet mener, at det er for risikabelt at foretage sejlads og derved ekskluderer de området eller forsikringsselskabet gør området betinget, hvor rederen i det sidstnævnte tilfælde kan forsætte sejladsen i området, men skal betale en tillægspræmie til forsikringsselskabet for forsat at være dækket. Hvis forsikringsselskabet har ekskluderet området, er der ingen mulighed for sejlads med forsikringens dækning. Hvis rederen vælger at forsætte sejladsen i et ekskluderet område vil forsikringen ophøre, jf. NMIP § 3-15, stk. 3, og rederen vil foretage sejlads uden nogen dækning, hvilket kan have økonomiske konsekvenser for rederen, hvis der skulle ske skade på skibet, f.eks. som følge af pirateri. Skaden erstattes med et nedslag på en fjerdedel, hvis rederen forsætter sejlads i et betinget område uden at give meddelelse til forsikringsselskabet.¹⁵⁷

6.4.4. Marinekaskoforsikring

I de tidligere afsnit er det fastlagt at pirateri hører under den norske krigskaskoforsikring, men der kan dog opstå situationer, hvor der er dækning under marinekaskoforsikringen. Dette kan være i en situation, hvor skade på skibet forårsages af tredjemand og derfor vil denne problemstilling også behandles, dog vil andre dækningstilfælde indenfor marinekaskoforsikringen ikke blive behandlet, da det ikke vil være relevant i forhold til pirateri.

¹⁵⁶ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 340-341

¹⁵⁷ Ibid.

6.4.4.1. Dækningsomfanget

Hoveddækningen ved marinekaskoforsikring fremgår af NMIP § 10-1, stk. 1, hvor forsikringen omfatter skibet, ombordværende tilbehør og reservegenstande for skib og ombordværende bunkers og smøreolie.

Definitionen af skibet omfatter i henhold til NMIP skroget og alle dele af skibet, der permanent er fastgjort til skibet, som f.eks. maskineri, anker osv.¹⁵⁸

Ifølge NMIP § 2-8 første afsnit dækker forsikringen mod alle de søfarer, som den forsikrede kan blive udsat for, men med de undtagelser som nævnes i litra a til d, hvorfor den norske marinekaskoforsikring er baseret på al risiko princippet.¹⁵⁹ Her er forsikringsselskabet ikke ansvarlig for tab, som er en konsekvens af normal anvendelse af skibet og dets udstyr. For at dette tab skal være omfattet, skal faren forårsages ved en ulykke, hvorved almindelig brug og forudsigelige skader ikke vil være dækket.¹⁶⁰

6.4.4.1.1. Skade forårsaget af tredjemand

Skadevoldende handlinger kan forårsages af tredjemand indenfor og udenfor kontraktforhold. Det er ikke relevant om tredjemand har forårsaget skaden med vilje eller ej, da skaden altid vil være dækket. Det samme er gældende for kriminelle handlinger, f.eks. tyveri foretaget af personer udenfor skibet, men hvis den kriminelle handling er i form af pirateri eller mytteri, er det som nævnt dækket under krigskaskoforsikringen jf. NMIP § 2-9 litra d og er derved undtaget fra marinekaskoforsikringen.¹⁶¹

Et andet scenarie er hvor skade er forårsaget af selvstændigt virkende tredjemænd, f.eks. bevæbnede vagter indenfor kontrakt. De bevæbnede vagter kan gøre skade på skibet, hvis f.eks. deres våben går af ved et uheld og forårsager skade på skibets skrog. Dette tilfælde er ikke et tilfælde, der hører under en krigsfare, og da marinekaskoforsikringen dækker al fare, vil denne skade være omfattet af marinekaskoforsikringen. Kontraktforholdet mellem rederen og vagtfirmaet antages at være under Guardcon ¹⁶² og derved kan

¹⁵⁸ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 60-61

¹⁵⁹ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 80-81

¹⁶⁰ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 81-82

¹⁶¹ Wilhelmsen & Bull, 2007, s. 84-85

¹⁶² Bilag 14

marinekaskoforsikringsselskabet ikke gøre regres mod vagtfirmaet pga. "knock for knock" princippet i Guardcon.¹⁶³

Efter denne overstående behandling af dækningen af pirateri under norsk kaskoforsikring vil der i det efterfølgende afsnit blive foretaget en komparativ analyse af de tre individuelle retssystemer.

6.5 Komparativ analyse

Ud fra de tre foregående individuelle analyser af reglerne omkring kaskoforsikring er det tydeligt, at det er forskelligt, hvordan forsikringen af pirateri indenfor kaskoforsikring behandles.

For det første benytter de tre retssystemer forskellige definitioner af begrebet pirateri. Under det danske retssystem findes der ingen direkte definition, men i stedet hentes der inspiration fra den internationale ret ved UNCLOS samt standardbestemmelserne og forsikringsaftalen fortolkes. Det engelske retssystem henter også inspiration fra international ret (UNCLOS), men igennem retspraksis er det vist, at der skal foretages en fortolkning af selve forsikringsaftalen, og derved kan der være undtagelser til den internationale definition, om at pirateri kun kan ske på det åbne hav. Det norske retssystem har direkte valgt at slette "det åbne hav" fra deres definition og derved gjort pirateri i territoriale farvande omfattet af forsikringsdækningen, indtil skibet når havnegrænsen. I praksis har det stor betydning om pirateri kun er omfattet definitionen på det åbne hav eller også i territorielt farvande, fordi piratangreb ofte sker i territorielt farvande, f.eks. situationen ved Vestafrika.

I forbindelse med i hvilken forsikring dækning af pirateri hører hjemme, er de tre forsikringssystemer også forskellige. Under den engelske marinekaskoforsikring nævnes udtrykkeligt, at pirateri hører under denne dækning, hvor der under den norske marinekaskoforsikring nævnes, at pirateri hører under krigskaskoforsikringen. Under den danske marinekaskoforsikring skal der foretages en fortolkning af ordlyden i Formularen og forsikringsaftalen, men da Formularen og DSK dækker al risiko vil udgangspunktet være, at pirateri også er dækket under marinekaskoforsikringen, ligesom under det engelske system. Derved kan der opstå et gråzoneområde, hvor rederen står uden dækning for skade ved

¹⁶³ For nærmere belysning af denne problematik se afsnit 6.2.3.1.3 under det danske afsnit, som også vil være gældende i dette tilfælde da Guardcon er en international og anerkendt kontrakt som ofte benyttes i praksis og derfor vil der ikke ske yderligere behandling i dette afsnit.

pirateri, og derfor skal rederen være opmærksom. Gråzoneområdet kan opstå i tilfælde, hvor rederen sejler i piratfyldte områder, har tegnet en norsk marinekaskoforsikring og en engelsk eller dansk krigskaskoforsikring. I dette tilfælde vil rederen ingen dækning have af pirateri, da der under hans norske marinekaskoforsikring er en undtagelse for pirateri og under rederens, f.eks. engelske krigskaskoforsikring, vil være en undtagelse af pirater. Derved vil rederen stå uden dækning for pirateri, hvilket kan have katastrofale konsekvenser for rederen, fordi rederen selv skal betale for alle skader eller tab, som måtte forårsages af pirater. Derudover kan det også have en konsekvens for ham i forhold til hans rygte. Utilstrækkelig forsikring vil skabe utrolig dårligt ry og det kan have økonomiske konsekvenser, f.eks. ved at fremtidige kunder ikke vil benytte rederen, men det kan også have den konsekvens, at Danmarks Rederiforening ekskluderer rederiet fra foreningen, som var tilfældet med Shipcraft sagen. Derudover kan det også have konsekvenser for besætningen, da utilstrækkelig forsikring kan betyde forlængelse af tilfangetagelsen f.eks. hvis rederen ikke har en Kidnap and Ransom forsikring, men selv skal udrede løsesummen.

I den danske og norske marinekaskoforsikring er dækningsprincippet, at al fare eller risiko er dækket, men med undtagelser til denne dækning. Derimod er det engelske system anderledes, da en engelsk marinekaskoforsikring kun dækker de navngivne farer, hvilket også er tilfældet med den norske krigskaskoforsikring.

Skade forårsaget af tredjemand dækkes af alle tre landes regler uafhængig af om tredjemand har handlet bevidst og om skaden sker indenfor og udenfor kontrakt. I tilfældet med skade forårsaget af tredjemand udenfor kontrakt, kan det som nævnt forårsages af pirater. Der vil være dækning under den engelske og danske marinekaskoforsikring, hvis der sker skade på skibets skrog eller maskineri forårsaget af piraterne, mens pirateri er undtaget fra dækningen i den norske marinekaskodækning, hvor denne skade skal dækkes under den norske krigskaskoforsikring. Derudover kan der, som tidligere behandlet, også ske skade på skroget eller maskineriet forårsaget af bevæbnede vagter om bord på skibet, da vil disse skader under det danske og norske system være dækket af al risiko princippet i marinekaskoforsikringen. Den engelske marinekaskoforsikring vil kun dække disse skader forårsaget af de bevæbnede vagter, hvis handlingen resulterer i en brand eller eksplosion eller andre farer som nævnes i ITCH klausul 6.1, men dog er der ingen af de andre farer, som kan være relevant i forhold til

dette scenarie og derved forårsager skade på skibet. Grunden til dette er, at den engelske forsikring kun dækker navngivne farer og bevæbnede vagter er ikke nævnt under disse, hvorfor deres handling skal resultere i en af de nævnte farer i ITCH klausul 6 for, at der kan ydes dækning.

Fejl eller forsømmelser fra kaptajnen og besætningen vil være dækket under den norske marinekaskoforsikring, medmindre det kan påvises, at denne fejl eller forsømmelse ikke ville været opstået, hvis sejladsen foregik i almindeligt farvand, men handlingen var påvirket af, at der foregik sejlads i en krigszone; da vil krigskaskoforsikringen overtage dækningen. I den danske marinekaskoforsikring vil der også ydes dækning af fejl eller forsømmelser af kaptajnen, mandskabet eller personer i skibets tjeneste og i den engelske forsikring er det udtrykkeligt nævnt, at der er dækning af fejl eller forsømmelse fra kaptajnen, overstyrmanden, besætning og lods, men nævner ikke dækning af ansatte på land eller hjælpere udenfor organisationen, hvorved de ikke vil være dækket. Dvs. de norske og danske regler er mere ensartede og dækker et bredere spektrum af personer, hvor de engelske regler er mere begrænset til kun at dække de nævnte personer.

Ved uagtsomhed fra den forsikrede, vil det i den danske marinekaskoforsikring være en fare, som er undtaget fra al risiko princippet, hvis den forsikrede ikke overholder offentlige myndigheders forskrifter. Ved den engelske marinekaskoforsikring er den ikke nævnt, men der findes en modifikation, som omtaler, at der ikke ydes dækning for de nævnte farer i ITCH klausul 6.2, hvis der findes egen skyld eller uagtsomhed fra den forsikrede, dog vil der altid findes dækning for de nævnte farer, som oplistes i ITCH klausul 6.1. Da pirateri er nævnt under denne klausul, vil der altid ydes dækning af den forsikredes uagtsomme handlinger i forbindelse med pirateri. Under den norske krigskaskoforsikring vil der ikke ydes dækning, hvis den forsikrede ikke overholder de sikkerhedsforskrifter som forsikringsselskabet kræver. Derved kan det konkluderes, at det i den danske marinekaskoforsikring og den norske krigskaskoforsikring, er nødvendigt for rederen at overholde de krævede sikkerhedsforskrifter, for at kunne opnå dækning, og hvis rederne forsætligt vælger at undlade dette, vil der ikke være dækning for eventuelle skader på skibet. Dette er meget forskelligt fra den engelske, som altid vil dække skader forårsaget ved pirateri også selvom det er et resultat af rederens forsætlige handling.

7. Protection & Indemnity forsikring (P&I)

7.1. Indledning

For at rederen skal dække sine interesser, som ikke er dækket under kaskoforsikringen, skal der tegnes en P&I forsikring.¹⁶⁴

En P&I forsikring dækker den forsikredes erstatningsansvar for skade på personer eller tab af liv og skade på eller tab af genstande samt forurening. Dog dækker P&I forsikringen kun, hvis ansvaret har direkte tilknytning til driften af det forsikrede skib.¹⁶⁵ En P&I forsikring dækker ikke ansvar, som er dækket under kaskoforsikringen, da det er den primære forsikring. P&I klubberne er gensidige foreninger med rederier, operatører og befragtere som medlemmer.¹⁶⁶ Den ældste P&I klub i Skandinavien er Skuld, der blev stiftet i Norge i 1897 og Skuld er et af medlemmerne af foreningen "The International Group". Den efterfølgende analyse af P&I dækningen ved pirateri vil tage udgangspunkt i Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig). Grunden til at det er Skuld, som vil benyttes under denne behandling, er fordi, Skuld er en erfaren og dominerende P&I klub.

En P&I klubs dækningsområde er stort, men i de efterfølgende afsnit er det kun de bestemmelser, som har relevans for pirateri, der behandles. Især denne behandling af P&I dækningen for pirateri er vigtig, da der ved et piratangreb eller kapring kan ske mange forskellige skader og ikke kun skader, der er dækket af kaskoforsikringen som nævnt i kapitel 6, men der kan bl.a. også ske skade på besætningen eller medføre forurening. Derved er det essentielt også at behandle P&I dækningen, for at få et aktuelt billede af dækningen for de skader eller tab, som forårsages ved pirateri.

7.2. P&I forsikringens regulering

P&I klubberne har "statutes and rules", som regulerer forsikringsaftalen mellem klubben og medlemmet og derfor findes der ikke en traditionel forsikringskontrakt, da deres forsikringsbetingelser kan findes i reglerne, som gælder for alle medlemmerne, der har modtaget et Certificate of Entry.¹⁶⁷ Skulds regler afspejler fællesreglerne udgivet af The International Group of P&I Associations og den Pooling Agreement, som P&I klubberne har

¹⁶⁴ Kofoed, 2005, s. 54

¹⁶⁵ Falkanger m.fl., 2008, s. 518

¹⁶⁶ Kofoed, 2005, s. 55

¹⁶⁷ Gold, 2002, s. 98

indgået sammen i The International Group of P&I Associations.¹⁶⁸ Derved er reglerne i de P&I klubber, som er medlemmer af den International Group Agreement, næsten ens, da klubbernes regler skal afspejle deres medlemskab i The International Group of P&I Associations og derfor vil analysen tilnærmelsesvis også kunne benyttes på andre P&I klubber.¹⁶⁹

Skulds statutes and rules (S&R) 2013 regulerer som nævnt forsikringsaftalen, som Skuld indgår med deres medlemmer. I Skulds S&R fremgår dækningen af del 2 og 3, mens del 4 indeholder de generelle bestemmelser. Ifølge Skulds S&R regel 2.2.1 dækker P&I forsikringen kun de navngivne risici som findes i S&R del 2.¹⁷⁰

Skulds S&R nævner ikke pirateri i deres regler og derfor må udgangspunktet være, at pirateri ikke direkte er dækket, men dækningen inkluderer ansvar opstået pga. piratangreb, f.eks.:

- Ansvar for besætningens krav,
- Ansvar overfor godset og
- Vragfjernelse og forurenings ansvar.¹⁷¹

P&I forsikringen dækker kun i tilfælde, hvor rederen er ansvarlig og har direkte tilknytning til driften af det forsikrede skib.¹⁷² Dvs. at ansvarsreglerne i kapitel 5 skal være opfyldt for at der foreligger et erstatningsansvar fra Skuld.¹⁷³ Nedenfor vil der ske en behandling af de klausuler, som kan tænkes, at blive relevant i forbindelse med pirateri.

7.3. Relevante Skuld S&R klausuler ved pirateri

7.3.1. Gods

Tab, mangel, skade, forsinkelse eller andet ansvar, der kan forekomme i forbindelse med transport af gods, er dækket under P&I forsikringen regel 5.1.¹⁷⁴ Når en kapring forekommer, kan der ske skade eller tab af godset, eller piraterne kan stjæle godset og derfor er regel 5.1

¹⁶⁸ Kleis, 1999, s. 466

¹⁶⁹ Skuld S&R, 2013, s. 11

¹⁷⁰ Skuld S&R, 2013, s. 25

¹⁷¹ Richard Lord Q.C., 2013, s. 7

¹⁷² Falkanger, m.fl., 2008, s. 518

¹⁷³ Danica White

¹⁷⁴ Bilag 18

relevant at drøfte. Der findes dog undtagelser til dækningen i regel 5.1, men disse undtagelser bliver med stor sandsynlighed ikke relevant i tilfælde med pirateri og derfor vil der ikke ske en yderligere behandling af undtagelserne.

I særlige tilfælde kan Skulds bestyrelse vælge at dække efter eget skøn, medlemmets ansvar, som ellers ville være udelukket ved Reglerne 5.2.1-5.2.8 og Reglerne 5.2.10-5.2.18, hvis bestyrelsen bedømmer, at de er tilfredse med medlemmets indsats og mener de har taget alle rimelige forholdsregler for at undgå begivenheden.¹⁷⁵

Så hvis der sker skade eller tab af gods under et piratangreb vil rederens ansvar være dækket under rederens P&I forsikring, medmindre situationen vil falde ind under undtagelserne i Regel 5.2. Hvis dette er tilfældet, er der stadig chance for, at bestyrelsen bedømmer, at rederen gjorde alt, hvad der var muligt, i den pågældende situation og derved yder en dækning jf. Regel 5.3.

7.3.2. Besætning

P&I forsikringen dækker rederens ansvar for besætningens skade, sygdom, død og hospitalsomkostningerne hertil.¹⁷⁶ Derudover dækkes tab eller skade på personlige ejendele ifølge regel 7.1.3¹⁷⁷ og definition af disse personlige ejendele, er ejendele som besætningen har medtaget om bord, også selvom ejendelen ikke er hans egen. Dog vil penge og ejendele af meget værdifuld karakter ikke blive dækket, hvorfor det er vigtigt at besætningsmedlemmerne ikke medtager værdifulde smykker, når de skal sejle i piratfyldte farvande.¹⁷⁸ Som nævnt er det de navngivne risici, som dækkes, og der findes en liste over disse i regel 7.1.¹⁷⁹

I regel 7.2 findes undtagelser til dækningen, men i denne undtagelse nævnes pirateri ikke og derfor må udgangspunktet være, at skade, sygdom eller død i forbindelse med pirateri er omfattet. Især denne regel er relevant, da pirater ofte er voldelige og kan medføre skade på besætningen eller besætningen vil blive syge under tilfangetagelsen.¹⁸⁰ I dette scenarie er det rederens ansvar, hvis f.eks. et besætningsmedlem under kapringen kommer til skade og skal have hospitalshjælp, da vil omkostningerne til dette være omfattet af Skulds P&I dækning. Et

¹⁷⁵ Skuld S&R, 2013, s. 32-33

¹⁷⁶ Hazelwood, 2000, afsnit 10.160

¹⁷⁷ Bilag 18

¹⁷⁸ Hazelwood, 2000, afsnit 10.162

¹⁷⁹ Skuld S&R, 2013, s. 34-35

¹⁸⁰ Bilag 4; Bilag 5

andet scenarie, som er meget relevant i forhold til praksis er, at besætningens ejendele bliver stjålet af piraterne og dette tab vil også være dækket under denne regel.

Som nævnt i tidligere kapitler begynder det at blive en fast praksis, at der befinder sig bevæbnede vagter om bord på skibe, som sejler i piratfyldte farvande. Denne anvendelse af skydevåben kan også medføre skade. Et scenarie kan være som nævnt i kapitel 6, at den bevæbnede vagt affyrer et varselsskud eller skud og et besætningsmedlem rammes af en vildfaren kugle og derved medfører en personskade. Som behandlet i kapitel 5, er rederen ansvarlig for selvstændig virkende tredjemand, jf. SØL § 151, stk. 1¹⁸¹, og derved vil det også antages, at rederen er ansvarlig i dette opstillede scenarie og som nævnt i afsnit 6.2.3.1.1. vil Skuld ikke have nogen regres mulighed mod vagtfirmaet hvis aftalen om benyttelse af bevæbnede vagter tager udgangspunkt i Guardcon. Derfor vil Skuld P&I dækningen dække denne skade og besætningsmedlemmets behandling.

Derudover dækker Skuld medicinske omkostninger som f.eks. hospital, lægeundersøgelser, medicin, indkvartering og begravelse. Hvis besætningsmedlemmet hører under en gældende sygeforsikring, er det denne forsikring, som er den primære og P&I forsikringen vil dække omkostningerne udover den primære sygeforsikring.¹⁸²

7.3.3. Forurening

Skulds P&I forsikring dækker forurening med olie eller andre forurenende substanser jf. Regel 14.¹⁸³ P&I forsikringen vil dække erstatningsansvaret, på nær bøder eller andre sanktioner, der udspringer af det faktiske eller truet udslip samt udtømning af olie eller andre forurenende stoffer og derudover er omkostningerne til afværgningsforanstaltninger dækket.¹⁸⁴

Ved forureningsskader forvoldt af skibe, som transporterer olie i bulk eller som bunkers, er skibsejeren altid objektivt ansvarlig¹⁸⁵ og kan kun undtages ansvar, hvis rederen kan bevise, at forureningen skete som følge af en krigshandling, krigslignende handling, naturkatastrofer,

¹⁸¹ Kapitel 5

¹⁸² Gold, 2002, s. 258

¹⁸³ Bilag 18

¹⁸⁴ Skuld S&R, 2013, s. 39-40

¹⁸⁵ Gold, 2002, s. 453

forvoldt af tredjemand med henblik på at gøre skade eller hvis der er sket uagtsomhed fra den offentlige myndighed.¹⁸⁶

Situationer hvor denne dækning kan være relevant indenfor pirateri, er f.eks. hvis piraterne prøver at sejle skibet til en bestemt destination for opbevaring, men grundstøder på vejen og derved forårsager en stor lækage af olie, som omfatter store forureningsskader. En andet scenarie kan være, hvis piraterne prøver at stjæle olien, men da de ikke har den nødvendige tekniske viden, lukkes olie pumperne ikke, med olieforurening til følge.

Som nævnt i kapitel 6, er pirateri ikke en krigshandling eller krigslignende handling indenfor dansk og engelsk ret og derfor kan rederen ikke blive undtaget for ansvar, medmindre piraterne lukker olien ud med vilje, for f.eks. at ligge pres på rederen. I tilfælde hvor rederen er ansvarlig, vil P&I forsikringen dække for eventuelle skader, som kunne ske ved pirateri.¹⁸⁷

7.3.4. Vragfjernelse

Skuld P&I forsikring dækker ansvar og omkostninger, som opstår ved vragfjernelse i regel 15.1.¹⁸⁸ Generelt kan et vrag være et skib, en del af et skib eller skibets gods, som er grundstødt eller sunket efter det har været udsat for en fare eller skade, der medfører, at skibet ikke længere er i stand til at navigere.¹⁸⁹

Vragfjernelse er dog ofte ikke aktuelt i praksis, men når det er, er det utrolig omkostningsfuldt og overstiger tit værdien af selve skibet. For at Skulds regel 15.1 skal være gældende, skal det forsikrede skib eller gods fjernes, som følge af en ulykke, f.eks. ved kollision, grundstødning, brand, eksplosion, mekanisk fejl mv.

I forhold til pirateri kan vragfjernelse blive relevant, hvis piraterne ikke har den fornødne erfaring til at navigere skibet og det derfor går på grund og synker. I dette opstillede scenarie vil det antages, at rederen er ansvarlig og derved er det rederens ansvar at omkostninger til vragfjernelsen bliver dækket af Skuld.

7.3.5. Omnibus klausul

Noget unikt for P&I klubbers dækning er, at der findes en speciel dækning i omnibus klausulen, som findes i Skulds regel 46, hvor Skuld kan vælge at dække i diskretion

¹⁸⁶ Falkanger, 2008, s. 206

¹⁸⁷ Soyer & Tettenborn, 2012, kapitel 10

¹⁸⁸ Bilag 18

¹⁸⁹ Gold, 2002, s. 197

medlemmets ansvar, tab, udgifter og omkostninger, som ellers ikke er dækket under Skulds regler jf. Regel 46.1 og 46.2.¹⁹⁰

Et forbehold til denne regel er, at ethvert beløb krævet under denne regel, vil være udtrykkeligt udelukket fra bestemmelserne i de andre regler og afgørelsen for udbetaling under denne regel, tages af bestyrelsen og de behøver ikke at give en begrundelse for deres afgørelse. Bestyrelsen vil lave en undersøgelse udelukkende på et individuelt grundlag, så hvert enkelt krav og hvert medlem vil betragtes. Mange klubber er tilbageholdende med offentliggørelse af benyttelsens omfang og resultatet af denne regel, for at undgå at skabe præcedens for fremtidige krav af samme art, samt gøre det til en praksis at få erstatning under denne regel.¹⁹¹

Dækningen under omnibus klausulen er meget bred, hvorfor det er ikke er bekendt, hvad der præcist er blevet dækket. Det kan ikke udelukkes, at klausulen er blevet brugt på tab eller omkostninger i forbindelse med pirateri, som ikke er dækket under de andre regler eller at den vil bruges i fremtiden med pirateri.

7.4. Undtagelser

Forsikringen dækker ikke ansvar, tab, udgifter eller omkostninger, som dækkes af marinekaskoforsikringen eller andre forsikringer jf. Regel 30.1.2 og 30.1.3. Derudover er der ikke dækning, hvis skibet ikke er sødygtigt og medlemmet har haft denne viden eller medvirken, jf. Regel 30.1.7. I regel 30.1.8 fremgår det, at Skuld ikke yder dækning ved forsætlig forsømmelse fra medlemmet.¹⁹² Derved vil der ikke ske dækning af rederens uagtsomme handlinger ved egen skyld.

Derudover er der også nogle undtagelser til, hvad der er dækket i regel 30.4, hvor P&I forsikringen f.eks. ikke dækker krigsrisici. Især her er diskussionen om pirateri væsentlig, da pirateri som nævnt hører under krigsrisici under norsk ret, men er en søfare under engelsk og dansk ret. Derfor vil en reder, der har tegnet sin forsikring på det engelske eller danske marked, få hans P&I forsikring til at dække de relevante tab og skader, som følge af pirater. Derimod vil det under norsk ret, være en krigsrisiko, så tab eller skade vil være omfattet af

¹⁹⁰ Bilag 18; Hazelwood, 2000, afsnit 10.277

¹⁹¹ Hazelwood, 2000, afsnit 10.279

¹⁹² Skuld S&R, 2013, s. 55

krigskaskoforsikringen jf. NMIP § 15-20. Da Skuld er en norsk forening er pirateri undtaget fra P&I dækningen i regel 30.4.1. Dog følger det direkte af Skuld's S&R appendiks 1 side 72, at pirateri ikke er en krigsfare og derfor vil Skulds P&I forsikring yde dækning for tab og skade som følge af pirateri indenfor rammen af deres regler.

7.5. Delkonklusion

P&I forsikringen dækker de interesser, som ikke er dækket under andre forsikringer, dog dækker P&I forsikringen kun de navngivne farer, men da P&I gruppernes regler tager udgangspunkt i The International P&I Group så vil det ikke være foretrukne, at forsikre sig i et bestemt land, men i stedet skal rederen fokusere på hvor der kan forhandles til bedste aftale til den mindste pris. Da analysen tager udgangspunkt i Skuld, kan det konkluderes, at Skuld yder dækning til tab, mangler eller skade på godset i forbindelse med pirateri. Derudover ydes der også dækning af rederens ansvar for besætningens helbred. Skuld dækker også rederens ansvar for forurening, medmindre det er sket som følge af krig eller forvoldt forsætligt af tredjemand osv. Derved vil Skuld skulle yde dækning, hvis der sker forurening ved pirateri, som et uheld, og hvis skibet ender som et vrage pga. manglende teknisk viden fra piraterne. Dvs. Skuld dækker omkostningerne til bl.a. vragefjernelse, hvor den eneste betingelse er, at skaden skal være sket som en følge af en ulykke.

Skuld har også en speciel regel, som ikke kan udelukkes allerede er brugt indenfor omkostninger i forbindelse med pirateri og det er omnibus klausulen. Ved omnibus klausulen kan bestyrelsen beslutte at dække medlemmets omkostninger, selvom det ikke er dækket i Skulds øvrige regler. Benyttelsen af denne regel er dog hemmelig og derved vides ikke om den allerede er benyttet i tilfælde med pirater.

Derudover kan det også konkluderes, at Skulds P&I forsikring vil yde erstatning, hvis der f.eks. skulle ske en personskade på et besætningsmedlem, som følge af en bevæbnet vagts handling, da rederen jf. SØL § 151, stk. 1 hæfter for selvstændig virkende tredjemand.

8. Risikostyringsværktøjer

8.1. Indledning

Ud fra den økonomiske analyse, hvor relevante risici blev identificeret, analyseret og vurderet ud fra et spilteoretisk synspunkt og i den juridiske analyse, som belyser mulighederne for forsikringsdækningen af pirateri, afspejles det, hvilke risici, som kan kræve opmærksomhed fra rederen. Derved vil dette afsnit udarbejde mulige risikostyringsværktøjer til en dansk reder der foretager sejlads i piratfyldte farvande.

8.2. Risikostrategi

Ved benyttelse af risikostrategier foretages der en behandling af de relevante risici og denne behandling er en kompleks aktivitet, som har til formål at ændre eller reducere risici og de økonomiske og finansielle konsekvenser, der kan opstå ved disse risici, hvilket gøres gennem risikostyring og risikofinansiering. Dvs. risiko behandling omfatter de muligheder, der findes for behandling af de uacceptable risici som er genstand for risikovurderingen. Denne forståelse af risiko behandling er også i overensstemmelse med ISO 31000 som fastlægger, at behandling indebærer at vælge en eller flere muligheder for at ændre risiciene.¹⁹³

8.2.1. Risikostyring

Risikostyring har til formål at reducere hyppigheden og omfanget af tabet. Risikostyring er især egnet til behandling af uforudsete og tilfældige tab. Der findes mange muligheder for risikostyring.¹⁹⁴ Nogle af disse er behandlet i de efterfølgende afsnit.

8.2.1.1. Risikoundvigelse

Det første risikostyringsværktøj, som kan benyttes er undvigelse af risici. Denne mulighed indeholder en beslutning om, ikke at pådrage sig den aktivitet, der er årsag til den utålelige risiko. Dvs. rederen vil f.eks. vælge en anden transportrute og derved undgå pirateri truslen.¹⁹⁵ Afhandlingens fokus er på, hvordan rederen kan styre relevante risici ved forsat transport i piratfyldt farvande, og derfor vil dette ikke yderligere blive behandlet som et muligt risikostyringsværktøj.

¹⁹³ Borghesi & Gaudenzi, 2013, s 89

¹⁹⁴ Bilag 17

¹⁹⁵ Borghesi & Gaudenzi, 2013, s. 90

8.2.1.2. Risiko forebyggelse

Denne metode har til formål, at reducere hyppigheden af et bestemt tab. F.eks. kan pirateri risikoen forebygges ved at benytte pigtråd og lignende sikkerhedsforanstaltninger, som nedsætter sandsynligheden af forekomst af et piratangreb. Derudover er uddannelse af personale og regelmæssig opdatering af sikkerhedssystemerne en integreret del af risikoforebyggelses programmet.¹⁹⁶

8.2.1.3. Risikoreduktion

Denne metode har til formål at reducere omfanget af tabet. Dette kan foregå på samme måde som ved risikoforebyggelse, dvs. ved benyttelse af sikkerhedsforanstaltninger som pigtråd og lignende.¹⁹⁷

8.2.2. Risikofinansiering

8.2.2.1. Risikofastholdelse

Denne teknik har til formål, at rederen selv betaler tabet ved at fremstille midler indenfor organisationen. En aktiv risikofastholdelse er normalt forbundet med tilfælde, hvor det er umuligt at overføre eller fjerne risikoen f.eks. hvis der ikke er noget forsikringsselskab som accepterer risikoen, hvis præmien fra forsikringsselskabet er for høj i forhold til, hvad der kan forventes baseret på rederens tidligere erfaringer, eller hvis der er en meget lille sandsynlighed for at hændelsen forekommer. Fastholdelse af risikoen skal planlægges grundigt, for at kunne kontrollere fremtidige tab. Dvs. i dette tilfælde fastholder rederen selv risikoen og ved brug af denne form for metode, er det nødvendigt at have en opsparing til dækningen af eventuelle fremtidige tab. Der er dog den fordel, at rederen slipper for at betale præmie til et forsikringsselskab og har en besparelse derigennem. Omkostningerne til tab ved pirateri er høje, så uden en forsikring, er det ikke sikkert at rederen kan dække tabet af løsesummen, skade på skibet eller skade på besætning og ejendele og derved kan det betyde at rederens rederi går konkurs, hvis tabene skulle indtræde og derved vælger mange redere, som foretager sejlads i piratfyldte farvande at benytte risikooverførsel.

¹⁹⁶ Ibid.

¹⁹⁷ Borghesi & Gaudenzi, 2013, s. 91

8.2.2.2. Risikooverførsel

Overførsel omfatter forsikringsmetoder, hvor konsekvensen af visse tab overføres fra rederen til et forsikringsselskab. Formålet er at overføre risici til en stor gruppe som aftaler at dele det finansielle tab for udveksling af præmie og derved sker der en risikospredning.¹⁹⁸

8.3. Relevante risikoværktøjer

Alle de relevante risici i kapitel 3 og 4 som har en stor relevans for rederen vil forsøges risikostyret af rederen, hvilket gøres gennem risikoforebyggelse og risikoreduktion. Der kan opstilles forskellige scenarier, f.eks. kan det første scenarie omhandle en dansk reder som foretager sejlads i piratfyldte farvande udenfor Somalia med et mindre skib som sejler omkring de 16 knob. I dette scenarie kan det fastlægges, ud fra analysen i kapitel 4, at der vil være stor sandsynlighed for forekomst af en kapring hvis skibsrederen ikke foretager nogle sikkerhedsforanstaltninger. Grunden til dette er pga. at skibet er mindre og derved har et mindre fribord og sejler med en fart hvor piraterne kan snige sig ind på skibet ubemærket.

Et andet scenarie kan omhandle samme type skib som i første scenarie, men i dette tilfælde sker der sejlads i monsun sæsonen eller om natten. Da vil sandsynligheden for forekomst af en kapring være lille og rederen ikke behøver at foretage nogle sikkerhedsforanstaltninger.

Et tredje scenarie kan være i form af samme type skib, men hvor besætningen aldrig har sejlet i piratfyldte farvande før. Da vil sandsynligheden for forekomst være stor hvis den uerfaren besætning kan medføre fejl eller forsømmelser som f.eks. ikke at rigge skibet til med pigtråd eller kun gøre det i en del af skibet eller ved ikke at holde behørigt udkig osv. I dette tilfælde vil rederen have gavn af, at foretage risikoforebyggelse gennem videreuddannelse af besætningen.

Det sidste scenarie kan være hvor rederen foretager sejlads udenfor Somalias kyst om dagen og udenfor monsun sæson, men sejladsen foregår med et stort container skib med meget højt fribord og med en hastighed på omkring 26 knob. Da vil rederen vælge ikke, at behandle nogle af risiciene da skibet ikke er i fare for at blive kapret.

I de nævnte scenarier hvor rederen skal forebygge eller reducere risiciene findes der flere måder hvorpå dette kan gøres. F.eks. gennem ekstra mandskab, som holder udkig, mens der sejles gennem piratfyldte farvande og denne vagtpost skal være kort, så der hele tiden er en

¹⁹⁸ Borghesi & Gaudenzi, 2013, s. 93-95

rotation, som øger opmærksomheden hos besætningen, hvorved piraterne vil blive opdaget, når de prøver at snige sig ind på skibet. Derudover kan skibet benytte pigtråd, som skaber en barriere for piraterne eller benyttelse af elektriske barrierer som stødhegn og sætte advarselsskilte op om dette. Et andet værktøj som kan benyttes, er vand og skum spray kanoner, hvor der gennem benyttelse af dette værktøj gør det svære for piraternes skiff at fastgøre sig til skibet og det gør det betydeligt sværere at kravle op ad skibet. Låste døre til broen og maskinrummet mm. er også en faktor, som kan gøre, at piraterne, hvis de kommer om bord, får sværere ved at overtage kontrollen over skibet eller sejle i konvoj med andre skibe af samme hastighed. Derudover er der også et andet værktøj, som kan benyttes af besætningen, hvis piraterne når at komme om bord og det er citadellet, hvor det vil være muligt at leve et par dage og hvor der findes en satellit telefon, så de kan kalde efter hjælp. Dog skal benyttelsen af citadellet overvejes grundigt af kaptajnen, fordi det ikke i alle tilfælde er hensigtsmæssigt at låse sig inde under vandets overflade. For det første skal det være sikkert, at der kommer nogen og hjælper besætningen og for det andet vil der være et utroligt psykisk pres på besætningen ved, at piraterne siger de vil skyde andre personer, som er taget til fange på andre skibe, hvis de ikke kommer ud samt truslen om, at piraterne vil sætte ild til skibet. Hvis det f.eks. er en olie tanker, vil det ikke være så hensigtsmæssigt at låse sig inde i citadellet, hvis piraterne starter en brand, hvilket de ofte gør i praksis for at få besætningen ud.¹⁹⁹

Benyttelsen af bevæbnet vagter er et risikostyringsværktøj som er bevist i praksis at have virket og er et af de vigtigste årsager til, at der er sket en nedgang i angrebene fra piraternes side, er. Disse bevæbnede vagter vil, hvis der er en mistanke om at en eventuel skiff fyldt med pirater følger skibet, stille sig, så det er muligt for piraterne at se dem. Hvis dette ikke virker, vil vagterne tage deres skydevåben frem og vise dem til piraterne og hvis dette ikke hjælper, affyres et varselsskud, som i de fleste tilfælde vil få piraterne til at forsvinde. Denne procedure er især benyttet af Clipper Group, men det er ikke alle, som har disse procedurer. Benyttelsen af bevæbnet vagter kan skabe juridiske aspekter²⁰⁰, som skal overvejes af rederen, inden han vælger at sætte bevæbnede vagter om bord. Derfor er det vigtigt at have meget specifikke handlingsplaner for, hvornår de bevæbnede vagter må tage deres våben frem og benytte dem.

¹⁹⁹ BMP 4

²⁰⁰ Som nævnt i kapitel 6+7

Derudover har rederen som nævnt også mulighed for at benytte risiko finansiering ved at overføre risikoen til et forsikringsselskab, som rederen næsten altid vil vælge at benytte i samarbejde med risikostyring. Grunden til at rederen også er interesseret i at risikostyre de risici som hans forsikringsselskab også dækker, er for at få en lavere præmie på deres forsikring, men ofte vil forsikringsselskabet også kræve som betingelse i forsikringspolice, at rederen skal benytte bevæbnede vagter om bord og alle de foranstaltninger som er nævnt ovenfor i BMP 4.

Som tidligere behandlet i kap. 6 og 7 er det vigtigt for rederen at have en kaskoforsikring og P&I forsikring. Tegnelsen af en P&I forsikring vil ikke variere så meget, afhængig af hvilket land som den tegnes i og grunden til dette er fordi de fleste P&I klubregler er i overensstemmelse med anbefalingerne fra den internationale P&I gruppe. Tegnelsen af en kaskoforsikring for dækning af pirateri kan dog have stor betydning, alt efter hvor den tegnes. For rederen er det vigtigt, hvor han tegner hans forsikring, da det i tidligere kapitler er nævnt, at under dansk og engelsk ret er pirateri dækket under marinekaskoforsikringen, hvor under norsk ret er pirateri dækket under krigskaskoforsikringen. I Danmark og England vil der være en selvrisko for rederen for de tab, som dækkes under marinekaskoforsikringen, hvorimod der ikke vil være nogen selvrisko for rederen i en krigskaskoforsikring. Dette er et vigtigt aspekt som rederen skal overveje, inden han tegner forsikringen, da det vil være ønskeligt for rederen ikke at have nogen selvrisko og derved forsikre sig i en krigskaskoforsikring som under Norsk ret.

Derudover har valget af forsikring også betydning for rederen, da det i krigskaskoforsikringen er muligt for forsikringsselskabet at opsige dækningen under krigskaskoforsikringen med kort varsel, jf. Formular 1/1 1997 § 6, stk. 6.1 efter dansk ret. Tilsvarende regel findes indenfor engelsk ret i Institute War and Strikes Clauses Hull time klausul 5 pkt. 5.1., og norsk ret findes denne regel i NMIP § 15-8. Derved vil forsikringsselskabet have interesse i at forsikre pirateri i krigskaskoforsikringen. I praksis vil pirateri også blive dækket under krigskaskoforsikringen ved en tillægsklausul i forsikringspolice.

Derudfra kan det konkluderes, at rederen kan benytte risikostyring og/eller risikofinansiering ved sejlads i piratfyldte farvande. Ofte vil rederen vælge at risikostyre gennem

risikoforebyggelse og reduktion, som kan gøres ved anvendelse af de nævnte foranstaltninger. Grunden til at rederen vil benytte disse sikkerhedsforanstaltninger, er pga. deres forsikringspræmie vil blive lavere eller det er et krav fra forsikringsselskabet, men også pga. det rygte det giver, da fremtidige ansatte ikke vil arbejde for en reder, der ikke prøver at forebygge eller reducere risikoen for pirateri, men blot forsikrer sig mod denne.²⁰¹

²⁰¹ Bilag 4

9. Konklusion

I denne afhandling har den juridiske og økonomiske analyse være med til at udfærdige risikostyringsværktøjer til en dansk reder, som igennem juridiske og økonomiske tiltag ønsker at minimere risikoen for pirateri.

Ud fra den økonomiske gennemgang kan det konkluderes, at en dansk reder står overfor mange forskellige risici når der foretages sejlads i piratfyldte farvande, og disse risici kan have en ekstern eller intern årsag. Ud fra den spilteoretiske analyse kan det konkluderes, at rederen vil vælge at risikominimere og ikke være villig til at påtage sig unødige risici i forbindelse med sejladsen i piratfyldte farvande. Grunden til dette er fordi piraterne vil forsætte med at angribe så længe deres kapringssucces er på 10 % eller derover, og da kapringssuccesen er på omkring 25 % i den undersøgte periode vil piraterne forsætte angrebene, og derved vil rederen ønske at risikostyre de risici, som kan føre til en kapring som f.eks. hastigheden, tidspunktet for sejladsen osv.

Den juridiske gennemgang viser, at der indenfor pirateri i forbindelse med søforsikringsretten stadig er nogle uklare områder f.eks. indenfor definitionen af pirateri i international ret og national dansk, engelsk og norsk ret. Dog synes det ud fra praksis og fortolkning af de nationale retssystemer at være væsentligt, hvor angrebet finder sted, at angrebet sker for egen vindings skyld samt om det er et voldeligt angreb. Kaskodækningen kan også medføre et meget alvorligt problem for rederen, da han kan risikere at stå uden dækning ved f.eks. tegnelsen af en norsk marinekaskoforsikring og en engelsk krigskaskoforsikring. Denne problemstilling kan afhjælpes hvis forsikringsmarkederne i de respektive lande vælger at placere dækningen af pirateri under den samme kaskoforsikringstype, hvilket også ses i praksis da pirateri oftest forsikres ved en tillægsklausul i krigskaskoforsikringen.

Derudover er det også vigtigt for rederen at have en P&I forsikring til dækning af f.eks. person- og tingsskader. Ud fra Danica White dommen kan det konkluderes, at rederen kan blive ansvarlig for skade forvoldt af piraterne, og derved vil der også findes dækning under Skulds S&R, og denne dækning kan blive relevant i flere tilfælde som behandlet i kapitel 7. Derved vil rederen benytte risikooverførsel som et værktøj i rederens risikomodel, som vil

overføre rederens tab eller skade på skibet, inventaret eller maskineriet til kaskoforsikringen, hvor rederen vil foretrække at tegne denne som krigskaskoforsikring, da der ingen selvrisko vil forekomme. Til dækning af andre tab som person- eller tingsskade, olieforurening, vragsjernelse mm. som kan blive relevant i tilfælde med piraternes uagtsomme behandling af skibet, så vil rederen vælge at tegne en P&I forsikring. Denne forsikring vil ikke være afhængig af i hvilket land den tegnes, da reglerne er sammenlignelige indenfor de forskellige P&I klubber, som er en del af The International P&I Group, og derved vil rederen tegne P&I forsikringen i den klub som yder den bedste dækning til den bedste præmie.

Derved kan det konkluderes, at rederen vil benytte risikoreduktion og forebyggelse for at prøve at undgå en kapring. Værkøjer som rederen kan benytte til dette kan f.eks. være pigtråd rundt om skibet, vandkanoner ud over skibets sider, sejle i konvoj med andre skibe af samme hastighed, benyttelsen af civil bevæbnede vagter mm. Hvis rederen ønsker at benytte civil bevæbnede vagter skal dette gøres i overensstemmelse med rederens forsikringsbetingelser. Denne mulighed for benyttelse af bevæbnede vagter er en af de vigtigste værktøjer som en reder kan benytte, men rederen skal dog overveje de juridiske og økonomiske problemstillinger som kan opstå ved benyttelse af bevæbnede vagter. Derved er det vigtigt, at rederen foretager et baggrundstjek af det benyttet vagtfirma og om disse benytter kvalificeret og erfarne bevæbnede vagter og eventuel benytte de internationale anbefalinger på området.

10. Litteraturliste og kildefortegnelse

Andersen, Heine: *Videnskabsteori og metodelære*, 1990, 3. Udgave, Samfundslitteratur

Andersen, Ib: *Den skinbarlige virkelighed*, 2005, 3. udgave, Forlaget Samfundslitteratur

Athens Marine Enterprises Corp v Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd
[1982] Q.B. Com. Ct

Bahadur, Jay: *The Pirates of Somalia – Inside the hidden world*, 2011, Pantheon books

Baniela, Santiago Iglesias: *Piracy at Sea: Somalia an Area of Great Concern*, 2010, The Journal of Navigation vol. 63

Barnes, Paul & Oloruntoba: *Assurance of security in maritime supply chains: Conceptual issues of vulnerability and crisis management*, 2005, Journal of International Management 11, Elsevier Inc

Berlinske Tidende: *Piraterne skræmt på flugt – indtil videre*, 23. Marts 2013

Bimco: *Guardcon: Contract for the employment of security guards on vessels*

Borghesi, Antonio & Gaudenzi, Barbara: *Risk Management – How to Assess, Transfer and Communicate Critical Risks*, 2013, 1. udgave, Springer-Verlag Italia

Brækhus, Sjur & Rein, Alex: *Håndbok i kaskoforsikring*, Oslo 1993, Bergens Skibsassuranseforening m.fl.

Danica White dommen (U 2011.354 Ø)

Dansk Søforsikringskonvention med noter, 1987, Forsikringshøjskolen

Douma, Sytse & Schreuder, Hein: *Økonomiske tilgange til organisationer*, 2004, Akademisk Forlag A/S

Ellen, Eric: *Piracy at sea*, 1989, ICC Publishing SA

Eyben, Bo von & Isager, Helle: *Lærebog i erstatningsret*, 2011, 7. udgave, 1. oplag, Jurist- og Økonomforbundets Forlag

Falkanger, Thor m.fl.: *Introduktion til søretten*, 2008, 3. udgave, 1. oplag, Forlaget Thomson A/S

Foreningen af danske søassurandører: Forsikringsbetingelser for Kasko – Formular 1/1 1992

Gilman, Jonathan m.fl.: ARNOULD: *Law of Marine Insurance and Average*, 2013, 18. udgave, Thomson Reuters (Professional) UK Limited

Gkonis, Konstantinos G.; Psaraftis, Harilaos N. & Ventikos, Nikolaos P.: *Modelling security aspects of merchant shipping: A piracy setting*, Laboratory for Maritime Transport, National Technical University of Athens

Gold, Edgar: *Gard Handbook on P&I Insurance*, 2002, 5. udgave, Assuranceforeningen Gard

Hazelwood, Steven J.: *P&I Club Law and Practice*, 2000, 3. Udgave, LLP Professional Publishing

Holle, Marie-Louise: *Hæftelsesansvar for selvstændigt virkende tredjemænd*, 2013, 1. udgave, 1. oplag, Karnov Group Denmark

<http://www.shipowners.dk/Default.aspx?func=blocks.blockview&groupid=729015&serviceid=725090>

<http://www.shipowners.dk/default.aspx?func=textfile.download&id=743196>

Hvilsom, Frank: *Dansk reder: Skibe er selv ude om kapringer*, 6. Februar 2010, Politikken.dk

Hvilsom, Frank: *Rederier giver millioner til Somalia*, 27. Marts 2010, Politikken.dk

ICC International Maritime Bureau: *Piracy and armed robbery against ships – report for the period 1 January – 31 December 2012*

Interview med Jan Frits Hansen, 2013, Danmarks Rederiforening

Interview med Gary Porter & Jimmy Schleisner, 2013, Clipper Group

ITCH: Institute Time Clauses Hulls

Iversen, Jon: *Legal Risk Management i private virksomheder*, 2007, 2. udgave, 1. oplag, Forlaget Thomson A/S

Jantzen, Henrik Thal & Simonsen, Ib Ejnar: *Transportforsikring*, 2011, 2. udgave, Forsikringsakademiets Forlag

Kleis, Henrik: *Søretten og dens aktører I praksis*, 1999, 1. udgave, 1. opslag, Nyt Juridisk Forlag

Kofoed, Vibeke: *Marineforsikring, forsikring af skibe og andre dertil knyttede interesser*, 2005, 1. udgave, 1. oplag

Kofoed, Vibeke & Middelboe, Jens: *Danmarks Rederiforening – Forsikring & pension*, 2007

Leeson, Peter T.: *The invisible hook – The Hidden Economics of Pirates*, 2009, Princeton University Press

Liwång, Hans; Ringsberg, Jonas W. & Norsell, Martin: *Quantitative risk analysis – Ship security analysis for effective risk control options*, 2013, Safety Science 58, Elsevier Ltd

Lynggaard, Peter: *Risikoledelse og risikostyring*, 2011, 1. udgave, Handelshøjskolens Forlag

Mandaraka-Sheppard, Aleka: *Modern Maritime Law and Risk Management*, 2009, 2. udgave, informa

Marlow, Peter B.: *Maritime security: an update of key issues*, 2010, Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research, 37:7, Routledge

Min, Hokey: *Modern maritime piracy in supply chain risk management*, 2011, Volume 10, Number 1/2011, International Journal of Logistics Systems and Management, Inderscience Publishers

Min, Hokey: *Maritime Logistics and Supply Chain Security*, 2012, Maritime Logistics Contemporary Issues, Emerald Group Publishing Limited

Nielsen, Ruth & Tvarnø, Christina D.: *Retskilder & retsteorier*, 2008, 2. udgave, 2. Oplag, Jurist- og Økonomforbundets Forlag

Norsk Søforsikringsplan af 1996, Version 2010, Oversættelse til dansk

Rasmusen, Eric: *Game and information – An introduction to game theory*, 2007, 4. Udgave, Blackwell Publishing

Rechnagel, Ursula Taylor: *Pirater koster danske rederier milliarder*, 21. Januar 2011, Børsen

Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marine Assurance Company, Limited [1990] 1 K.B. 785

Richard Lord Q.C.: *Piracy – Some Insurance Issues*, 2013, Brick Court Chambers

Ross Kemp på jagt efter pirater, 2009, dokumentar

Rothaus, Bjørn & Axelsen, Henrik: *ISO 31000 og COSO II*, 2010, Forlaget Andersen

Silvia, John E.: *Dynamic Economic Decision Making*, 2011, Wiley & Sons

Skuld: *Statues and Rules*, 2013

Sloth, Birgitte: *Spilteori – Særtryk til Akademiuddannelsen i Finansiell Rådgivning*, 2011, 1. udgave, 2. oplag, Handelshøjskolens Forlag

SOS – fanget af pirater, 2008, dokumentar

Soyer, Baris & Tettenborn, Andrew: *Pollution at Sea*, 2012, 1. udgave, Informa

Spiermann, Ole: *Moderne folkeret*, 2006, 3. udgave, Jurist- og Økonomforbundets Forlag

Søfartens Ledere: *Rederier underrapporterer piratoverfald*, 17 april 2013

Tamm, Ditlev: *Global retskultur – en indføring i komparativ ret på historisk grundlag*, 2009, 1. udgave, Samfundslitteratur

The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

The Nordic Marine Insurance Plan of 2013, Commentary Part 1 – Chapters 1-9, Based on the Norwegian Marine Insurance Plan of 1996, version 2010

Todd, Paul: *Maritime Fraud and Piracy*, 2010, 2. udgave, Lloyd's List.

Watson, Joel: *Strategy – An introduction to game theory*, 2008, 2. udgave, Norton

Wilhelmsen, Trine-Lise & Bull, Hans Jacob: *Handbook in Hull insurance*, 2007, 1. udgave, Gyldendal Norsk Forlag

Østergaard, Kim: *Metode på Cand.merc.jur. studiet. Julebog 2003*, Jurist- og Økonomforbundets Forlag

Østergaard, Kim: *Søretten i et formueretligt perspektiv*, 2009, 1. udgave, 1. oplag, Jurist- og Økonomforbundets Forlag

Østergaard, Kim & Holle, Marie-Louise: *Pirateri – anvendelse af civil bevæbnede vagter om bord på danskflagede lastskibe*, Juristen nr. 5 2012

Østergaard, Kim & Holle, Marie-Louise: *For let at blive bevæbnet vagt*, 2013

Bilag oversigt

Bilag 1	De fire grundlæggende risikotyper
Bilag 2	Grafisk overblik over risikostyringsprocessen
Bilag 3	SWOT ramme for en dansk skibsreder som foretager sejlads i piratfyldt farvande
Bilag 4	Interview med Danmarks Rederiforening
Bilag 5	Interview med Clipper Group
Bilag 6	Spiltræ for indtrængningsspillet
Bilag 7	Det grafiske pirateri spil
Bilag 8	Piraternes opstartsomkostninger
Bilag 9	Piraternes variable omkostninger
Bilag 10	Tidligere danske pirateri sager
Bilag 11	Piraternes beslutningstræ
Bilag 12	Skibsrederens beslutningstræ
Bilag 13	Danske marinekaskobetingelser 1/1 1992
Bilag 14	Guardcon: Contract for the employment of security guards on vessels
Bilag 15	ITCH: Institute Time Clauses Hulls
Bilag 16	NMIP: Norsk Søforsikringsplan af 1996 Version 2010 (oversættelse til dansk) – Kapitel 2
Bilag 17	Oversigt over metoder til risikostyring
Bilag 18	Relevante Skuld Statutes and Rules