

Foreløpig veiledning – bruk av bevæpnede vakter på norske skip

1. Innledning

Skipsfarten er hardt rammet av den stadig økende og svært voldelige piratvirksomheten utenfor kysten av Somalia og i Det indiske hav. Dette skjer til tross for bedre sikkerhetstiltak fra næringen selv, herunder bruk av konvoier, og nærværet av militære styrker. Piratene angriper nå i store deler av Det indiske hav og marinestyrkene har begrenset mulighet til å beskytte handelsskipene i et så stort geografisk område. Piratene er bedre organisert, bedre utstyrt og bruker skytevåpen mer aggressivt enn tidligere.

For å bidra til at norskregistrerte fartøy kan beskytte seg mest mulig effektivt mot piratvirksomhet og –angrep er det besluttet å regulere bruk av private væpnede sikkerhetsvakter gjennom endringer i forskrift 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet og terrorberedskap ombord på skip og flyttbare innretninger (forskrift om sikkerhet og terrorberedskap) og forskrift 25. juni 2009 nr. 904 om skytevåpen, våpendeler og ammunisjon mv. (våpenforskriften). Forskrift om sikkerhet og terrorberedskap er hjemlet i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 40 fjerde ledd jf. § 39 første ledd jf. § 40 første ledd. Det presiseres for ordens skyld at det er rederiet som treffer beslutning om bruk av private væpnede sikkerhetsvakter. Forskrift om sikkerhet og terrorberedskap innebærer ikke en oppfordring til bruken av slike, men har som formål å regulere utvelgelse og bruk av private væpnede sikkerhetsvakter for å sikre et høyest mulig profesjonelt og etisk nivå på slike tjenester på norskregistrerte fartøy.

Veiledningen tilbyr utdypende kommentarer til relevante bestemmelser i forskrift om sikkerhet og terrorberedskap ombord på skip og flyttbare innretninger og våpenforskriften om søknad om våpentillatelse, utvelgelse og bruk av væpnede vakter og rapportering til offentlige myndigheter ved bruk av maktmidler i forbindelse med et piratangrep.

Denne veiledningen er ikke uttømmende, og det anbefales at rederiet og eventuelt innleid vaktsselskap/vakter innhenter profesjonell og kvalifisert bistand for å fastslå rekkevidden av rettsreglene de er underlagt etter norsk rett.

2. Internasjonalt regelverk, bransjestandard m.m.

Det finnes per dags dato ikke bindende internasjonale regelverk som regulerer bruk og utvelgelse av private, væpnede sikkerhetsvakter. I forhold til utvelgelse og bruk av private, væpnede sikkerhetsvakter har imidlertid både Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK, i samarbeid med Norges Rederiforbund og Sjøoffisersforbundet), BIMCO og FNs Sjøfartsorganisasjon (IMO) utarbeidet retningslinjer. Retningslinjene fra IMO (MSC.1/Circ.1405) er for ordens skyld vedlagt veiledningen. Ved utarbeidelse av retningslinjene har IMO tatt utgangspunkt i bl.a. BIMCOs og DNKs standard. IMO har imidlertid også utarbeidet retningslinjer for flaggstaten (MSC.1/Circ.1406). Det forventes også at det vil bli arbeidet med en mulig utvidelse av retningslinjene for flaggstater til å gjelde alle stater, herunder kyst- og havnestater. Retningslinjene for flaggstaten vil imidlertid ikke bli nærmere kommentert. Retningslinjer fra DNK kan lastes ned fra www.warrisk.no.

Bransje- og industristandarder er ikke bindende for rederiet med mindre det fremgår eksplisitt av regelverket. Standardene vil imidlertid kunne ha betydning i forholdet mellom private, eksempelvis i forhold til forsikringsdekning. Videre har næringen i nært samarbeid med de militære styrkene i Adenbukten fastsatt såkalte Best Management Practices (BMP). BMP angir passive og andre ikke-væpnede sikringstiltak som rederiene og skipsføreren kan iverksette ombord for å redusere kapringsrisikoen i piratutsatte områder. Effektiv implementering av den til enhver tid gjeldende BMP ombord på fartøyet og ytterligere passive og aktive ikke-væpnede tiltak har vist seg å gi større mulighet til å avverge bording og kapring ved piratangrep. Det er viktig at rederiet i samråd med skipsføreren og Company Security Officer (CSO) eller tilsvarende aktivt vurderer passive og aktive ikke-væpnede tiltak før væpnede vakter tas ombord. Bruk av væpnede vakter skal komme i tillegg til, ikke erstatte effektiv implementering av BMP, eventuelt andre passive eller aktive ikke-væpnede tiltak. Dette vil bli kommentert nærmere nedenfor. Oppdatert versjon av BMP kan for øvrig lastes ned fra Sjøfartsdirektoratets hjemmeside: www.sdir.no/no/sikkerhet/ISPS/.

Det følger blant annet av internasjonal sedvanerett at bruk av maktmidler er forbeholdt tilfeller hvor det foreligger nødrett eller nødverge, dvs. de tilfeller hvor det ikke foreligger annen utvei, og hvor kravene til nødvendighet, rimelighet og forholdsmessighet i bruken av maktmidler ivaretas. Slik internasjonal sedvanerett er bindende for Norge og dets innbyggere.

Det finnes imidlertid også internasjonalt regelverk omhandlende pirat- og terrorvirksomhet. Konvensjon 10. mars 1988 om bekjempelse av ulovlige handlinger mot sikkerheten ved skipsfart (SUA-konvensjonen 1988) og Protokoll av 2005 til SUA-konvensjonen 1988 (SUA-konvensjonen 2005 – imidlertid ikke ratifisert av Norge) omhandler spesialiserte straffebud mot terrorhandlinger og kapringer til sjøs. FNs Havrettskonvensjon av 1982 knesetter flere prinsipper for bekjempelse av sjørøveri på det åpne hav, i samsvar med internasjonal sedvanerett. Havrettskonvensjonen gir i utgangspunktet en meget vid adgang til maktanvendelse på nasjonalt grunnlag mot piratvirksomhet, se Havrettskonvensjonen art. 105 og 110. Havrettskonvensjonen gir imidlertid ikke grunnlag for rettshåndhevelse i privat regi.

Bruk av maktmidler fra private sikkerhetsvakter må derfor ta utgangspunkt i de alminnelige, internasjonalt anerkjente prinsipper om nødverge. Videre følger det også av Havrettskonvensjon krav om å komme skadde og skipbrudne til unnsetning på det åpne hav så sant dette kan gjøres uten alvorlig fare for skipet eller mannskapet, jf. Havrettskonvensjonen artikkel 98.

3. Nasjonalt regelverk

a. Skipssikkerhetsloven

Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) gjelder for alle norske skip uansett hvor de befinner seg. Den gjelder ikke for fritidsbåter.

Skipssikkerhetsloven oppstiller i kapittel 6 regler om sikkerhetstiltak på skip og består av to bestemmelser, §§ 39 og 40. I § 40 første ledd er det fastslått at det skal treffes tiltak for å hindre og beskytte mot ulovlige handlinger mot skipet. Det dreier seg om forebyggende tiltak og det er rederiet som plikter å iverksette de forebyggende tiltakene.

Oppregningen i § 39 tredje ledd viser hvilke tiltak som er særlig aktuelle å iverksette og disse bygger på sentrale elementer i ISPS-koden. Selv om tiltakene som er nevnt i bokstav a til h først og fremst er gitt for å forebygge mot terrorhandlinger, vil de i følge lovens forarbeider ”også kunne virke forebyggende mot andre ulovlige handlinger mot skipet”, typisk

piratvirksomhet.

Skipssikkerhetsloven § 40 gir skipsføreren særskilt fullmakt til å iverksette tiltak og anvende maktmidler for å beskytte skipet mot ulovlige handlinger som nevnt i SSL § 39, samt for å opprettholde ro og orden om bord. Ordlyden i første og tredje ledd er:

”Når det er nødvendig for å hindre eller beskytte mot handlinger som nevnt i § 39 første ledd, kan det på skipets side iverksettes tiltak og anvendes maktmidler.

[...]

Retten til å iverksette tiltak og anvende maktmidler tilligger skipsføreren. Enhver som befinner seg om bord, plikter å yte hjelp og respektere de tiltak som treffes.”

Maktbruken som det gis fullmakt til i § 40 tilligger altså skipsføreren, men det er ikke tvil om at også andre (typisk private vakter) som utøver maktbruk i tråd med skipsføreren autorisasjon, også må omfattes av rammene for bruk av maktmidler som følger av § 40 eller gitt i medhold av § 40. Skipssikkerhetsloven § 40 tredje ledd annet punktum fastslår at *enhver* som befinner seg om bord, herunder innleide private vakter, plikter å respektere de tiltak som treffes fra skipsføreren side. Dette er en av få bestemmelser i loven hvor andre enn rederiet, skipsføreren eller mannskapet har plikter. Rammene for maktbruken vil for ordens skyld bli nærmere redegjort for i punkt 10 nedenfor.

I skipssikkerhetsloven § 40 fjerde ledd er det en adgang til å gi utfyllende forskrifter til bestemmelsen som gjort gjennom forskrift om sikkerhet og terrorberedskap.

b. Våpenloven

Lov 9. juni 1961 nr.1 om skytevåpen og ammunisjon mv. regulerer all omsetning og erverv av sivile skytevåpen. Lovens §§ 7 og 8 slår fast at den som skal erverve, eie eller inneha skytevåpen skal ha tillatelse fra politimesteren (våpenkort), mens § 10 gjelder tilbakekall av våpenkort. Loven er først og fremst utformet for å regulere skytevåpen på norsk landterritorium og lite tilpasset de særegne forhold som som gjør seg gjeldende i denne saken. Til gjengjeld har det inntil nå ikke vært særlig aktuelt med skytevåpen på norske skip etter lovens vedtakelse.

c. Vaktvirksomhetsloven

Lov 5. januar 2001 nr. 1 om vaktvirksomhet (vaktvirksomhetsloven) regulerer bruk av ervervsmessig vaktvirksomhet og egenvakthold. Loven skal bidra til å sikre god kvalitet på vaktjenester, ivareta rettssikkerheten til dem som vektere griper inn overfor og til brukere av tjenestene. Vektere har ikke adgang til å utøve maktbruk utover det enhver har etter nødvergebestemmelsen i straffeloven 1902 § 48 og kan ikke benytte skytevåpen.

Ved en lovendring som trådte i kraft 1. april 2011 gjelder ikke loven lenger for vaktvirksomhet på skip i utenriks fart (såkalte ISPS-skip), noe som også var en av grunnene til behovet for å fastsette endringer i forskrift om sikkerhet og terrorberedskap for å stille krav til rederier som benytter vaktelskaper.

d. Sjølovens regler om å yte bistand til personer i havsnød mv.

Et kapringsforsøk fra pirater hvor man fra skipets side har anvendt våpen og således klarer å avverge faren, kan etter omstendighetene innebære at piratene selv kommer i en nødssituasjon pga. personskade eller materielle skader, brann mv. Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) oppstiller i § 135 tredje ledd en plikt for en skipsfører til å yte hjelp til personer i

havsnød eller som trues av en fare til sjøs så fremt det kan skje uten særlig fare for skipet eller dets ombordværende. Skipsføreren må således foreta en konkret vurdering i det enkelte tilfellet av om hjelp kan ytes uten særlig fare for skipet eller dets mannskap.

Som et generelt utgangspunkt skal det ikke mye til før pirater må anses for å kunne utgjøre en fare for skipet eller dets mannskap, selv om de skulle være i en nødssituasjon. Selv om vilkårene for hjelpeplikten er oppfylt betyr ikke dette at piratene må tas om bord på skipet. Dersom omstendighetene tillater kan det være tilstrekkelig å sette ut en redningsflåte eller kontakte militære myndigheter. Dersom omstendighetene likevel nødvendiggjør at en eller flere av piratene tas om bord, bør skipsføreren være oppmerksom på at piratene kan bruke nødssituasjonen til å ta kontroll over fartøyet.

Det er også grunn til å fremheve bestemmelsen i § 135 fjerde ledd som bestemmer at ”ingen... skal på noen måte helt eller delvis forhindre skipsføreren i å treffe beslutninger eller iverksette tiltak som etter skipsføreren yrkesmessige skjønn er nødvendig for sikkerheten til menneskeliv til sjøs eller for vern av det marine miljø.” Denne bestemmelsen, som også er nedfelt i IMOs sjøsikkerhetskonvensjon (SOLAS), reflekterer at skipsføreren har kommandoen om bord og at han har det avgjørende ord i beslutninger som gjelder skipets sikkerhet.

Avslutningsvis, sjøloven § 164 første punktum pålegger også enhver av skipsførerne som er involvert i skipskollisjonen å yte hjelp til det andre skipet og dets ombordværende, så fremt det kan skje uten å sette sitt eget skip i særlig fare.

e. Forskrift 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip
Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip og flyttbare boreinnretninger. Forskriften gjennomfører ISPS-koden og EUs forordning 725/2004/EF. Internasjonalt er det noe ulike oppfatninger om ISPS-koden, som ble fastsatt som et mottiltak etter terrorhendelsene i USA den 11. september 2001, også omfatter tiltak mot piratvirksomhet og væpnet ran (armed robbery). Forskriften er fastsatt i medhold av skipssikkerhetsloven § 39, som altså omfatter flere ulovlige handlinger enn terrorvirksomhet, men har ingen direkte henvisninger til piratvirksomhet. Det må imidlertid legges til grunn at den også omfatter tiltak mot piratvirksomhet. Bestemmelser om bruk av maktmidler er inntatt i kapittel 4 i forskriften mens bruk og oppbevaring av skytevåpen og bevæpnede vakter er inntatt i kapittel 5. I punktene nedenfor er forskriftens kapittel 4 og 5 omtalt nærmere.

f. Forskrift om alvorlige forbrytelser
Sjøfartsdirektoratet har i medhold av sjømannsloven fastsatt forskrift 1. mars 2005 nr.235 om skipsføreren og rederiets plikter i tilfelle straffbare handlinger av alvorlig art begås om bord og om savnede personer. Forskriften kommer til anvendelse ved mistanke om at en straffbar handling av alvorlig art er begått om bord i norsk skip og når noen som følger med skipet er savnet slik at det er grunn til å tro at vedkommende er druknet eller hvor det er begått selvdrap om bord. Den fastsetter bl.a. visse plikter for kapteinen til å foreta etterforskningsskritt. I § 1 er det slått fast at forskriften ikke kommer til anvendelse ved etterforskning av forhold som står i forbindelse med skipets drift, herunder navigering. Straffbare handlinger, som f.eks. et piratangrep, må anses som å ha skjedd i forbindelse med driften av skipet. Forskriften vil derfor ikke komme til anvendelse for slike handlinger, og skipsføreren er ikke pliktig å iverksette etterforskningsskritt.

g. Straff

i. Straffeloven 1902

Dersom et skip kommer ut for et piratangrep og det fra skipets side tas i bruk maktmidler for å forhindre at skipet kapres e.l., kan det medføre at pirater eller andre påføres personskade eller død. En slik selvforsvarshandling vil bare være straffri og lovlig så langt maktbruken er i henhold til vilkårene etter straffeloven 1902 § 48 (straffeloven 2005 § 18) om nødverge.

Straffeloven § 12 er en virkeområdebestemmelse som slår fast at loven får anvendelse på besetning av norskregistrerte fartøy eller ”andre som medfølger fartøyet” uansett hvor de befinner seg. En utenlandsk vakt som begår en straffbar handling på et norskregistrert fartøy omfattes således av straffeloven.

Straffeloven § 48 omhandler nødverge og springer ut av en nødssituasjon. Bestemmelsen slår fast at det foreligger nødverge når man må foreta en handling som ellers er ulovlig for å forsvare seg mot et ulovlig angrep fra noen. Også en handling som medfører skade eller noens død kan etter omstendighetene foretas i nødverge. Handlingen er ikke bare straffri, men også lovlig og medfører normalt ikke erstatningsplikt. Den avvergende handlingen må imidlertid være forholdsmessig og således avstemmes mot alvorligheten av den situasjonen man står overfor. Skipssikkerhetsloven § 40 og straffeloven § 48 er alternative, og ikke gjensidig utelukkende, straffrihets- og rettsmessighetsgrunner. Når forsvarshandlingen er avsluttet, kan den angrepne ha en viss hjelpeplikt overfor angriperen, jf. punkt 3 d ovenfor.

Straffeloven § 314 første ledd setter trussel om straff overfor en fører av skip eller vakthavende styrmann når det ved sammenstøt eller manøvrering fremkalles en faresituasjon, og som i det etterfølgende unnlater å yte hjelp. Straffebudet rammer altså kun unnlataelse av å yte hjelp når havsnødsituasjonen har skjedd som følge av et sammenstøt eller manøvre (jf. sjøloven § 164) og straffesanksjonerer ikke den generelle hjelpeplikten i § 135. Se for øvrig punkt 3 d ovenfor.

ii. Skipssikkerhetslovens straffebud

Skipssikkerhetsloven inneholder i kapittel 10 trusler om straff for overtredelse av loven. Overtredelse av §§ 39 og 40 er imidlertid ikke sanksjonert med straff. Overtredelse av rammene for bruk av maktmidler kan imidlertid medføre strafferettslig forfølgning fra norske påtalemyndigheter av vaktelskapet, vaktene og skipsføreren. I særskilte tilfeller kan det også tenkes strafferettslig forfølgning av rederiet etter straffeloven §§ 48a og 48b (foretaksstraff). Overtredelse eller mangler ved vaktelskapet kan også medføre store økonomiske konsekvenser for rederiet i forhold til fartøyets forsikringsgivere eller lastens eier.

iii. Våpenlovens straffebud

Våpenloven § 33 slår fast at den som forsettlig eller grovt uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av loven, straffes med bøter eller fengsel i inntil 3 måneder hvis ikke overtredelsen rammes av et strengere straffebud. Ulovlig innføring, avhendelse, erverv eller besittelse kan medføre fengsel inntil 2 år og ved grove overtredelser i inntil 4 år.

4. Stedlig virkeområde

Den tidsbegrensede våpentillatelsen etter våpenforskriften § 23 a og forskrift om sikkerhet og terrorberedskap gjelder for skip i utenriks fart som seiler i et område klassifisert som beredskapsnivå 2 eller 3, likevel bare seiling sør for 30 grader nordlige bredde. Setningen ”likevel bare seilinger sør for 30 grader nordlige bredde” vil være styrende for forståelsen av ”seiler i, til eller fra et område klassifisert som beredskapsnivå 2 eller 3”. Det vil ikke være uforenlig med den tidsbegrensede våpentillatelsen at fartøyer som seiler til et område klassifisert som beredskapsnivå 2 eller 3 tar ombord væpnede vakter og utstyr, f.eks. grunnet planlagt seilingsrute, markeds- eller lovmessige forhold, så lenge dette gjøres sør for 30 grader nordlige bredde.

5. Krav om våpentillatelse etter våpenforskriften § 23 a

Et rederi som vurderer å ta i bruk væpnede vakter på sine skip må først søke om våpentillatelse etter våpenforskriften § 23 a. Rederiet kan søke om tillatelse selv om det ikke er besluttet å inngå kontrakt om kjøp av væpnet vaktjeneste med et konkret vaktsselskap. Søknaden fremsettes overfor politimesteren i det politidistrikt hvor rederiet eller driftsselskapet har hovedsete, eventuelt i det politidistrikt hvor den stedlige representanten for eieren har sin registrerte adresse. Rederiene kan bare gis en tidsbegrenset tillatelse på inntil seks måneder. Ved utløp av denne perioden vil rederiene kunne søke om ny tillatelse. Tillatelse som gis i medhold av våpenforskriften § 23 a regnes som våpenkort.

Etter våpenforskriften § 23 a kan rederier gis en generell, tidsbegrenset tillatelse til å inneha skytevåpen om bord på norskregistrerte ISPS-skip på vegne av innleid vaktsselskap. Tillatelse som gis vil bare gjelde i de tilfeller skytevåpen er tatt om bord for beskyttelse mot terrorhandlinger og piratvirksomhet som nevnt i skipssikkerhetsloven kapittel 6. Rederiene kan gis en generell tillatelse til å inneha skytevåpen. Tillatelse som gis vil således ikke knytte seg til det enkelte skytevåpen. Bakgrunnen for at tillatelsen ikke knyttes til det enkelte skytevåpen er at våpenlovens tillatelsessystem og søknadsregime synes lite hensiktsmessig og lite tilpasset forhold som faller inn under skipssikkerhetsloven som regulerer bruk av bevæpnede vakter om bord på norskregistrerte skip. I tillegg vil tidsaspektet vanskeliggjøre en individuell søknad hver gang. Tillatelse som gis vil heller ikke gjelde for et konkret oppdrag eller for et konkret vaktsselskap. Ved søknad om tillatelse er det således ikke nødvendig å opplyse om dette. Videre vil tillatelsen ikke gjelde for vaktsselskap som forbyes i medhold av sikkerhetsforskriften § 20 fjerde ledd, jf. punkt 6.

Som nevnt vil ikke tillatelse som gis knytte seg til hvert enkelte skytevåpen. Rederiet må imidlertid søke om dispensasjon for å kunne inneha forbudte skytevåpen. Politimesteren kan dispensere for følgende skytevåpen som er forbudt:

- helautomatiske skytevåpen med kaliber hvor kulediameteren ikke er større enn 7,62 mm,
- helautomatiske skytevåpen som benytter patronstørrelse 9x19 mm, eller
- enkeltskudds-, repeter- eller halvautomatiske skytevåpen med kaliber hvor kulediameteren ikke er større enn 12,7 mm.

Søknad om tillatelse til politimesteren skal inneholde følgende opplysninger:

- Rederiets navn og adresse, samt fullt navn og adresse på personen som etter fullmakt inngir søknaden, jf. våpenforskriften § 26 annet ledd,
- Formålet med søknaden, jf. våpenforskriften § 23 a første ledd,

- Eventuelt søknad om dispensasjon for forbudte skytevåpen, jf. våpenforskriften § 23 a annet ledd,
- Søkerens tidligere våpenkort og hvem som eventuelt utstedte dette, og
- Erklæring på at skipene har FG-godkjent våpenskap, eventuelt at nødvendig FG-godkjent våpenskap vil anskaffes innen vaktene kommer om bord.

Søknaden dateres og underskrives av søkeren.

6. Utvelgelseskriterier for vaktelskaper m.m.

Det er i dag en rekke vaktelskaper som tilbyr vaktjenester på skip i de piratutsatte områdene. Det er grunn til å tro at ikke alle vaktelskaper har den nødvendige kompetanse og tillit som kreves for å utføre så vidt krevende oppgaver som bevæpnet vakthold i havområder med høy risiko for å bli kapret. Rederiene plikter å foreta en nøye vurdering av vaktelskapets og vaktens egnethet i forhold til det enkelte oppdrag. Forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 20 stiller krav til rederiet ved utvelgelsen, mens IMOs retningslinjer har mer detaljerte bestemmelser om hvordan dette bør skje. I forskriftens § 20 tredje ledd er det slått fast at rederiet skal ta hensyn til IMOs retningslinjer ved utvelgelse og bruk av private, væpnede sikkerhetsvakter. Dette innebærer også at IMOs retningslinjer så langt som mulig bør følges. Det er imidlertid ikke sikkert at all dokumentasjon som anbefales innehentet i retningslinjene kan fremlegges. Samtidig kan det være informasjon som rederiet finner nødvendig å innhente, men som ikke fremgår av retningslinjene.

I forhold til dokumentasjon som rederiet plikter å sende inn til Sjøfartsdirektoratet til orienteringsformål, følger dette av forskriftens § 20 annet ledd:

- a) En begrunnelse på hvorfor industriens retningsgivende preventive tiltak ikke anses å være tilstrekkelige og at det er et behov for væpnede vakter.
- b) En vurdering av vaktelskapets og vaktens egnethet, herunder vaktelskapets egen dokumentasjon på:
 1. Tilfredsstillende prosedyrer for rekruttering og trening av personell;
 2. Tilfredsstillende prosedyrer for anskaffelse, bruk, vedlikehold, oppbevaring og transport av utstyr, herunder skytevåpen og ammunisjon, relevant for det aktuelle oppdraget;
 3. At vaktene har nødvendige kvalifikasjoner og opplæring, herunder trening med skytevåpen, for det aktuelle oppdraget; og
 4. At vaktene har fylt 18 år, kan identifisere seg og fremlegge vandelsattest av nyere dato. Dersom vandelsattest ikke er mulig å fremskaffe bør annen lignende bekreftelse eller referanse innhentes.

Krav om at rederiet skal oversende ovennevnte dokumentasjon til Sjøfartsdirektoratet er begrunnet i at norsk påtalemyndighet bør ha tilgang til viss minimumsinformasjon for eventuell fremtidig etterforskning f.eks. ved mistanke om urettmessig maktanvendelse. Kravet er også ment å sikre at rederier i forbindelse med valg av vaktelskapet foretar en kvalitetsvurdering.

I henhold til forskriftens § 20 annet ledd, bokstav a er det først et krav om at beslutningen om å ta i bruk væpnede vakter først kan tas etter at det er foretatt en risikovurdering som viser at tiltak etter BMP ikke vil gi tilfredsstillende sikkerhet. Dette kravet stadfester rederiets plikt til å foreta en risikovurdering før private væpnede sikkerhetsvakter tas om bord, jf. “(...) det er et behov for væpnede vakter”. Videre stadfester dette også den grunnleggende forutsetningen

at private væpnede sikkerhetsvakter skal komme i tillegg til, og ikke i stedet for, passive sikkerhetstiltak som anbefalt av industrien. Bestemmelsen har som mål å bidra til at rederiet konkret og i det enkelte tilfellet vurderer behovet for private væpnede sikkerhetsvakter samt at private væpnede sikkerhetsvakter ikke benyttes unødvendig mye om bord på norskregistrerte fartøy. IMOs retningslinjer punkt 1.2 (Risk Assessment) har utfyllende bestemmelser om risikovurderingen.

I forhold til forskriftens § 20 annet ledd, bokstav b slås det for det første fast at rederiet må vurdere vaktelskapets og vaktens egnethet til det tiltenkte oppdraget. Et oppdrag om bord på et fartøy forutsetter andre egenskaper enn et oppdrag på land. Det kreves også her at rederiet tar hensyn til IMOs retningslinjer, jf. § 20 tredje ledd. I vurderingen av vaktelskapets og vaktens egnethet vil vaktelskapets egen dokumentasjon på de forhold som er angitt i nummer 1-4 være relevante minimumsmomenter. Det gjøres også oppmerksom på at IMOs retningslinjer punkt 2.1 (General (PMSC Selection Criteria)) oppstiller en liste over forhold som bør vurderes angående vaktelskapet, bl.a. dets eierskap, økonomiske stilling, forsikringsdekning, eventuelle akkrediteringer mv. Se også punkt 2.2 (PMSC Background Information) i retningslinjene hvor rederier anbefales å undersøke hvilken erfaring selskapet har, herunder om det har referanser fra andre oppdragsgivere og at selskapet har en adekvat forståelse av situasjonen i de piratutsatte områder, herunder de militære operasjoner som pågår i disse områdene.

Etter nummer 1 skal vaktelskapets egen dokumentasjon på “[T]ilfredsstillende prosedyrer for rekruttering og trening av personell” vurderes og oversendes Sjøfartsdirektoratet til orienteringsformål. Med “tilfredsstillende” må forstås at vaktelskapets prosedyrer for det første må være utarbeidet, og for det andre objektivt sett må være av en viss minstestandard sett i forhold til de retningslinjer om bruk og utvelgelse av vaktelskaper som følger av IMOs retningslinjer. I forhold til dette kravet vil det blant annet være nødvendig å ta hensyn til IMOs retningslinjer punkt 2 (PMSC Selection Criteria). Blant annet vil være naturlig å vurdere erfaringer og kompetansen til nøkkelpersonell i selskapet, hvor det rekrutteres fra, hvem som rekrutteres (om det foretas bakgrunnsjekk, om det kreves maritim erfaring) osv. I forhold til kravet om tilfredsstillende trening må dette også anses for å omfatte trening av mannskapet om bord slik at risikoen for at de kommer til skade ved avverging av et piratangrep minimeres så mye som mulig.

Etter nummer 2 plikter rederiet å vurdere og oversende dokumentasjon til Sjøfartsdirektoratet til orienteringsformål “[T]ilfredsstillende prosedyrer for anskaffelse, bruk, vedlikehold, oppbevaring og transport av utstyr, herunder skytevåpen og ammunisjon, relevant for det aktuelle oppdraget”. Som for nummer 1 forutsetter dette for det første at vaktelskapet har prosedyrer, og at det ved vurderingen av prosedyrenes kvalitet må tas hensyn til IMOs retningslinjer. Transport av skytevåpen til havnen hvor vaktene skal gå om bord kan være aktuelt, og det er i den forbindelse viktig at rederiet forsikrer seg om at vaktelskapet har rutiner for å skaffe nødvendige tillatelser (for eksempel eksporttillatelse eller tillatelse fra havnestat). Det samme gjelder vaktelskapets rutiner for erverv av våpentyper som våpentillatelsen åpner for. At vaktelskapet har forsvarlige prosedyrer for bruk av skytevåpen er naturligvis også et sentralt element. Rederier bør i denne sammenheng se spesielt etter om vaktelskapets prosedyrer også omfatter særskilte våpentyper rederier eventuelt har søkt om dispensasjon for. Her bør rederier også være oppmerksom på IMOs retningslinjer punkt 3.4 (Management of Firearms and Ammunition from Embarkation to Disembarkation) som gir utfyllende bestemmelser om hvilke momenter rederiet bør være oppmerksom på. I tillegg bør

rederiet også være oppmerksom på punkt 3.5-3.6 (Rules for the Use of Force og Reporting and Recordkeeping).

Etter nummer 3 plikter rederiet å vurdere og oversende dokumentasjon til Sjøfartsdirektoratet til orienteringsformål på at “[A]t vaktene har nødvendige kvalifikasjoner og opplæring, herunder trening med skytevåpen, for det aktuelle oppdraget”. Dette går rett på kravet om vaktens egnethet særlig i forhold til å håndtere skytevåpen våpentillatelsen åpner for. Dette går for så vidt også på vaktelskapets egnethet siden egnede vaktelskaper forutsettes kun å rekruttere egnet personell. Erfaringen kan typisk være fra det militære eller fra spesialgrener innen politiet. Ikke alle vaktelskaper som tilbyr tjenester har nødvendigvis erfaring fra maritimt vakthold og det er viktig å være klar over at det er andre utfordringer knyttet til vakthold på et skip enn på land. IMOs retningslinjer punkt 2.4 (Training of PCASP) har utfyllende anbefalinger om hva rederiet bør kreve dokumentert av vaktelskapet, bl.a. fyllestgjørende og detaljert angivelse av gjennomført trening, herunder bruk av skytevåpen.

Etter nummer 4 plikter rederiet å forsikre seg om at vaktene er minst 18 år gamle og at dette kan dokumenteres. Dersom det er mulig å legge frem vandelsattest eller tilsvarende, skal dette sendes inn til Sjøfartsdirektoratet. Det vil imidlertid variere fra stat til stat om vandelsattest utstedes. IMOs retningslinjer punkt 2.3 (Selection and Vetting of PMSC) gir utfyllende anbefalinger om hva rederiet bør kreve fremlagt dokumentasjon på.

Det er også et krav at rederiet konsulterer med skipsføreren før man fatter beslutningen om å ta i bruk væpnede vakter, jf. forskriftens § 20 første ledd. IMOs retningslinjer anbefaler også at skipsføreren konsulteres, jf. punkt 1 (Introduction) siste avsnitt. Bakgrunnen for dette er fordi skipsføreren har kommandoen om bord, at væpnet vakthold er et spørsmål som det kan være ulike synspunkter på om er hensiktsmessig, samt at skipsføreren gjerne vil ha erfaring med å seile gjennom piratutsatte områder. Det forutsettes en reell konsultasjon med skipsføreren hvor hans synspunkter bør tillegges betydelig vekt. Beslutningen om å ta i bruk væpnede vakter, ligger imidlertid hos rederiet fordi det må anses som et forebyggende tiltak etter skipssikkerhetsloven § 39 hvor rederiet er pliktsubjekt. Beslutningen om å ta i bruk maktmidler for å avverge et piratangrep er imidlertid skipsførerens beslutning alene, se forskriftens §§ 17 første ledd og 24 første ledd.

I forskriftens § 20 fjerde ledd er det lagt inn en sikkerhetsventil som gir Sjøfartsdirektoratet myndighet til å treffe vedtak om at rederier ikke kan benytte et konkret vaktelskap dersom direktoratet *får positiv kunnskap* om at dette selskapet åpenbart ikke kan anses som egnet. Det påligger med andre ord ikke noen plikt for direktoratet til å foreta en kvalitetsvurdering av vaktelskaper som benyttes på norske skip. Denne vurderingen skal foretas av rederiet, jf. forskriftens § 20 annet og tredje ledd. Sikkerhetsventilen er forbeholdt de tilfeller hvor direktoratet gjennom media eller andre informasjonskanaler får positiv kunnskap om forhold som gjør at vaktelskapet ikke kan anses som egnet for oppdrag ombord på et fartøy. Det fremgår av sakens natur at det skal være en høy terskel for at direktoratet treffer et slikt vedtak, og det vil trolig være forbeholdt de tilfeller hvor for eksempel andre myndigheter har tatt ut siktelse mot selskapet eller dets vakter for alvorlige forbrytelser som er begått. Direktoratets vedtak vil kunne være et enkeltvedtak, men vil trolig være mest hensiktsmessig å fattes som en forskrift.

7. Varslingsplikt overfor forsikringsgiverne

I forskriften om sikkerhet og terrorberedskap § 21 er det oppstilt en plikt om varsling av forsikringsgiver(e). Bestemmelser krever at før væpnede vakter benyttes, skal rederiet i rimelig tid varsle forsikringsgiver som dekker ansvar, tap, omkostninger eller utgifter som

følge av piratvirksomhet, og gi slike opplysninger som den enkelte forsikringsgiver behøver for å avklare forholdet til forsikringen.. Det er ellers grunn til å være oppmerksom på IMOs retningslinjer punkt 3 (Service Provision Considerations) som bl.a. slår fast at rederiet bør undersøke om vaktsselskapet selv har forsikring, og hva denne bør dekke. Retningslinjen har ikke angitt noen sum som vaktsselskapets forsikring bør dekke. Rederiet bør konsultere sin forsikringsgiver om dette forholdet.

8. Prosedyrer for bruk av bevæpnede vakter, skytevåpen mv.

Forskriften om sikkerhet og terrorberedskap § 22 oppstiller et krav om at rederiet skal ha prosedyrer for bruk av bevæpnede vakter, skytevåpen mv. Vaktsselskapene skal også ha egne prosedyrer for bruk av skytevåpen (Rules of Force), jf. forskriftens § 20 annet ledd, bokstav b nummer 2. IMOs retningslinjer punkt 3.5 (Rules for the Use of Force) inneholder også utfyllende regler om hva prosedyrene bør inneholde, og slår bl.a. fast at rederiet og vaktsselskapet bør enes om disse. Skipsføreren bør også konsulteres om utformingen av prosedyrene. Det er helt vesentlig at slike prosedyrer finnes slik at det ikke oppstår tvil om under hvilke omstendigheter makt kan utøves, også med tanke på eventuelle senere undersøkelser av hendelser som har oppstått hvor makt har vært utøvet. Prosedyrer for bruk av bevæpnede vakter og skytevåpen skal brukes og iverksettes av skipsføreren. Rederiet må, i samråd med vaktsselskapet og, om nødvendig, eksterne rådgivere fastsette operative prosedyrer som er i henhold til forskriftens krav som blant annet beskrevet i punkt 10 nedenfor, og norsk rett for øvrig.

9. Oppbevaring av skytevåpen

Oppbevaring av skytevåpen skal skje på en forsvarlig måte i henhold til våpenforskriften, jf. forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 23. Dette innebærer at skytevåpen og ammunisjon skal oppbevares slik at uvedkommende ikke får tilgang til dem, jf. våpenforskriften § 78. Dette medfører at alle registreringspliktige våpen eller en vital del av våpnene skal oppbevares i FG-godkjent sikkerhetsskap (Forsikringsselskapenes Godkjenningsnemd) eller i skap med et høyere sikkerhetsnivå, jf. våpenforskriften § 79 første ledd. Med FG-godkjent sikkerhetsskap eller skap med høyere sikkerhetsnivå menes skap som er godkjent etter Norsk Standard NS 5089, INSTA 610 eller NS-EN 1143-1, jf. våpenforskriften § 79 annet ledd. Hva gjelder oppbevaring av ammunisjon følger reglene av våpenforskriften § 80. I FG-godkjent sikkerhetsskap, eller i skap med høyere sikkerhetsnivå, kan det sammen med skytevåpen oppbevares det antall patroner som er godkjent av skap produsenten. Hvis skapet ikke er særskilt godkjent for oppbevaring av ammunisjon, kan det ikke oppbevares mer enn 2000 patroner i skapet.

10. Bruk av maktmidler, herunder bruk av skytevåpen

Hjemmelen for bruk av maktmidler for å hindre eller beskytte skipet mot terrorhandlinger og piratvirksomhet følger av skipssikkerhetsloven § 40 første ledd jf. § 39 første ledd. I forarbeidene til skipssikkerhetsloven fremgår det at bestemmelsen langt på vei er en parallell til politilovens § 6 fjerde ledd som gir politiet en positiv rett til å bruke maktmidler uten å forankre dette i straffelovens bestemmelser om nødverge og nødrett. Bruk av maktmidler omfatter også bruk av skytevåpen, jf. Ot. Prp. nr. 87 (2005-2006) s 125.

Etter skipssikkerhetsloven § 40 første ledd kan maktmidler tas i bruk når det er “nødvendig” for å forhindre eller beskytte mot et piratangrep. I skipssikkerhetslovens forarbeider er det videre utdypet at anvendelse av maktmidler må avgrenses til de tilfeller hvor det er ”nødvendig, forsvarlig og forholdsmessig, men [at] de forholdsvis strenge krav til interesseovervekt som følger av nødvergebestemmelsen må nødvendigvis ikke være oppfylt”,

jf. Ot.Prp.nr. 87 (2005-2006) s. 125. Uttalelsen om at maktanvendelsen må være ”nødvendig, forsvarlig og forholdsmessig” samsvarer for øvrig med de grunnvilkår og forutsetninger som må til for at ellers rettstridig bruk av maktmidler skal anses som straffriende. Bruk av maktmidler som ellers ville representere for eksempel straffbar legemskrenkelse vil være rettmessig når vilkårene i nødvergebestemmelsen i gjeldende straffelov § 48 (straffelov 2005 § 18) er oppfylt. Vilkaene for rettmessig bruk av maktmidler er gjengitt i mer detaljert grad i forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 17. Etter forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 17 annet ledd kan maktmidler, herunder bruk av skytevåpen, bare anvendes mot en trussel som er direkte, umiddelbar, betydelig og på annen måte uungåelig. Videre fremgår det at bruk av maktmidler så langt som mulig skal unngås, og der dette er nødvendig skal det stå i forhold til trusselens omfang og forholdene for øvrig. Med dette må forstås at andre mindre inngripende tiltak må være forsøkt før maktmidler kan tas i bruk. Dette understreker viktigheten av at private, væpnede sikkerhetsvakter skal komme i tillegg til andre passive sikkerhetstiltak, og ikke i stedet for disse.

For at skipsføreren skal kunne iverksette tiltak, herunder bruk av maktmidler for å hindre og beskytte mot piratangrep må denne bruken være rettmessig. Urettmessig bruk av maktmidler kan medføre straffeansvar etter straffeloven. I forhold til skipsføreren fremgår det imidlertid klart av skipssikkerhetslovens forarbeider at det vil være rom for betydelig skjønn fra skipsføreren side dersom man står overfor en uklar og tilsynelatende prekær situasjon. Et forestående piratangrep vil således oppfylle nødvendighetsvilkåret som nærmere beskrevet i forskriftens § 17 selv om piratfartøylene med pirater er opptil 2000 meter unna fartøyet. En slik forståelse samstemmer for øvrig godt med uttalelsen i forarbeidene at ”de forholdsvis strenge krav til interesseovervekt som følger av nødvergebestemmelsen må nødvendigvis ikke være oppfylt”. Bruken av tiltak og maktmidler må imidlertid avstemmes mot alvorligheten av den situasjonen man står overfor, jf. Ot. Prp. nr. 87 (2005-2006) s 125.

For den videre gjennomgangen forutsettes det at vilkårene for bruk av maktmidler etter forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 17 er tilstede. Forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 24 regulerer bruk av skytevåpen. Det følger av denne at:

Bevæpning og iverksetting av prosedyre for bruk av skytevåpen skal godkjennes av skipsføreren i hvert enkelt tilfelle. Den enkelte er alltid ansvarlig for at bruk av våpen utøves i henhold til §§ 17 og 22.

Denne bestemmelsen må sammenholdes med skipssikkerhetsloven § 40 tredje ledd. Etter denne følger det klart at retten til å iverksette tiltak og maktmidler for å hindre og beskytte skipet mot piratvirksomhet tilligger skipsføreren. Det følger derfor naturlig at vaktene også er underlagt skipsføreres kommando. Se også forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 22 annet ledd.

Med ”i hvert enkelt tilfelle” kan ikke forstås at skipsføreren i alle tilfeller må orienteres og bruk av skytevåpen for å avskrekke et piratangrep må godkjennes. Skipsføreren kan utstede stående ordre om bruk av skytevåpen i henhold til rederiets etablerte prosedyrer for dette, for eksempel i forbindelse med nattevakt. Utover dette må imidlertid utgangspunktet være at skipsføreren må orienteres om og iverksette prosedyre for bruk av skytevåpen etter etablerte prosedyrer.

Setningen om at den enkelte er ansvarlig for at våpenet utøves i henhold til forskriftens §§ 17 og 22 er ment å gjøre de enkelte om bord oppmerksomme på at deres handlinger vurderes på

selvstendig grunnlag uavhengig av skipsførers kommando. Skytteren er med andre ord selv ansvarlig for å vurdere om bruken av skytevåpenet vil være rettmessig i det enkelte tilfellet uavhengig av hva skipsføreren eller rederiets instruks sier. Skipsføreren eller rederiets instruks virker så ledes ikke straffriende for skytteren selv om skipsføreren har øverste kommando og har handlet i tråd med rederiets prosedyrer. Både rederiet, skipsføreren og skytteren kan i et slikt tilfelle bli gjenstand for strafferettslig forfølgning i Norge. Der skytteren derimot har handlet i strid med skipsføreren instruks, legges det til grunn at det normalt kun vil være skytteren som blir gjenstand for eventuell strafferettslig forfølgning.

Prinsippet om minimum bruk av maktmidler skal følges, også i tilfeller hvor fartøyet er under piratangrep. Detaljert prosedyrer for bruk av skytevåpen skal som nevnt fastsettes av rederiet, jf. forskriftens § 22. Denne prosedyren skal som minimum legge opp til at angriperne, så fremt omstendighetene tillater det, skal varsles gjennom lys- og lydsignaler og avfiring av varselskudd, jf. forskriftens § 24 tredje ledd. Prosedyren for bruk av skytevåpen må derfor gjenspeile at bruk av maktmidler skal skje trinnvis i forhold til situasjonens alvorlighet.

Videre fremgår det av forskriftens § 24 fjerde ledd at avfiring av rettet skudd med hensikt å uskadeliggjøre noen må bare skje som siste utvei og etter at andre lempeligere midler forgjeves har vært forsøkt, eller i situasjoner hvor alternative midler åpenbart ikke vil føre frem.

11. Rapportering om hendelser til Sjøfartsdirektoratet og Kripos

Rapporteringsplikten for rederiet ovenfor Sjøfartsdirektoratet eller Kripos følger av forskrift om sikkerhet og terrorberedskap §§ 18 og 23 annet ledd. Etter forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 18 plikter rederiet for det første og rapportere til Sjøfartsdirektoratet innen 72 timer hendelser hvor det i fra skipets side har vært tatt i bruk maktmidler for å avverge et ”angrep” mot skipet fra pirater eller terrorister, jf. første ledd, første punktum. Med maktmidler må naturlig nok forstås bruk av skytevåpen. Bruk av passive sikkerhetstiltak for å avverge et piratangrep som anbefalt i gjeldende versjon av BMP vil ikke utløse plikt for rederiet til å rapportere til Sjøfartsdirektoratet.

Rapporten skal angi de involverte parter og bruken av maktmidler, herunder bruken av skytevåpen, jf. første ledd, annet punktum. Rapporten har to formål; delvis for å gi norske myndigheter oversikt over bruk av skytevåpen om bord på norskregistrerte fartøy, og delvis ut i fra eventuelt etterforskningshensyn. I forhold til det sistnevnte hensyn vises det også til at situasjonen som foranlediger rapporteringsplikten bør, så langt forholdene tillater dette, dokumenteres gjennom lyd- og bildeopptak, jf. første ledd, siste punktum. For ordens skyld presiseres at rederiet ikke er pliktig til å dokumentere hendelsen gjennom lyd- og bildeopptak, jf. ”bør” i bestemmelsen.

Dersom det er grunn til å tro at bruk av maktmidler har medført personskade eller død skal det rapporteres om dette umiddelbart til Kripos, jf. forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 18 annet ledd.

Forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 18 angir ikke pliktsubjektet for rapporteringsplikten eksplisitt. Det følger imidlertid av sakens natur at det er skipsføreren som bestemmelsen i første omgang retter seg mot. Rederiet har imidlertid den overordnede plikt til å påse og sørge for at driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av skipssikkerhetsloven, jf. skipssikkerhetsloven § 6.

Etter forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 23 annet ledd foreligger det også plikt for rederiet eller skipsfører til å sørge for en fortegnelse over alle skytevåpen og ammunisjon som tas på og av skipet. Skytevåpen skal identifiseres gjennom våpentype, fabrikkmerke eller modellbetegnelse, kaliber og våpennummer . I tillegg skal det angis kvantum ammunisjon. Det skal redegjøres for eventuelt avvik. Disse opplysningene skal også rapporteres til Sjøfartsdirektoratet umiddelbart, det vil si både når skytevåpen og ammunisjon tas om bord og når de tas av skipet. Denne bestemmelsen må ses i sammenheng med forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 18. Utover rent etterforskningshensyn bidrar rapporteringsplikten også til at myndighetene kan ha kontroll over skytevåpen som tas om bord på de norskregistrerte skipene. Også i dette tilfellet følger det av sakens natur at det er skipsføreren som bestemmelsen i første omgang retter seg mot.

Rapport etter forskrift om sikkerhet og terrorberedskap §§ 18 første ledd og 23 annet ledd kan sendes elektronisk til postmottak@sjofartsdir.no

12. Forholdet til offentleglova

I forskrift om sikkerhet og terrorberedskap § 19 fremgår det at "[I]nformasjon som sendes til Sjøfartsdirektoratet eller Kripos etter §§ 18, 20 annet ledd eller 23 annet ledd vil kunne være omfattet av unntaket for offentlighet etter offentleglova § 24 tredje ledd". Vurderingen om informasjonen skal unntas skal gjøres av det organ som mottar innsynsbegjæringen, jf. offentleglova § 29. Offentleglova § 24 tredje ledd må ses i lys av at rederiet eller skipsføreren gjennom forskriften gjøres pliktig til å innsende en rekke informasjon som vil kunne være omfattet av unntaket etter offentleglova § 24 tredje ledd. Informasjon kan for det første unntas offentlighet når unntak er "påkravd fordi innsyn ville lette gjennomføringa av straffbare handlinger". Unntaksregelen omfatter blant annet opplysninger om konkrete sikringstiltak (aktive og passive sikringstiltak), vakrutiner, opplysninger om seilingsruter m.m. som kan benyttes til kriminelt formål. I vurderingen bør det også tas hensyn til at denne informasjonen kan benyttes til å kartlegge rederier og deres sikkerhetstiltak for å angripe rederier som ikke har væpnede vakter om bord. Offentlige myndigheter bør ikke bidra til at rederier som velger å ikke ta væpnede vakter ombord blir gjenstand for målrettede angrep når deres fartøy seiler i eller gjennom piratutsatte farvann. For det andre kan informasjonen unntas fra offentlighet når unntak er "påkravd fordi innsyn vil utsetje enkeltpersoner for fare". Unntaksregelen omfatter de tilfeller hvor noen vil kunne bli utsatt for represalier fra et kriminelt miljø dersom opplysninger om denne offentliggjøres. Denne unntaksregelen er ikke forbeholdt tilfeller hvor vedkommende er bosatt eller kommer fra Norge.