

Havrettskonvensjonen i møte med havstigning

*En analyse av hvordan havstigning påvirker
kyststaters maritime soner og maritime grenser*

Kandidatnummer: 120

Antall ord: 13167



JUS399 Masteroppgave
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

10. desember 2019

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	1
1 Innledning	3
1.1 Tema og aktualitet	3
1.2 Prognosene for havstigning	5
1.3 Metode og rettskildebildet	6
1.4 Avgrensning av oppgavens tema	7
2 Hvordan avgjøres maritime soner etter dagens regelverk?.....	8
2.1 Innledning	8
2.2 De ulike maritime sonene	8
2.3 Grunnlinjen	10
2.3.1 Grunnlinjens rolle i havretten	10
2.3.2 Generelt om trekking av grunnlinjer.....	11
2.4 Skiftende eller fastsatte grunnlinjer	12
2.4.1 Innledning	12
2.4.2 Er den normale grunnlinjen skiftende eller fastsatt?	13
2.4.3 Fastsatte grunnlinjer etter havrettskonvensjonen art. 7 (2).....	17
3 Dagens regelverk anvendt ved havstigning	19
3.1 Innledning	19
3.2 Generelt om hvordan maritime soner påvirkes som følge av havstigning	19
3.3 Situasjonen hvor en øy oversvømmes helt eller delvis.....	20
3.4 Situasjonen der to eller flere kyststater ligger overfor eller støter opp til hverandre med overlappende maritime soner.....	24
3.4.1 Kort om de ulike tilfellene	24
3.4.2 Situasjonen der sjøterritoriet er avgrenset på bakgrunn av midtlinjeprinsippet i havrettskonvensjonen art. 15	24
3.4.3 Situasjonen der to stater har inngått en avtale om de maritime sonene.....	25
4 Vurderinger rundt tilstrekkeligheten av gjeldende rett.....	32
4.1 Innledning	32
4.2 Kunnskapen om havstigning på havrettskonvensjonens vedtakelsestidspunkt	32
4.3 Havrettskonvensjonen sett i lys av ny viten om havstigning.....	35
4.3.1 Havrettskonvensjonens utfordring.....	35

4.3.2	Opprettholdelse av de normale grunnlinjene.....	35
4.3.3	Liberal tolkning av havrettskonvensjonen art. 7 (2).....	36
5	Avsluttende refleksjoner.....	39
	Litteraturliste	41

1 Innledning

1.1 Tema og aktualitet

Problemstillingen for denne oppgaven er hvordan maritime soner og maritime grenser påvirkes som følge av havstigning. Oppgaven vil foreta en analyse av dagens regelverk, med utgangspunkt i United Nations Convention on the Law of the Sea¹ (heretter havrettskonvensjonen – HRK), for deretter å anvende det gjeldende regelverket i møte med havstigning. Sentrale spørsmål i oppgaven er hvilken påvirkning havstigning vil ha på grunnlinjer, og hvordan eventuelle endringer i grunnlinjen som følge av havstigning vil påvirke allerede etablerte maritime soner og maritime grenser og etableringen av maritime soner og maritime grenser.

Havet og kysten har alltid vært i endring, også før det forelå prognoser om havstigning. Eksempelvis kan erosjon medføre at kysten blir mindre, og vulkanutbrudd kan medføre at landterritorium blir større. Disse endringene har vært regionale endringer, mens utfordringene verden nå står overfor som følge av klimaendringer er globale og kan potensielt ramme svært mange.²

Havrettskonvensjonen ble forhandlet frem fra 1973, vedtatt i 1982 og trådte i kraft først i 1994. På tidspunktet havrettskonvensjonen ble forhandlet frem, var det lite fokus på hvilken betydning menneskeskapte klimaendringer ville ha for havet og dermed havretten. Det var likevel enkelte rettsforskere som pekte på de mulige konsekvensene klimaendringer kunne ha for havretten allerede på 90-tallet.³ En av disse, David Caron, pekte på at enkelte aspekter ved havrettskonvensjonen til og med sto i fare for å kunne forverre konsekvensene av

¹ United Nations Convention on the Law of the Sea, vedtatt 10. desember 1982, trådt i kraft 16. november 1994.

² David D. Caron, «Climate Change, Sea Level Rise and the Coming Uncertainty in Oceanic Boundaries: A Proposal to Avoid Conflict», i *Maritime Boundary Disputes, Settlement Process, and the Law of the Sea: Publications on Ocean Development 65*, Seoung-Yong Honh og Jon M. Van Dyke (red.), Martinus Nijhoff (2009), s. 1–18, på s. 5.

³ Se f.eks. David D. Caron, «When Law Makes Climate Change Worse: Rethinking the Law of Baselines in Light of a Rising Sea Level», i *Ecology Law Quarterly*, 17 (1990) nr. 4, s 621–653 og Alfred H.A. Soons, «The Effects of a Rising Sea Level on Maritime Limits and Bouandaries», i *Netherlands International Law Review*, 37 (1990) nr. 2, s. 207–232.

klimaendringene.⁴ Likevel står havrettskonvensjonen fremdeles uendret den dag i dag, nesten førti år etter den ble vedtatt.

Flere forfattere har tatt til orde for at den største testen havretten står overfor per dags dato, er hvor fleksibel den er i møte med utfordringene som klimaendringene skaper.⁵ Spørsmålet er om havrettskonvensjonen er laget for en statisk verden, eller om den makter å tilpasse seg hurtige endringer som følge av klimaendringer.

Mange stater er helt avhengige av de maritime sonene de kan gjøre krav på gjennom havrettskonvensjonen. Eksempelvis har mange stater stor inntjening fra den økonomiske sonen de gjør krav på og er avhengig av denne, både som et matfat og som en inntektskilde. Hvis en stats maritime sone blir mindre eller forsvinner helt som følge av havstigning, vil det dermed kunne få store konsekvenser for staten og dens befolkning.

Havstigning vil kunne medføre usikkerhet rundt hvor maritime grenser trekkes. Ettersom kyststaten innehar ulike form for jurisdiksjon i de ulike maritime sonene, er det viktig å vite hvor man faktisk befinner seg. Videre kan usikkerhet rundt grenser medføre fare for økt konfliktnivå, spesielt fordi det er store økonomiske interesser i havet på grunn av naturressursene man finner der. Havstigning vil også kunne medføre at stater «sløser vekk» ressurser for å beskytte seg mot havstigning. Sistnevnte har det allerede vært tilfelle av i Okinotorishima i Øst-Kina-havet. Okinotorishima består av fire øyer, hvor to av de har forsvunnet. Ettersom Japan gjør krav på økonomisk sone ut fra øyene, anså de det som alvorlig når to av de forsvant. Japan har derfor brukt flere hundre millioner dollar på å sikre de to gjenværende øyene mot erosjon, slik at de fremdeles kan gjøre krav på økonomisk sone ut fra de.⁶ Øyene er så små at de er ubeboelige, og det kan virke noe absurd at en stat bruker såpass store summer på å beskytte et ubeboelig område mot oversvømmelse.

Et eksempel på at prognosene for havstigning og usikkerheten rundt hva havstigning vil medføre har fått faktiske konsekvenser, kan man se hos øystaten Kiribati i Stillehavet.

Kiribati frykter oversvømmelse som følge av havstigning, og på bakgrunn av dette kjøpte de et

⁴ Caron (1990).

⁵ Se f.eks. Donald R. Rothwell and Tim Stephens. *The International Law of the Sea*. 2. utg., Hart (2016), s. 2.

⁶ Signe Veierud Busch, «Klimaendring som geopolitisk faktor: Er FNs havrettskonvensjon rustet til å håndtere havnivåstigning?», i *Rettsvitenskap under nordlys og midnatssol : festskrift ved Det juridiske fakultets 30-årsjubileum : UiT Norges arktiske universitet*, Trude Haugli (red), Fagbokforlaget (2018), s. 63–80, på s. 68.

stykke land på 20 kvadratkilometer fra Fiji allerede i 2014.⁷ Om Kiribati vil få bruk for dette landstykket eller ei, er fremdeles et spørsmål for fremtiden, men det er likevel svært interessant å se hvor langt enkelte land allerede har gått for å forberede seg på havstigning. Det er mange andre lavtliggende øystater i Stillehavet som også er utsatte for havstigning, og det kan virke svært urettferdig hvordan disse små øystatene, som ofte har bidratt minst til menneskeskapte klimaendringer, er de som står i fare for å oppleve størst konsekvenser av havstigning.⁸

1.2 Prognosene for havstigning

En vidtgående diskusjon rundt havnivåstigning er utenfor temaet til denne oppgaven, men det er verdt å merke seg at det er bred enighet blant forskere om at havet stiger, og at det stiger med økende hastighet sammenlignet med hva man har observert tidligere. For å danne et bilde av dagens situasjon, vil jeg foreta en kort gjennomgang av prognosene for havstigning.

FNs klimapanel (Intergovernmental Panel on Climate Change) adresserte allerede i sin første rapport fra 1990 at havstigning ville være en konsekvens av klimaendringer.⁹ Den 26. september 2019 utga FNs klimapanel sin tredje spesialrapport, som omhandler «the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate.» Denne spesialrapporten sammenfatter de nyligste prognosene for havstigning. I rapporten legger FNs klimapanel til grunn at havstigning frem til år 2100 kan være mellom 0.29–0.59 m om verden klarer å gjøre drastiske kutt i utslippene, men at havet kan stige fra 0.61–1.10 m om dagens utslippsmengde fortsetter som før.¹⁰ Videre legger FNs klimapanel til grunn at «[s]ea level at the end of the century will be higher than present day and continuing to rise in all cases even if the Paris Agreement is followed.»¹¹ Begrunnelsen for dette er hovedsakelig at det er en langsom respons på ismelting og

⁷ Laurence Caramel, «Besieged by the rising tides of climate change, Kiribati buys land in Fiji», *The Guardian*, 1. juli 2014.

⁸ David Freestone og Clive Schofield, «Securing Ocean Spaces for the Future? The Initiative of the Pacific SIDS to Develop Regional Practice Concerning Baselines and Maritime Zone Limits», i *Ocean Yearbook*, 33 (2019) nr. 1, s. 58–89, på s. 80.

⁹ J.T. Houghton, G. J. Jenkins, og J.J. Ephraums (red.), *Climate Change – the IPCC Scientific Assessment*, Cambridge University Press (1990).

¹⁰ M. Oppenheimer et. al., «Sea Level Rise and Implications for Low-Lying Islands, Coasts and Communities», i *IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate*, H.-O. Pörtner, et. al. (red.) (2019), s. 321–445, på s. 324.

¹¹ Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate (2019), s. 361.

oppvarming av havet. Dette betyr at selv om økningen av den globale temperaturen på kloden avtar, vil havnivået fortsette å stige i noe tid etterpå.

FNs klimapanel har tidligere blitt kritisert av ulike forskere for å være for konservative i sine rapporter når det kommer til prognosene for hvor mye havnivået vil stige.¹² Det blir derfor interessant å følge utviklingen i årene som kommer.

1.3 Metode og rettskildebildet

Statuttene til the International Court of Justice¹³ (heretter ICJ) lister opp hvilke rettskilder som er anerkjente i folkeretten. Det fremgår av ICJ-statuttene art. 38 at relevante kilder innenfor folkeretten er konvensjoner, sedvanerett, generelle rettsprinsipper og subsidiære kilder, som for eksempel rettspraksis og juridisk teori. Bestemmelsen blir ansett for å gi et alminnelig uttrykk for rettskildene i folkeretten, men opprømsingen er ikke uttømmende.¹⁴

I oppgaven vil det bli benyttet enkelte dommer avsagt fra the International Court of Justice og the Permanent Court of Arbitration. Avgjørelsene i disse dommene er i utgangspunktet kun bindende for partene som tar saken opp til domstolen, men vil likevel kunne ha betydning for hvordan et spørsmål skal løses og hvordan en traktat bør tolkes.

Havrettskonvensjonen utgjør rammeverket for havretten, og blir omtalt som havrettens grunnlov – «a constitution for the ocean». Havrettskonvensjonen er på nåværende tidspunkt ratifisert av 168 parter, hvor siste ratifikasjon var i 2016. For tolkningen av havrettskonvensjonen vil det tas utgangspunkt i Vienna Convention of 1969 on the Law of Treaties (heretter Wien-konvensjonen).¹⁵

Wien-konvensjonen art. 31 til 33 fastsetter prinsipper for tolkningen av traktater.

Tolkningsprinsippene som fremgår av Wien-konvensjonen er ansett å gi uttrykk for folkerettslig sedvane, og er dermed bindende for alle stater, uavhengig av om de har ratifisert

¹² Clive Schofield, «Holding back the waves? Sea Level Rise and Maritime Claims», i *Climate Change: International Law and Global Governance : Volume I: Legal Response and Global Responsibility*, Oliver C. Ruppel, Christian Roschmann, Katharina Ruppel-Schlichting (red.), Nomos (2013), s. 593–614, på s. 595.

¹³ Statue of the International Court of Justice, trådt i kraft 24. oktober 1945.

¹⁴ Morten Ruud og Geir Ulfstein, *Innføring i folkerett*, 4. utg., Universitetsforlaget (2011), s. 66.

¹⁵ Vienna Convention on the Law of Treaties, vedtatt 23. mai 1969, trådt i kraft 27. januar 1980.

konvensjonen eller ikke.¹⁶ Ved tolkning av traktater skal det tas utgangspunkt i traktatens ordlyd, som skal tolkes «in their context» og i lys av traktatens «object and purpose.»¹⁷ I tillegg ramses det opp supplerende tolkningsmoment i Wien-konvensjonen art. 32, blant annet «preparatory work of the treaty». Disse supplerende tolkningsmomentene vil være av betydning når man kommer frem til et uklart eller åpenbart urimelig resultat gjennom tolkning etter tolkningsprinsippene i Wien-konvensjonen art. 31 (1).

1.4 Avgrensning av oppgavens tema

I oppgaven vil jeg fokusere på havstignings påvirkning på maritime grenser og maritime soner. Dette betyr at oppgaven avgrenser mot andre rettslige spørsmål som oppstår som følge av havstigning. Slike rettslige spørsmål er blant annet hva som skjer med et land sin status som «stat» om landterritoriet oversvømmes totalt og hvilken status og rettigheter mennesker som må flykte som følge av klimaendringer vil få i det internasjonale samfunnet.

¹⁶ Dette har blitt lagt til grunn av ICJ, se for eksempel i *Gabcíkovo-Nagymaros Project (Hungary v. Slovakia)*, Judgment, I.C.J. Reports 1997, s. 7, hvor det i avsnitt 46 ble uttalt at «The Court has no need to dwell upon the question of the applicability in the present case of the Vienna Convention of 1969 on the Law of the Treaties.»

¹⁷ Wien-konvensjonen art. 31 (1).

2 Hvordan avgjøres maritime soner etter dagens regelverk?

2.1 Innledning

For å diskutere hvordan maritime soner påvirkes som følge av havstigning, er det nødvendig å først redegjøre for det juridiske rammeverket. I dette kapitlet vil jeg redegjøre for de ulike maritime sonene, hvilken funksjon de tjener og hvordan de avgrenses etter reglene i havrettskonvensjonen. Grunnlinjen spiller en viktig rolle i avgrensningen av de ulike maritime sonene, og det vil derfor bli redegjort for hvordan en stat kan trekke grunnlinjer og hvilke oppgaver grunnlinjen har innenfor havretten.

2.2 De ulike maritime sonene

En kyststat har rett til å gjøre krav på en rekke ulike maritime soner. Havrettskonvensjonen deler havet opp i seks ulike maritime soner: indre farvann, sjøterritoriet, tilstøtende sone, eksklusiv økonomisk sone, kontinentsokkelen og det åpne hav. De fleste maritime sonene avgrenses på bakgrunn grunnlinjen¹⁸, og de ulike sonene måles normalt fra grunnlinjen og ut mot havet. Kyststaten innehar ulik form for jurisdiksjon, rettigheter og plikter i de ulike maritime sonene. For å gi en forståelse av hvorfor de ulike maritime sonene er viktige å gjøre krav på for en kyststat, vil jeg foreta en kort gjennomgang av de ulike sonene som eksisterer.

Området som ligger innenfor grunnlinjen mot land omtales som det indre farvannet. I det indre farvannet har staten full suverenitet, likt med den suvereniteten de innehar på landterritoriet. Utenfor det indre farvannet har kyststaten rett til å gjøre krav på et sjøterritorium, som kan ha en bredde på maksimalt 12 nautiske mil fra grunnlinjen. Kyststaten innehar suverenitet over sjøterritoriet også, både over luftrommet, havbunnen og havgrunnen.¹⁹ Det er imidlertid en viktig begrensning til denne suvereniteten, ettersom alle

¹⁸ Grunnlinjen følger normalt lavvannslinjen langs kysten (den normale grunnlinjen), men grunnlinjer kan også fastsettes på andre måter. Se nærmere om grunnlinjen i punkt 2.3.

¹⁹ HRK art. 2 (1).

skip har rett til uskyldig gjennomfart gjennom sjøterritoriet. Gjennomfarten reguleres av havrettskonvensjonen art. 17 til art. 32.

Utenfor sjøterritoriet kan kyststaten gjøre krav på en tilstøtende sone. Den tilstøtende sonen kan ikke strekke seg lenger enn 24 nautiske mil fra grunnlinjen. Kyststaten innehar rett til å utøve kontroll innenfor den tilstøtende sonen, når det er nødvendig for blant annet å «prevent infringement of its customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations within its territory or territorial sea.»²⁰

Kyststaten kan videre gjøre krav på en eksklusiv økonomisk sone på opptil 200 nautiske mil fra grunnlinjen.²¹ I den økonomiske sonen har kyststaten suverene rettigheter til det formål å blant annet undersøke og utnytte, bevare og forvalte marine ressurser. I tillegg innehar kyststaten en viss jurisdiksjon med hensyn til blant annet vitenskapelig havforskning og oppføring av kunstige øyer.²² Kyststatens jurisdiksjon står altså svakere i den økonomiske sonen enn i de maritime sonene som ligger nærere kysten.

Til slutt kan kyststaten gjøre krav på kontinentalsokkelen. Kontinentalsokkelen omfatter havbunnen og undergrunnen, og dens bredde kan fastsettes på to måter. Bredden til kontinentalsokkelen kan enten strekke seg ut til kontinentalmarginens²³ ytterkant, oppad begrenset til 350 nautiske mil fra grunnlinjen, eller ut til 200 nautiske mil fra grunnlinjen, i de tilfeller hvor ytterkanten ikke strekker seg til denne avstanden.²⁴ Bredden vil altså avgjøres enten ut fra et distansekriterium eller ved hjelp av geologiske undersøkelser og beregninger. Kyststaten har en del rettigheter over kontinentalsokkelen, for eksempel utøver kyststaten suverene rettigheter over naturforekomstene i og på kontinentalsokkelen.²⁵

I tilfeller hvor to kyststater ligger overfor eller støter opp til hverandre, kan det oppstå situasjoner hvor statene gjør krav på overlappende maritime soner. I disse tilfellene finnes det et eget regelverk i havrettskonvensjonen, som regulerer overlappende sjøterritorium, eksklusiv økonomisk sone og kontinentalsokkel. Overlappende sjøterritorium avgrenses i utgangspunktet på bakgrunnen av midtlinjeprinsippet²⁶, mens overlappende økonomisk sone

²⁰ HRK art. 33 (1) bokstav a.

²¹ HRK art. 57.

²² HRK art. 56.

²³ Kontinentalmarginen er den delen av havbunnen som ligger mellom landområdene og dyphavet, og består av havbunnen og undergrunnen til sokkelen, skråningen og stigningen, jf. HRK art. 76 (3).

²⁴ HRK art. 76.

²⁵ HRK art. 77.

²⁶ HRK art. 17.

og kontinentalsokkel normalt avgrenses gjennom en avtale mellom partene. Denne avtalen skal søke å oppnå en «equitable solution.»²⁷

Områdene som ikke er omfattet av de maritime sonene redegjort for ovenfor, blir omtalt som det åpne hav. Det åpne hav er åpnet for alle stater. Utøvelsen av det åpne hav gir en rekke friheter, blant annet skipsfart, overflygning, fiske og vitenskapelig forskning.²⁸

2.3 Grunnlinjen

2.3.1 Grunnlinjens rolle i havretten

Hvilke grunnlinjer en stat kan trekke etter havrettskonvensjonen avhenger av kystens geografi. Blant annet avgjøres den normale grunnlinjen på bakgrunn av lavvannslinjen, mens rette grunnlinjer er avhengig av spesifikke geografiske formasjoner langs kysten for at en stat skal kunne benytte seg av disse. Kyststaten kan fastsette grunnlinjer ved å kombinere en eller flere metoder, alt etter hva som passer best for den spesifikke geografien langs kystlinjen.²⁹ At maritime soner avgjøres på bakgrunn av grunnlinjen, betyr at kyststatens rett til å gjøre krav på maritime soner er utledet fra dens kystlinje. Dette følger prinsippet om at «the land dominates the sea», et prinsipp som første gang ble uttalt av ICJ i North Sea Continental Shelf-avgjørelsen.³⁰ Senere har dette prinsippet blitt utbrodert av Prosper Weil, som i 1989 skrev at «the land dominates the sea and it dominates it by the intermediary of the coastal front.»³¹ Dette sitatet er treffende for prosessen om etablering av maritime soner, ettersom det er kystlinjen og grunnlinjene som trekkes langs kysten som spiller en avgjørende rolle.

Grunnlinjen har hovedsakelig tre funksjoner innenfor havretten.³² For det første separerer grunnlinjen landterritoriet og det indre farvannet fra sjøterritoriet. En av grunnene til at det er viktig å vite hvor skillet går mellom det indre farvannet og sjøterritoriet, er fordi rettighetene til ferdsel er ulik i indre farvann og sjøterritoriet. Eksempelvis har fremmede skip rett til

²⁷ HRK art. 74 og 83.

²⁸ HRK art. 87.

²⁹ HRK art. 14.

³⁰ North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany v. Denmark; Federal Republic of Germany v. Netherlands), Judgment, I.C.J. Reports 1969 s. 3, i avsnitt 96.

³¹ Weil, Prosper, *The Law of Maritime Delimitation – Reflections*, Cambridge University Press 1989, s. 50.

³² International Law Association, «Sofia Conference (2012), Report of the Baselines under the International Law of the Sea Committee», s. 4.

uskyldig passasje gjennom sjøterritoriet, mens dette ikke er tilfelle i kyststatens indre farvann.³³ Om et fremmed skip passerer gjennom det indre farvannet eller sjøterritoriet vil derfor være av betydning for hvordan kyststaten kan reagere på gjennomfarten.

Videre avgjøres yttergrensene til sjøterritoriet, tilstøtende sone, eksklusiv økonomisk sone og til en viss grad kontinentalsokkelen på bakgrunn av hvor grunnlinjen trekkes. Innad i de ulike maritime sonene er det ulike regler for ferdsel, samt plikter og rettigheter for kyststaten og andre ferdende. Eksempelvis har kyststaten suverene rettigheter til å utnytte levende så vel som ikke-levende naturforekomster i den eksklusive økonomiske sonen, mens alle stater derimot kan fiske i det åpne hav. På bakgrunn av dette er det viktig å vite hvor yttergrensen trekkes for disse ulike maritime sonene.

Til slutt er grunnlinjen ofte av betydning når det gjelder avgrensningen mellom kyststaters maritime grenser når de ligger overfor hverandre eller støter opp til hverandre. For eksempel om to stater gjør krav på hvert sitt sjøterritorium, men det er mindre enn 24 nautiske mil mellom statenes grunnlinje, vil de ikke kunne gjøre krav på hvert sitt sjøterritorium på 12 nautiske mil. I disse tilfellene vil sjøterritoriets grenser avgjøres på bakgrunn av hvor midtlinjen går mellom statene. Midtlinjen måles ut fra statenes grunnlinje, og er punktet som ligger i like stor avstand fra de ulike statenes grunnlinjer.³⁴

2.3.2 Generelt om trekking av grunnlinjer

Det fremgår av havrettskonvensjonen art. 5 at den normale grunnlinjen er «the low-water line along the coast as marked on large-scale charts officially recognized by the coastal State.» Lavvannslinjen langs kysten kan benyttes til å fastsette grunnlinjer langs fastlandet, men også langs øyer, ettersom det er regulert spesifikt i havrettskonvensjonen art. 13 at øyer kan danne sitt eget sjøterritorium, økonomisk sone og kontinentalsokkel. Kyststaten har også mulighet til å bruke eventuelle naturlig dannede tørrfall langs kystlinjen til å fastsette den normale grunnlinjen. Et landområde blir omtalt som et tørrfall når det ligger over vann med lavvann, men overskylles ved høyvann. For å benytte seg av tørrfallet til å trekke grunnlinjen, må tørrfallet ligge i en avstand som ikke overstiger sjøterritoriet fra fastlandet eller en øy.³⁵ I

³³ HRK art. 17.

³⁴ HRK art. 15.

³⁵ HRK art. 13.

disse tilfellene vil det dannes områder med hav mellom grunnlinjen på tørrfallet og kystlinjen langs fastlandet eller en øy, og områdene som dannes blir en del av det indre farvannet.

Begrepet «the normal baseline» tilsier at denne formen for grunnlinjer utgjør en form for standardgrunnlinje, men statspraksis viser en trend med at flere og flere kyststater benytter seg av andre metoder for å trekke opp grunnlinjer. Per 2015 brukte for eksempel over 2/3 av omtrent 150 stater rette grunnlinjer for å trekke opp noen eller alle deres grunnlinjer.³⁶

Rette grunnlinjer tillater en stat å trekke rette linjer fra utvalgte grunnlinjepunkt langs kysten, istedenfor at grunnlinjen følger lavvannslinjen langs kysten. En stat kan trekke rette grunnlinjer i tre tilfeller: enten når området har en kystlinje som er «deeply intended and cut into», når det foreligger «a fringe of islands along the coast in its immediate vicinity» eller når kystlinjen er «highly unstable» på bakgrunn av et «delta and other natural conditions.»³⁷ Selv om det rent faktisk ville vært mulig å trekke grunnlinjer på bakgrunn av lavvannslinjen i disse tilfellene, ville det vært upraktisk, ettersom det ville blitt vanskelig å måle avstanden til sjøterritoriets yttergrense på bakgrunn av en såpass variert lavvannslinje.

I tillegg til normale grunnlinjer og rette grunnlinjer, gir havrettskonvensjonen regler om hvordan grunnlinjer skal trekkes ved elvemunninger, bukter og havner³⁸, samt egne regler for hvordan arkipelstater³⁹ kan trekke arkipelagiske grunnlinjer.⁴⁰

2.4 Skiftende eller fastsatte grunnlinjer

2.4.1 Innledning

I dette underkapittelet vil jeg undersøke hva som skjer med grunnlinjer som en stat har trukket opp og angitt på et sjøkart hvis kystlinjen endrer seg som følge av endring i havnivå. Dette blir et spørsmål om grunnlinjer er skiftende eller fastsatte, altså om grunnlinjen vil bevege seg etter hvert som kystlinjen forandrer seg, eller om grunnlinjen er permanent når kyststaten

³⁶ Coalter G. Lathrop, «Baselines», i *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens (red.), Oxford University Press (2015), s 69–90, på s. 74.

³⁷ HRK art. 7 (1) og (2).

³⁸ HRK art. 9, 10 og 11.

³⁹ En arkipelstat er en stat som består av en eller flere grupper øyer, som er så nært forbundet med hverandre at de utgjør en naturlig geografisk, økonomisk og politisk enhet, eller som historisk har vært betraktet som en slik enhet, jf. HRK art. 46.

⁴⁰ HRK art. 47.

trekker den opp og anerkjenner den på et sjøkart, uavhengig av om kystlinjen senere endrer seg. Svaret på om grunnlinjer er skiftende eller fastsatte, vil være av stor betydning i spørsmålet om hva som skjer med de maritime sonene til en kyststat som følge av havstigning.

2.4.2 Er den normale grunnlinjen skiftende eller fastsatt?

Hva som utgjør den normale grunnlinjen, fremgår av havrettskonvensjonen art. 5:

Except where otherwise provided in this Convention, the normal baseline for measuring the breadth of the territorial sea is the low-water line along the coast as marked on large-scale charts officially recognized by the coastal State.

Ordlyden av bestemmelsen kan tolkes på to ulike måter. På den ene siden kan bestemmelsen tolkes slik at den normale grunnlinjen er lavvannslinjen slik den er avbildet på et sjøkart. Denne tolkningen vil medføre at det er lavvannslinjen slik markert på sjøkartet som i seg selv utgjør den rettslige normale grunnlinjen, uavhengig av hvordan geografien langs kysten faktisk er. Det vil bety at selv om lavvannslinjen på bakken langs kysten endrer seg, så vil det som utgjør den den rettslige grunnlinjen fremdeles følge av sjøkartet.

På den andre siden kan bestemmelsen tolkes slik at den normale grunnlinjen er den faktiske lavvannslinjen langs kysten, altså laveste vannstand ved fjære sjø, og at sjøkartet kun representerer en indikasjon på hvor lavvannslinjen går. Denne tolkningen vil medføre at den normale grunnlinjen skal følge den faktiske lavvannslinjen på bakken, og at grunnlinjen dermed vil skifte plassering i tråd med at havet forflytter seg mot land eller fra land.

Oppsummert kan man si at spørsmålet er om den normale grunnlinjen er en fastsatt linje på et sjøkart, eller om den er en skiftende linje på bakken langs kysten, som kun er illustrert på et sjøkart.⁴¹

Før det foretas en nærmere tolkning av havrettskonvensjonen art. 5, er det relevant å forstå hvorfor det er viktig å vite hvilken av ordlydstolkningene som utgjør en mest korrekt forståelse av bestemmelsen. Sjøkart blir hovedsakelig laget for å sikre navigasjonssikkerhet til sjøs, og dermed vil de som lager kartene normalt være mest opptatt av å gjøre kartene best mulig med tanke på navigasjon. Sjøkart ble lenge ansett som den beste refleksjonen av

⁴¹ ILA, Sofia Conference (2012), på s. 3.

lavvannslinjen langs kysten, men ettersom tiden har gått er det flere og flere sjøkart som er utdatert med flere tiår.⁴² Dette er ikke nødvendigvis et problem for navigasjonssikkerheten, men utdaterte sjøkart kan skape store forskjeller mellom lavvannslinjen slik den er markert på sjøkartet og slik den faktiske lavvannslinjen er langs bakken i virkeligheten. Hvis det oppstår slike store forskjeller, er det nødvendig å vite hva som rettslig sett faktisk utgjør den normale grunnlinjen. Årsaken til dette er grunnlinjens rolle i etableringen av maritime soner: hvis det er store forskjeller mellom den kartlagte lavvannslinjen og den faktiske lavvannslinjen langs bakken, så kan det skape konflikt mellom stater om hvilken lavvannslinje som er den riktige å ta utgangspunkt i for etableringen av maritime soner.

Ettersom ordlyden av havrettskonvensjonen art. 5 er noe uklar og tvetydig, må det sees hen til andre tolkningsfaktorer for å besvare spørsmålet om den normale grunnlinjen er skiftende eller fastsatt. Havrettskonvensjonen er utarbeidet på seks offisielle språk, som alle er anerkjent på lik linje.⁴³ Ifølge Wien-konvensjonen art. 33 (3), er traktater utarbeidet på flere språk «presumed to have the same meaning in each authentic text.» Ettersom den engelske versjonen kan lede til to ulike tolkninger, er det derfor relevant å undersøke om tvetydigheten oppstår også på andre språk.

I 2008 opprettet International Law Association (heretter ILA) «Committee on Baselines under the International Law of the Sea.» Komiteen har siden den gang utgitt flere rapporter hvor de har foretatt en grundig analyse av regelverket for etableringen av grunnlinjer. I rapporten fra Sofia-konferansen i 2012 gjennomgikk komiteen ordlyden til havrettskonvensjonen art. 5 på de ulike språkene. Komiteen kom frem til at ordlyden i havrettskonvensjonen på både kinesisk, engelsk, fransk, russisk og spansk også var tvetydig.⁴⁴ Konklusjonen var derfor at å lese ordlyden på et annet språk «provides no indication regarding which meaning should prevail.»⁴⁵

Videre er det hensiktsmessig å se på ordlyden av havrettskonvensjonen art. 5 i lys av dens kontekst. Havrettskonvensjonen er stort sett taus angående hva som skjer med grunnlinjen når geografien langs kysten endrer seg. Det finnes imidlertid ett unntak fra denne tausheten, og

⁴² Lathrop (2015), s. 77.

⁴³ HRK art. 20.

⁴⁴ På grunn av språkbarrierer analyserte ILA ikke den arabiske ordlyden.

⁴⁵ ILA, Sofia Conference (2012), s. 8.

det er i tilfeller hvor kyststaten trekker rette grunnlinjer etter havrettskonvensjonen art. 7 (2). Havrettskonvensjonen art. 7 (2) lyder følgende:

Where because of the presence of a delta and other natural conditions the coastline is highly unstable, the appropriate points may be selected along the furthest seaward extent of the low-water line and, *notwithstanding subsequent regression of the low-water line*, the straight baselines shall *remain effective* until changed by the coastal State in accordance with this Convention. [uthevet her]

Når kyststaten har bestemt «the appropriate points» som de rette grunnlinjene skal trekkes mellom, må disse avmerkes på et sjøkart som offentliggjøres og deponeres til FNs generalsekretær.⁴⁶ I havrettskonvensjonen art. 7 (2) skilles det altså mellom den faktiske lavvannslinjen slik den er langs kysten på bakken og representasjonen av lavvannslinjen som er avmerket på et sjøkart. Bestemmelsen gir dermed kyststaten mulighet til å la de rette grunnlinjene slik de er avmerket på et sjøkart være fastsatte, til tross for at geografien langs kysten ikke lenger stemmer overens med grunnlinjene slik de er avbildet på sjøkartet.

Rette grunnlinjer trukket etter havrettskonvensjonen art. 7 (2) er de eneste grunnlinjene i konvensjonen som er fastsatte uavhengig av endret geografi langs kysten. En kontekstuell tolkning tilsier dermed at den normale grunnlinjen må være skiftende i tråd med at kystlinjen endrer seg.

Enkelte forfattere argumenterer imidlertid med at normale grunnlinjer ikke er skiftende i tråd med endringer langs kysten, fordi de er skeptiske til å foreta en negativ slutning fra havrettskonvensjonen art. 7 (2).⁴⁷ Det er imidlertid viktig med sammenheng innad i en konvensjon, noe som kan tilsi at det er nødvendig å foreta negative slutninger fra andre bestemmelser. I tillegg argumenterer enkelte forfattere med at kyststaten etter havrettskonvensjonen har en klar prioritet over nasjonale maritime områder, og dermed bør få avgjøre selv om grunnlinjer skal oppdateres.⁴⁸ Et argument mot dette er imidlertid at

⁴⁶ HRK art. 16.

⁴⁷ Tim Stephens, «Warming Waters and Souring Seas, Climate Change and Ocean Acidification», i *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens (red.), Oxford University Press 2015, s. 777–798, på s. 789, med videre henvisninger til Purcell, Kate «Maritime Jurisdiction in a Changing Climate», i *The Law of Adaptation to Climate Change: United States and International Perspectives*, Michael B. Gerrard og Katarina Fischer Kuh (red.), American Bar Association 2012.

⁴⁸ Stephens (2015), s. 789.

regelverket må være forutsigbart for alle og ikke bare kyststaten, ettersom andre stater enn kyststaten nyter varierte former for rettigheter og plikter i farvann utenfor grunnlinjen.

Om grunnlinjene er skiftende eller fastsatte, er foreløpig ikke tatt stilling til av den internasjonale domstolen eller den faste voldgiftsdomstolen. Det har imidlertid vært en rekke saker angående avgrensning av maritime soner til behandling hos den internasjonale domstolen og den faste voldgiftsdomstolen, og disse sakene kan gi bidrag til tolkningen av havrettskonvensjonen art. 5.

I *Guyana v. Suriname*⁴⁹, behandlet i the Permanent Court of Arbitration, var spørsmålet om hvor grensen gikk mellom de to statene fra et landgrensepunkt til den økonomiske sonen. Bakgrunnen for saken, var at Surinam nylig hadde anerkjent et sjøkart som viste en ny lavvannslinje og denne var lokalisert flere kilometer utover mot sjøen sammenlignet med den tidligere kartlagte lavvannslinjen. Guyana argumenterte med at den nye kartlagte lavvannslinjen ikke gjenspeilet den faktiske lavvannslinjen. Voldgiftsdomstolen lot begge partene komme med bevis for nøyaktigheten til grunnlinjen. Guyanas utfordring av Surinams nye kartlagte grunnlinje ble avvist av voldgiftsdomstolen, noe de begrunnet med at de var «not convinced that the depiction of the low-water line on chart NL 2218, a chart recognized as official by Suriname, is inaccurate.»⁵⁰

Ut fra avgjørelsen i *Guyana v. Suriname* kan det trekkes to slutninger som er relevante for tolkningen av havrettskonvensjonen art. 5. For det første kan det utledes fra avgjørelsen at voldgiftsdomstolen anså at det offisielt anerkjente sjøkartet i denne konkrete saken var presist, men at en stat altså har rett til å utfordre den kartlagte lavvannslinjen for en domstol om de mener den ikke lenger reflekterer den faktiske lavvannslinjen.⁵¹ Ut fra det faktum at det offisielt anerkjente sjøkartet var antatt å være presist i denne saken, men kunne utfordres foran en domstol, kan man for det andre trekke den slutningen at sjøkart anerkjent av kyststaten skal følge den faktiske lavvannslinjen⁵². Det kan dermed se ut til at voldgiftsdomstolen la til grunn at det er den faktiske lavvannslinjen langs kysten som er den korrekte rettslige grunnlinjen.

⁴⁹ Award of the Arbitral Tribunal in the Matter of an Arbitration between Guyana and Suriname (*Guyana v. Suriname*), Case No. 2004-04, Award, 17. september 2007.

⁵⁰ *Guyana v. Suriname*, avsnitt 396.

⁵¹ IILA, Sofia Conference (2012), s. 14.

⁵² IILA, Sofia Conference (2012), s. 14.

I Nicaragua v. Honduras⁵³, behandlet av den internasjonale domstolen, tok Nicaragua saken opp for domstolen for å avgjøre en tvist angående avgrensning av maritime områder tilhørende de respektive statene i det karibiske hav. Den kartlagte lavvannslinjen var ikke et problem i denne saken, og ingen av partene brukte sjøkart eller den kartlagte lavvannslinjen som et argument. De brukte istedenfor satellittbilder for å vise hvor den faktiske lavvannslinjen gikk.⁵⁴ Fra avgjørelsen kan man trekke to slutninger som er relevante for tolkningen av havrettskonvensjonen art. 5.⁵⁵ Bare måneder etter at Nicaragua hadde brakt saken opp for domstolen, leverte de inn koordinater til en rekke punkter brukt i opptrekkingen av grunnlinjer. Domstolen anså ikke punktene for å være brukbare, da punktene ikke lenger reflekterte den faktiske kystlinjen langs. I tillegg konkluderte domstolen med at grunnlinjepunkt som ikke er på lavvannslinjen, «cannot be properly used as a base point.»⁵⁶ Disse to momentene fra dommen støtter opp under forståelsen av at det er den faktiske lavvannslinjen som utgjør grunnlinjen etter havrettskonvensjonen art. 5.

Alt i alt er det få argument som støtter opp om at den normale grunnlinjen er fastsatt eller kan fastsettes av staten selv. Ordlyden, sett i sammenheng med dens kontekst og hensynet til sammenheng innad i konvensjonen, tilsier at den normale grunnlinjen er skiftende. Sett i sammenheng med avgjørelsen avsagt av den internasjonale domstolen og den faste voldgiftsdomstolen, vil jeg dermed legge til grunn videre i oppgaven at den normale grunnlinjen etter havrettskonvensjonen er skiftende i tråd med endringer langs kystlinjen.

2.4.3 Fastsatte grunnlinjer etter havrettskonvensjonen art. 7 (2)

Som vist ovenfor er rette grunnlinjer trukket etter reglene i havrettskonvensjonen art. 7 (2) fastsatte på det vis at kyststaten kan benytte de selv om geografien langs kysten har endret seg. Begrunnelsen for dette er at det skaper forutsigbarhet og stabilitet for statene som benytter seg av denne formen for rette grunnlinjer, ettersom det skaper en stabil yttergrense for de ulike maritime sonene i tilfeller hvor kystlinjen i utgangspunktet er ustabil. Selv om de rette grunnlinjene etter havrettskonvensjonen art. 7 (2) i utgangspunktet er fastsatte, er det

⁵³ Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras), Judgment, I.C.J. Reports 2007, s. 659.

⁵⁴ ILA, Sofia Conference (2012), s. 14.

⁵⁵ ILA, Sofia Conference (2012), s. 14.

⁵⁶ Nicaragua v. Honduras, avsnitt 278.

interessant å se på om det på noe tidspunkt vil foreligge en plikt for kyststaten til å oppdatere grunnlinjene.

Selv om ordlyden åpner for en frihet til kyststaten når det kommer til å fastsette grunnlinjene, ser det ut til at rette grunnlinjer trukket etter prinsippene i havrettskonvensjonen art. 7 (2) ikke gir en lovnad om en helt permanent grunnlinje, ettersom det er en forutsetning i bestemmelsen at grunnlinjen skal gjelde inntil den endres av kyststaten selv. Hvis det skulle vært slik at grunnlinjen var helt permanent, ville det vært overflødig å legge til at grunnlinjen skal gjelde helt til den er endret av kyststaten. Dette tilsier at det kan være tilfeller hvor kyststaten innehar en plikt til å oppdatere grunnlinjen.⁵⁷ Hvor statens frihet til å fastsette grunnlinjen og plikten til å foreta rettinger møtes, er imidlertid uklart. Havrettskonvensjonen art. 7 (3) kan imidlertid gi anføringer på hvor hyppig grunnlinjen bør endres, ettersom det fremgår av bestemmelsen at trekkingen av rette grunnlinjer «must not depart to any appreciable extent from the general direction of the coast.» Dette kan tale for at det foreligger en plikt for staten til å oppdatere grunnlinjene om det foreligger et betydelig avvik mellom de rette grunnlinjene slik de fremgår av kartet og slik kystlinjens geografi faktisk er. Foreløpig har imidlertid ingen kyststater som har trukket rette grunnlinjer etter havrettskonvensjonen art. 7 (2) foretatt endringer i disse, noe som kan tilsi at statene tolker bestemmelsen svært liberalt.⁵⁸

⁵⁷ Soons (1990), s. 220.

⁵⁸ Busch (2018a), s. 70.

3 Dagens regelverk anvendt ved havstigning

3.1 Innledning

I dette kapitlet vil jeg undersøke hvordan dagens regelverk for maritime soner og grenser anvendes ved havstigning. Når grunnlinjen er skiftende, slik det er lagt til grunn i kapittel 2, vil det medføre at den forflytter seg i tråd med at kystlinjen endres. Havstigning vil medføre at grunnlinjen forflytter seg innover mot land – jo mer havet stiger, jo større forflytting vil det medføre for grunnlinjen. Spørsmålet er hvordan en kyststats maritime soner og grenser vil bli påvirket som følge av at grunnlinjen endrer plassering. I punkt 3.2 vil jeg diskutere generelt hvordan havstigning påvirker de maritime sonene en stat har etablert, før jeg i punkt 3.3 går over til å diskutere hva som skjer med øyer som blir delvis eller helt oversvømt, da øyer i utgangspunktet kan etablere sine egne maritime soner.⁵⁹ Til slutt vil jeg i punkt 3.4 drøfte hvordan havstigning påvirker situasjonen der to eller flere stater ligger overfor hverandre eller støter opp til hverandre og gjør krav på overlappende maritime soner.

3.2 Generelt om hvordan maritime soner påvirkes som følge av havstigning

En stats maritime soner måles i utgangspunktet ut fra statens grunnlinjer. Når grunnlinjen forflytter seg innover mot land som følge av havstigning, er spørsmålet derfor om de maritime sonenes yttergrense automatisk vil forflytte seg innover mot land i tråd med grunnlinjen.

Havrettskonvensjonen nevner ett tilfelle hvor den maritime sonens yttergrense ser ut til å være permanent, og dette er ved opprettelsen av kontinentalsokkelen etter havrettskonvensjonen art. 76. Det fremgår av bestemmelsen at kyststaten skal levere et kart og annen relevant informasjon om kontinentalsokkelen til FNs generalsekretær. Denne informasjonen skal «permanently describ[e] the outer limits of its continental shelf.»⁶⁰ En slik handling viser

⁵⁹ HRK art. 121 (2).

⁶⁰ HRK art. 76 (9).

dermed at det er foretatt en endelig avgrensning av kontinentalsokkelen. At yttergrensen beskrives «permanently», tilsier at disse yttergrensene ikke kan endres i senere tid. Dette tilfellet med at yttergrensen til kontinentalsokkelen skal beskrives «permanently» er det eneste man finner i havrettskonvensjonen som antyder at en maritim sone har en fastsatt yttergrense. Dette tilsier at yttergrensen til alle maritime soner vil forflytte seg mot land, i tråd med at grunnlinjen forflytter seg. Denne slutningen støttes også opp av at det eneste som er avgjørende for avgrensning av de ulike maritime sonene er hvor grunnlinjen er trukket.

Som følge av at de maritime sonenes yttergrense vil forflytte seg innover i land i tråd med at grunnlinjens forflyttes innover mot land, vil kyststaten totalt sett få et mindre territorium å råde over. Dette er fordi de maritime sonene vil forflytte seg innover mot land, samtidig som havstigningen i seg selv medfører at landterritoriet krymper. En konsekvens av at de maritime sonene vil forflytte seg innover mot land er at farvann som tidligere har vært omfattet av en stats jurisdiksjon vil kunne bli til åpent farvann. Dette kan ha både juridiske og økonomiske konsekvenser for staten det gjelder, ettersom staten mister jurisdiksjonen over området, samtidig som de mister rettighetene til å utforske og utnytte de maritime ressursene som finnes i det aktuelle havområdet.⁶¹

3.3 Situasjonen hvor en øy oversvømmes helt eller delvis

Spørsmålet i denne delen er hva som skjer med de maritime sonene til en øy som blir utsatt for havstigning. Det fremgår av havrettskonvensjonen art. 121 (2) at en øy kan generere eget sjøterritorium, tilstøtende sone, eksklusiv økonomisk sone og kontinentalsokkel, likt med en stats kystlinje på fastlandet. En øy blir i havrettskonvensjonen art. 121 (1) definert som «a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide».

Definisjonen av en øy tilsier at svært mange formasjoner i havet har muligheten til å generere enorme maritime soner, og for å unngå dette oppstilles det et unntak i havrettskonvensjonen art. 121 (3). Unntaket går ut på at enkelte formasjoner som oppfyller definisjonen av en «island», likevel ikke skal kunne generere økonomisk sone eller kontinentalsokkel. I havrettskonvensjonen art. 121 (3) fremgår det at

⁶¹ Clive Schofield, «Rising Waters, Shrinking States: The Potential Impacts of Sea Level Rise on Claims to Maritime Jurisdiction», i *German Yearbook of International Law*, 53 (2010) nr 189, s. 189–232, på s. 203.

[r]ocks which cannot sustain human habitation or economic life of their own shall have no exclusive economic zone or continental shelf.

Havstigning vil kunne medføre at lavtliggende øyers landterritorium krymper drastisk og i verste fall oversvømmes totalt. Spørsmålet er hva som da skjer med de maritime sonene som en øy tidligere har generert. Hvis en øy oversvømmes totalt er det ikke lenger tale om «a naturally formed area of land, surrounded by water, which is above water at high tide».⁶² I slike tilfeller er det dermed klart at vilkårene for å utgjøre en øy ikke lenger er oppfylt, og at de maritime sonene ikke lenger kan genereres fra formasjonen som nå befinner seg under havoverflaten. Det kan også tenkes tilfeller hvor det som tidligere har utgjort en øy blir oversvømt, men at formasjonen likevel er synlig i havoverflaten når det er lavvann. I slike tilfeller vil formasjonen som tidligere utgjorde en øy kunne gå over til å utgjøre et tørrfall etter havrettskonvensjonen art. 13. Slike tørrfall kan, slik beskrevet i punkt 2.3.2, benyttes til å trekke den normale grunnlinjen, så fremt tørrfallet ikke ligger lengre fra land enn 12 nautiske mil. Hvis tørrfallet ligger lenger enn 12 nautiske mil fra land, vil den ikke kunne benyttes som verken grunnlinje eller for å danne maritime soner.

En øy som forsvinner som følge av havstigning vil dermed ikke kunne generere maritime soner, men kan i visse tilfeller fungere som et tørrfall om det fremdeles er til stede i havoverflaten ved lavvann. Det kan imidlertid oppstå tilfeller hvor øyen ikke er oversvømt helt, men har krympet noe i landterritorium som følge av havstigning. Spørsmålet i disse situasjonene er når en øy går over til å være en «rock» som «cannot sustain human habitation or economic life of their own», jf. havrettskonvensjonen art. 121 (3).

Ordlyden av havrettskonvensjonen art. 121 (3) reiser spørsmålet om «rock» kun omfatter formasjoner av solid steinmateriale, eller om formasjoner dannet av annet materiale, for eksempel leire eller sand, også omfattes. Selve ordet «rock» gir i seg selv ikke stor veiledning, men det kan være nyttig å se på det i sammenheng med bestemmelsens ledd. Etter første ledd er en øy en «naturally formed area of land», og ettersom en «rock» også er en øy, ville det vært unaturlig å beregne hva som er en «rock» ut fra hvilket materiale den er laget av, når dette ikke gjøres i definisjonen av en øy.

⁶² HRK art. 121 (1).

I The South China Sea Arbitration⁶³ var spørsmålet blant annet om en rekke formasjoner i Sør-Kina-havet skulle ha status som en «island» eller en «rock» etter havrettskonvensjonen art. 121. Avgjørelsen er kun bindende for Kina og Filipinene, men vil trolig ha påvirkning utover kun Sør-Kina-havet, da det er den første avgjørelsen fra en internasjonal domstol som tolker ordlyden i havrettskonvensjonen art. 121 (3). Drøftelsene foretatt av domstolen vil derfor være relevante i tolkningen av havrettskonvensjonen art. 121 (3).

I avgjørelsen begynte domstolen med en drøftelse av hva som kunne utgjøre en «rock» etter havrettskonvensjonen art. 121 (3). Domstolen la til grunn at «[t]he geological and geomorphological characteristics of a high-tide feature are not relevant to its classification pursuant to Article 121 (3).»⁶⁴ Uttalelsen i The South China Sea Arbitration viser at det ikke er av betydning hvilket materiale en formasjon i havet er laget av.

For at en øy ikke lenger skal kunne opprettholde en økonomisk sone og kontinentalsokkel, vil man måtte ta stilling til hva som er tilfredsstillende til å oppfylle ravet om «human habitation or economic life of their own». Ordlyden i bestemmelsen tilsier at det er et krav om at øyen kan opprettholde et av alternativene uten bidrag fra utenforstående og at den menneskelige bosetningen eller den selvstendige næringsvirksomheten dermed ikke kan være avhengig av faktorer utenfor selve øyen. Utover dette gir ordlyden knapt med veiledning, og det vil være relevant å se til uttalelsene i the South China Sea Arbitration også i dette spørsmålet.

Ved kravet om «human habitaton» legger domstolen i the South China Sea Arbitration til grunn at «the mere presence of a small number of persons on a feature does not constitute permanent or habitual residence there and does not equate to habitation».⁶⁵ Den avgjørende faktoren er at befolkningen fremstår som «a non-transient presence of persons who have chosen to stay and reside on the feature in a settled manner», samt at man har «all of the elements necessary to keep people alive on the feature.»⁶⁶ For kravet om «economic life of their own» uttaler domstolen at denne må sees i sammenheng med kravet om menneskelig befolkning, og at den selvstendige næringsvirksomheten må «be oriented around the feature itself and not focused solely on the waters or seabed of the surrounding territorial sea.»⁶⁷

⁶³ The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China), PCA Case No. 2013-19, Award, 1. juli 2016.

⁶⁴ The South China Sea Arbitration, avsnitt 540.

⁶⁵ The South China Sea Arbitration, avsnitt 489.

⁶⁶ The South China Sea Arbitration, avsnitt 489.

⁶⁷ The South China Sea Arbitration, avsnitt 543.

Avgjørelsen i The South China Sea Arbitration ser dermed ut til å oppstille en høy terskel for at noe skal utgjøre «human habitation» eller «economic life of their own». Dette vil potensielt kunne være svært uheldig for spesielt lavtliggende øystater, som gjerne har spredt befolkning og vil kunne få vansker med å oppfylle de oppstilte kravene.⁶⁸ Domstolen kommer imidlertid med enkelte uttalelser i avgjørelsen som kan lede til en mer fleksibel tilnærming enn den høye terskelen som først er oppstilt. Kravet til antall mennesker som må være bosatt er for eksempel ikke så høyt, da det ble lagt til grunn at «[s]uch a community need not necessarily be large, and in remote atolls a few individuals or family groups could well suffice.»⁶⁹

I dommen blir det også uttalt at man må se til om det er bevist at menneskelig befolkning har blitt forhindret eller avsluttet «by forces that are separate from the intrinsic capacity of the feature. War, pollution, and environmental harm could all lead to depopulation, for a prolonged period, of a feature that, in its natural state, was capable of sustaining human habitation».⁷⁰ Havstigning er en konsekvens av forurensning og miljøskader, og vil trolig medføre at menneskelig befolkning på en øy avsluttes som følge av faktorer som er uavhengige av egenskapene til øyen. Som følge av dette, kan argumenteres med at en øy som tidligere har vært beboelig, men blir ubeboelig som følge av havstigning, likevel bør kunne generere maritime soner. En slik tolkning av kravet om «human habitation» vil være svært positivt for mange lavtliggende øyer som står i fare for å bli ubeboelige som følge av havstigning.

Ut fra ordlyden til havrettskonvensjonen art. 121 (3) og avgjørelsen i the South China Sea Arbitration, kan det legges til grunn at avgjørelsen av når en formasjon anses som en «rock» vil avhenge av en rekke faktorer, noe som betyr at det må foretas en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle. Det vil aldri være av betydning hvilket materiale formasjonen er laget av, så fremt den oppfyller kravene om «human habitation» eller «economic life of their own.» Av de faktorene man kan legge vekt på i denne vurderingen, ser det ut til at mest avgjørende er at befolkningen må klare seg på egenhånd og bestå av minst et par personer, ettersom kravet i havrettskonvensjonen art. 121 (3) er at øyen må «sustain» en menneskelig befolkning.

⁶⁸ Freestone og Schofield (2019), s. 73.

⁶⁹ The South China Sea Arbitration, avsnitt 542.

⁷⁰ The South China Sea Arbitration, avsnitt 549.

3.4 Situasjonen der to eller flere kyststater ligger overfor eller støter opp til hverandre med overlappende maritime soner

3.4.1 Kort om de ulike tilfellene

I situasjoner hvor to eller flere kyststater ligger overfor eller støter opp til hverandre med overlappende maritime soner, vil kyststatene måtte avgrense de maritime sonene etter spesifikke regler i havrettskonvensjonen art. 15, 74 og 83. Havrettskonvensjonen art. 15 regulerer avgrensning av sjøterritoriet, og utgangspunktet i disse situasjonene er avgrensning på bakgrunn av midtlinjeprinsippet. Havrettskonvensjonen art. 74 og 83 regulerer avgrensning av henholdsvis den økonomiske sonen og kontinentalsokkelen, og i disse situasjonene er utgangspunktet at partene må inngå en avtale om hvor de maritime sonene skal trekkes. I dette underkapittelet skal jeg først drøfte hvordan havstigning kan påvirke maritime soner avgrenset etter midtlinjeprinsippet i havrettskonvensjonen art. 15, og deretter hvordan havstigning kan påvirke maritime soner når statene har inngått en avtale om hvor den maritime grensen mellom de skal trekkes.

3.4.2 Situasjonen der sjøterritoriet er avgrenset på bakgrunn av midtlinjeprinsippet i havrettskonvensjonen art. 15

Det fremgår av havrettskonvensjonen art. 15 at kyststaten ikke kan «extend its territorial sea beyond the median line», så fremt ikke annet er avtalt mellom partene eller det er nødvendig å benytte seg av en annen metode på bakgrunn av «of historic title or other special circumstances.» Utgangspunktet er dermed at avgrensning skjer på bakgrunn av midtlinjeprinsippet. Midtlinjen defineres i havrettskonvensjonen art. 15 som «[the] point of which is equidistant from the nearest points on the baselines from which the breadth of the territorial seas of each of the two States is measures.»

Avgrensningen av sjøterritoriet avhenger altså av hvor midtlinjen trekkes. Når midtlinjen er det punktet som er like langt mellom grunnlinjen til de respektive statene, betyr det at en asymmetrisk endring av statenes grunnlinjer, vil medføre en endring av midtlinjens

plassering.⁷¹ Dette vil igjen medføre en endring i hvordan sjøterritoriet mellom statene er avgrenset. Midtlinjeprinsippet er den mest populære måten å avgrense maritime grenser mellom stater, noe som tilsier at havstigning potensielt kan påvirke svært mange ulike stater som benytter seg av midtlinjeprinsippet for å avgjøre hvor grensen skal gå.⁷²

3.4.3 Situasjonen der to stater har inngått en avtale om de maritime sonene

Det er tre tilfeller hvor statene kan inngå en avtale om avgrensningen av de maritime sonene. Det første tilfellet er når statene har overlappende sjøterritorium og ønsker å benytte seg av en annen metode enn midtlinjeprinsippet for å avgrense sjøterritoriet, eventuelt om de ønsker å avtalefeste at det er midtlinjeprinsippet de skal benytte.⁷³ De siste to tilfellene er de hvor statene har overlappende økonomisk sone eller kontinentalsokkel. Det fremgår av havrettskonvensjonen art. 74 og 83 at avgrensningen av den eksklusive økonomiske sonen og kontinentalsokkelen i tilfeller hvor to eller flere stater ligger overfor eller støter opp til hverandre

shall be effected by agreement on the basis of international law, as referred to in Article 38 of the Statute of the International Court of Justice, in order to achieve an equitable solution.

Utover dette gir ikke ordlyden i bestemmelsene særlig veiledning til hvilke retningslinjer man skal legge til grunn for å inngå avtalen om hvor grensene skal gå. Hvis statene ikke blir enige om en avtale, kan en internasjonal domstol eller voldgiftsdomstol avgjøre spørsmålet.

Ved havstigning vil kystlinjen kunne endres drastisk, noe som kan medføre at de faktiske geografiske punktene langs kystlinjen som man har bygget en avtale om maritime grenser på, ikke lenger er til stede. Dette betyr at det kan oppstå en ubalanse mellom hvor avtalen bestemmer at den maritime grensen skal gå, og hvor geografien langs kysten tilsier at den maritime grensen bør gå. Man kan for eksempel se for seg et tilfelle hvor to stater ligger overfor hverandre og har inngått en avtale om hvor grensen mellom deres økonomiske soner skal gå, og at avtalen er inngått på bakgrunn av hvor grunnlinjen går langs kysten.

⁷¹ Soons (1990), s. 219.

⁷² Clive Schofield og Andi Arsana, «Climate change and the limits of maritime jurisdiction», i *Climate Change and the Oceans, Gauging the Legal and Policy Currents in the Asia Pacific and Beyond*, Robin Warner og Clive Schofield (red.), Edward Elgar (2012), på s. 133.

⁷³ HRK art. 15.

Havstigning vil medføre at grunnlinjen forflytter seg inn mot land, og statene vil i dette tenkte tilfellet dermed kunne oppleve at grunnlinjens posisjon ikke lenger samsvarer med avtalen man en gang inngikk.

På bakgrunn av hvilke konsekvenser havstigning kan medføre for stater som har inngått en avtale om de maritime grensene, er det naturlig å stille spørsmål ved hva en stat kan gjøre om de befinner seg i en situasjon hvor de ønsker å endre en avtale om maritime grenser på bakgrunn av havstigning. Hvis begge partene ønsker å endre avtalen og er enige om hvordan det skal gjøres, står de selvfølgelig fritt til å gjøre dette. Hvis kun en av partene ønsker å endre eller avslutte avtalen, har de imidlertid ikke adgang til dette, da utgangspunktet i internasjonal rett er det generelle prinsippet *pacta sunt servanda*. Avtaler om maritime grenser inngått mellom stater skal altså holdes, og de vil være endelige og bindende for begge parter. Dette vil avtalene være uavhengig av om avtalen er inngått frivillig eller om partene har basert avtalen på en avgjørelse fra en domstol.

Det finnes imidlertid et unntak fra *pacta sunt servanda* som i visse tilfeller lar stater bli frigjort fra sine avtalerettslige forpliktelser. Dette unntaket omtales som *rebus sic stantibus*, og er kodifisert i Wien-konvensjonen art. 62. Bestemmelsen gir hver enkelt avtalepart adgang til å fratrukke avtalen på bakgrunn av at det oppstår en uforutsett fundamental endring i omstendigheter. Wien-konvensjonen art. 62 (1) lyder:

A fundamental change of circumstances which has occurred with regard to those existing at the time of the conclusion of a treaty, and which was not foreseen by the parties, may not be invoked as a ground for terminating or withdrawing from the treaty unless:

- a) the existence of those circumstances constituted an essential basis of the consent of the parties to be bound by the treaty; and
- b) the effect of the change is radically to transform the extent of obligations still to be performed under the treaty.

Det kan dermed oppstilles spørsmål om en stat kan argumentere med at havstigning medfører en fundamental endring i omstendigheter og at staten på bakgrunn av dette kan avslutte den maritime grenseavtalen. Det finnes imidlertid unntak fra prinsippet om *rebus sic stantibus*, som kommer til uttrykk i Wien-konvensjonen art. 62 (2) bokstav a:

A fundamental change of circumstances may not be invoked as a ground for terminating or withdrawing from a treaty:

(a) if the treaty establishes a boundary

Ordlyden av bestemmelsen tilsier at avtaler som etablerer en grense, ikke kan avsluttes på bakgrunn av *rebus sic stantibus*. Begrunnelsen for å utelukke grenseavtaler var behovet for å ivareta stabilitet i grenser for å opprettholde fred og sikkerhet i det internasjonale samfunnet.⁷⁴ Rent språklig er en avtale om maritime grenser klart nok en avtale som etablerer en grense, noe som kan lede til den konklusjon at avtaler om maritime grenser aldri kan settes til side som følge av en fundamental endring av omstendigheter. Samtidig er avtaler om landlige grenser ulike fra avtaler om maritime soner, blant annet gjennom måten de avgjøres på og hvilke rettigheter man får innenfor sin grense. Videre vil behovet for stabilitet ikke nødvendigvis gjøre seg gjeldende på et like presserende vis når det kommer til maritime grenser. Det kan derfor stilles spørsmål ved om «establishes a boundary» var ment å omfatte avtaler om maritime grenser. I det videre vil jeg derfor se til den opprinnelige folkerettslige sedvaneregelen, arbeidet som the International Law Commission (heretter ILC) gjennomførte i forbindelse med kodifikasjonen av prinsippet og en avgjørelse fra ICJ for å undersøke spørsmålet nærmere.

Prinsippet om *rebus sic stantibus* har vært diskutert i internasjonal rett siden 1500-tallet. Siden den gang har prinsippet utviklet seg, og blitt tatt i bruk av ulike stater for å ensidig avslutte en traktat.⁷⁵ Unntaket for avtaler som etablerte grenser ser ikke ut til å ha vært der i den folkerettslige sedvaneregelen som eksisterte før vedtakelsen av Wien-konvensjonen art. 62 (2).⁷⁶ Under arbeidet med kodifiseringen av prinsippet, var det uenighet blant medlemmene i ILC som skulle forberede utkastet til Wien-konvensjonen om man skulle inkludere prinsippet om *rebus sic stantibus*. Bakgrunnen for dette var uenighet rundt prinsippets gyldighet, og at enkelte medlemmer stilte seg spesielt kritisk til at man ikke skulle kunne avslutte grenseavtaler på bakgrunn av prinsippet.⁷⁷

Det foreligger ikke noe klart uttrykk for hva ILC egentlig mente med ordlyden «establishes a boundary.» I «Draft Articles on the Law of the Treaties with commentaries» fra 1966 ble det

⁷⁴ Snjólaug Árnadóttir, «Termination of Maritime Boundaries Due to a Fundamental Change of Circumstances», i *Utrecht Journal of International and European Law*, 32 (2016) nr. 83, s. 94–111, på s. 102.

⁷⁵ Árnadóttir (2016), s. 95–96.

⁷⁶ Árnadóttir (2016), s. 98.

⁷⁷ Árnadóttir (2016), s. 96–97.

uttalt at man i utgangspunktet hadde tenkt å benytte seg av uttrykket «treaty fixing a boundary», men at man heller gikk for uttrykket «establishes a boundary».⁷⁸ Dette var fordi sistnevnte uttrykk favner bredere enn førstnevnte, og ville omfatte «treaties of cession as well as delimitation treaties.»⁷⁹ Avtaler om «cession» handler stort sett om avståelse av territorium, gjerne de tilfeller hvor territorium blir gitt til en annen stat. Uttrykket «delimitation» refererer til avgrensning av territorium, men ILC gjorde det ikke klart om «delimitation» skulle omfatte avgrensning av annet enn landterritorium. At ILC imidlertid ønsket et uttrykk som favnet bredt, kan tilsi at det var et ønske om at flest mulige avtaler om grenser skulle falle inn under bestemmelsen, herunder avtaler om maritime grenser.

På den andre siden foreligger det flere forskjeller mellom grenser som avgrenser landterritorium og de som avgrenser maritime soner. Når en stat skal avgrense sjøterritoriet mot en stat som ligger overfor eller ved siden av, vil de ofte ta utgangspunkt i geografiske holdepunkt langs kysten, ettersom avtalen gjerne bygger på hvor midtlinjen mellom statene trekkes. Avgrensning av landterritorium følger også i noen tilfeller geografiske formasjoner, for eksempel elver, innsjøer, osv., men i mange tilfeller fremstår plasseringen til landegrenser ganske vilkårlig. Videre er det forskjell på hvilke rettigheter en stat får etter at et område er avgrenset. Ved avgrensning av landterritorium, vil en stat nyte full suverenitet over hele området, noe som også gjelder for sjøterritoriet. Når det kommer til avgrensning av den økonomiske sonen og kontinentalsokkelen, har staten imidlertid begrenset suverenitet. Forskjellen i suverenitet kan tilsi at det ikke er tale om direkte å etablere en «boundary» i tilfellene med den økonomiske sonen og kontinentalsokkelen. Likevel etableres det enkelte rettigheter og plikter for staten, noe som kan tilsi at det bør falle inn under å etablere en «boundary.»

Det finnes ikke mye rettspraksis om avtaler om maritime grenser faller inn under «establishes a boundary» i Wien-konvensjonen art. 62 (2), men det er interessant å se på en uttalelse i en avgjørelse fra ICJ. Den interessante saken er Aegean Sea Continental Shelf-avgjørelsen⁸⁰, hvor ICJ uttaler at

[w]hether it is a land frontier or a boundary line in the continental shelf that is in question, the process is essentially the same, and inevitably involves the same element

⁷⁸ Draft Articles on the Law of the Treaty with commentaries, i *Yearbook of the International Law Commission*, vol II (1966), A/CN.4/SER.A/1966/Add.I, avsnitt 11.

⁷⁹ Draft Articles on the Law of the Treaty with commentaries, avsnitt 11.

⁸⁰ Aegean Sea Continental Shelf Case (Greece v. Turkey), Judgment, I.C.J. Reports 1978, s. 3.

of stability and permanence, and is subject to the rule excluding boundary agreements from fundamental change of circumstances.⁸¹

Enkelte forfattere har tatt til orde for at denne uttalelsen ga et klart svar på at maritime grenser skal omfattes av ordlyden i Wien-konvensjonen art. 62 (2), ettersom ICJ ser ut til å sidestille landegrenser med grenselinjen på kontinentalsokkelen.⁸² Uttalelsen i avgjørelsen var imidlertid et obiter dictum, og det er derfor usikkert hvor mye vekt den faktisk kan tillegges. I tillegg kan man stille spørsmål om hvor treffende det faktisk er å sidestille prosessen med etablering av landegrenser og etablering av grenselinjer på kontinentalsokkelen. Som diskutert ovenfor, er avgrensningen av landegrenser ofte ganske tilfeldige, i motsetning til avgrensningen av maritime soner som bygger på regelverket presentert i havrettskonvensjonen. At ICJ legger til grunn at prosessen er «essentially the same», uten å gå inn på en diskusjon rundt dette, er derfor uheldig. På bakgrunn av dette, er det grunn til å utvise noe forsiktighet når det kommer til å trekke konklusjoner fra ICJs uttalelse i Aegean Sea Continental Shelf-avgjørelsen.

En gjennomgang av ordlyden til Wien-konvensjonen art. 62 (2), de forberedende dokumenter fra ILC og uttalelsen fra den internasjonale domstolen viser at det noe usikkert at en stat kan påberope seg *rebus sic stantibus* som grunnlag for å trekke seg fra en avtale om maritime grenser. Svaret er likevel på ingen måte avgjort, ettersom ingen stater foreløpig har påberopt seg *rebus sic stantibus* for å avslutte en avtale om maritime grenser. Derfor vil jeg foreta en drøftelse av om havstigning faktisk kan sies å være en «fundamental change of circumstances», forutsatt at avtaler om maritime grenser ikke omfattes av Wien-konvensjonen art. 62 (2) bokstav a.

Wien-konvensjonen art. 62 (1) består av fem vilkår som må oppfylles for at prinsippet om *rebus sic stantibus* er oppfylt. ICJ uttalte i «Draft Articles on the Law of the Treaties with commentaries» at bestemmelsen oppstiller en høy terskel, noe man også kan finne støtte til gjennom bestemmelsens negative formulering og de strenge vilkårene som er oppstilt.⁸³

De to første vilkårene oppstiller et krav om at endringen som har oppstått må omhandle omstendigheter som eksisterte på tidspunktet for avtaleinngåelsen, og at denne endringen må

⁸¹ Aegean Sea Continental Shelf Case, avsnitt 85.

⁸² Se bl.a. Jenny Grote Stoutenberg, «Implementing a New Regime of Stable Maritime Zones to Ensure the (Economic) Survival of Small Island States Threatened by Sea-Level Rise», i *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 26 (2011) nr. 2, s. 263–31, på s. 280.

⁸³ Draft Articles on the Law of the Treaties with commentaries, avsnitt 9.

ha vært fundamental.⁸⁴ Maritime grenser avgjøres normalt på bakgrunn av kystens geografi, og er en omstendighet som nødvendigvis må eksistere på tidspunktet for avtaleinngåelsen. Hvis geografien endres betraktelig som følge av havstigning, kan det argumenteres for at dette er en fundamental endring av omstendigheter.

Videre kreves det at omstendighetene «not [were] foreseen by the parties».⁸⁵ Det ser ut til at bestemmelsen kun oppstiller et subjektivt krav om å ha forutsett endring av omstendigheter, ettersom kravet er at avtalepartene ikke kan ha forutsett endringene. Hvorvidt havstigning er en endring to avtaleparter innså ved avtaleinngåelsen, vil trolig variere ut fra hvilket tidspunkt man inngikk avtalen på. Havstigning har vært adressert som et problem siden begynnelsen av 1900-tallet, og derfor er det trolig mindre mulighet for å påberope seg at havstigning var uforutsett jo nærmere man nærmer seg dagens dato.

Det fjerde vilkåret omhandler at eksistensen til den opprinnelige omstendigheten må ha utgjort et essensielt grunnlag til traktaten.⁸⁶ I avtaler om maritime grenser vil geografiske omstendigheter generelt utgjøre et helt essensielt grunnlag for å oppnå enighet om hvor den maritime grensen skal trekkes. Samtidig kan det være tilfeller hvor to stater har inngått en avtale på bakgrunn av historiske eller andre særlige forhold, jf. havrettskonvensjonen art. 15, og i disse tilfellene kan situasjonen stille seg annerledes.

Til slutt er det et krav om at effekten av endringene radikalt må endre omfanget av forpliktelser som skal utføres under avtalen.⁸⁷ En stats suverenitet, rettigheter og plikter vil være ulike ettersom hvilken maritim sone det omhandler. Det må trolig en relativt betydelig endring i lokasjonen til grunnlinjen før det vil ha nevneverdig betydning på forpliktelsene staten innehar, ettersom det skal mye til for å at forpliktelser endres radikalt.

Det er mange faktorer som påvirker om vilkårene som fremgår av Wien-konvensjonen art. 62 (1) er oppfylt eller ikke. Hvis en stat ønsker å påberope seg *rebus sic stantibus* i fremtiden som begrunnelse for oppsigelse av en avtale om maritime grenser, vil det måtte foretas en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle, ettersom faktorer som hva man har bygget avtalen på og tidspunktet for avtaleinngåelsen vil være av betydning for resultatet. På bakgrunn av den

⁸⁴ Wien-konvensjonen art. 62 (1).

⁸⁵ Wien-konvensjonen art. 62 (1).

⁸⁶ Wien-konvensjonen art. 62 (1) bokstav a.

⁸⁷ Wien-konvensjonen art. 62 (1) bokstav b.

høye terskelen som er oppstilt, skal det nok svært mye til for at havstigning skal kunne påberopes som en fundamental endring av omstendigheter.

4 Vurderinger rundt tilstrekkeligheten av gjeldende rett

4.1 Innledning

Gjennom drøftelsene i kapittel 3 har havrettskonvensjonens regelverk for etableringen av maritime soner og grenser syntes å være tilpasningsdyktig til endringer som oppstår som følge av havstigning. Det faktum at den normale grunnlinjen er skiftende betyr at maritime soner endrer plassering som følge av havstigning. Reglene om maritime soner tilpasser seg således havstigning, og havstigning kan derfor sies å være en ny realitet som havrettskonvensjonen tar høyde for. Det kan imidlertid stilles spørsmål ved om de tilpasningene som havrettskonvensjonens regelverk rundt maritime grenser viser i møte med havstigning er et tilfredsstillende resultat for de berørte kyststatene, eller om det er behov for en annen løsning. For å ta stilling til dette spørsmålet, er det relevant å først ta stilling til hva man visste om klimaendringer, endrede kystlinjer og havstigning når FNs havrettskonvensjon ble vedtatt 10. desember 1982. Var det slik at man var klar over havstigning allerede på dette tidspunktet, og dermed hvordan havstigning ville påvirke maritime soner som følge av at grunnlinjen er skiftende, eller hadde ikke denne kunnskapen da regelverket ble skapt?

4.2 Kunnskapen om havstigning på havrettskonvensjonens vedtakelsestidspunkt

Havstigning er en ganske ny realitet som verdenssamfunnet står overfor, men havstigning er ikke den første faktoren i historien som har medført at kysten har endret seg. Opp gjennom tidene har det for eksempel vært forekomster av kysterrosjon som har endret kystlinjen. Kysterrosjon er en naturlig prosess hvor landmasser slites ned som følge av for eksempel bølgeslag.⁸⁸ I rapporten til FNs klimapanel fra 2014 fremgår det at kysterrosjon kan forverres som følge av havstigning, samtidig som det stadfestes at erosjon foregår uavhengig av

⁸⁸ Inge Bryhni, «Erosjon - geologi» i Store norske leksikon, 20. februar 2018.

klimaendringer.⁸⁹ Kysterosjon har altså vært til stede lenge før klimaendringer ble et faktum.⁹⁰ Under vedtakelsen av havrettskonvensjonen i 1982, burde statene derfor være klar over at kystlinjen kunne endres som følge av en naturlig utvikling gjennom for eksempel erosjon.

Oppmerksomheten rundt klimaendringer i det internasjonale samfunnet oppsto først på slutten av 70-tallet. I 1979 ble the First World Climate Conference avholdt av World Meteorological Organization. Denne konferansen var en av faktorene som medførte opprettelsen av FNs klimapanel i 1988. FNs klimapanel lanserte sin første rapport i 1990, hvor blant annet faren for havstigning ble adressert. Havstigning ble også anerkjent som en følge av klimaendringer på 80-tallet i flere resolusjoner fra FNs generalforsamling.⁹¹ Hva statene som vedtok havrettskonvensjonen i 1982 visste konkret om havstigning på tidspunktet, er ikke helt enkelt å besvare på bakgrunn av informasjonen som var tilgjengelig om fenomenet på slutten av 70-tallet og begynnelsen av 80-tallet.

Det finnes imidlertid uttalelser fra delegater som deltok på den tredje havrettskonferansen, avholdt fra 1973 til 1982, som ledet til vedtakelsen av havrettskonvensjonen. José Luis Jesus, som var delegat under konferansen fra 1979 til 1982 og senere har vært dommer og president i havrettstribunalet, skrev om forhandlingene av havrettskonvensjonen av 1982 at «[t]he prospect of sea-level rise and its effect on maritime space and borderlines was not specifically addressed by the 1982 Convention. Indeed, during the Conference this was not a major concern.»⁹² Andre rettsforskere har også uttalt seg om spørsmålet, for eksempel uttaler Moritaka Hayashi at «during the Third UN Conference on the Law of the Sea, there was no widespread recognition of the possible problems of sea-level rise, and negotiators did not anticipate that there would be a significant global regression of coastlines.»⁹³ Disse to

⁸⁹ P. P. Wong et al., «Coastal systems and low-lying areas», i *Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Part A: Global and Sectoral Aspects. Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. C. B. Field et al.(red), Cambridge University Press (2014), s. 361–409, på s. 376.

⁹⁰ Se f.eks. Sandrine Aubié and Jean-Pierre Tastet, «Coastal Erosion, Processes and Rates: An Historical Study of the Gironde Coastline, Southwestern France», i *Journal of Coastal Research*, 16 (2000) nr. 3, s. 756–767, som viser utviklingen av erosjon langs kysten i Gironde, Frankrike.

⁹¹ Se f.eks. uttalelsen om at «continued growth in atmospheric concentrations of "greenhouse" gases could produce global warming with an eventual rise in sea levels» i UN General Assembly, Protection of global climate for present and future generations of mankind : resolution /adopted by the General Assembly, 6. desember 1988, A/RES/43/53.

⁹² José Luiz Jesus, «Rocks, New-Born Islands, Sea Level Rise and Maritime Space», i *Negotiating for Peace – Liber Amicorum Tono Eitel*, J.A. Frowein, K. Scharioth, I. Winkelmann and R. Wolfrum (red), springer (2003).

⁹³ International Law Association, «Johannesburg Conference (2016), Interim Report of International Law and Sea Level Rise Committee» på s. 18.

uttalelsene taler sterkt for at havstigning ikke var noe statene hadde i mente da havrettskonvensjonen ble vedtatt i 1982.

På bakgrunn av gjennomgangen i avsnittene ovenfor, legges det til grunn at statene som fremforhandlet havrettskonvensjonen var klar over endringer av kystlinjen som følge av naturlige årsaker, men at havstigning som følge av klimaendringer ikke var kjent. At man har vært klar over at kysten kan endres av naturlige årsaker som erosjon, betyr at man ved vedtakelsen av havrettskonvensjonen kunne ha sett for seg at grunnlinjen forflyttet seg noe langs kysten, som igjen ville ledet til at de maritime sonene flyttet seg. Selv om havrettskonvensjonens regelverk tilpasser seg havstigning gjennom skiftende grunnlinjer, kan det argumenteres med at det foreligger en vesentlig forskjell fra hvilket resultat man så for seg at naturlig utvikling av kystlinjen ville medføre, sammenlignet med det resultat man ser at havstigning kan gi opphav til. Et eksempel på et slikt resultat er tilfellet hvor en øy oversvømmes og mister muligheten til å generere maritime soner, slik vist under punkt 3.3. Gjeldende rett kan altså fremstå som en utilfredsstillende løsning for kyststaten, noe som reiser spørsmålet om man bør foreta en mer dynamisk tolkning av havrettskonvensjonen enn hva drøftelsen i kapittel 3 har vist at det er rom for etter dagens regelverk.

Det vanskelige rundt spørsmålet om man bør foreta en mer dynamisk tolkning av havrettskonvensjonen for å unngå utfordringer som gjeldende rett regulerer utilfredsstillende, er at det fort blir problematisk å ta stilling til hva man anser som en utfordring som gjeldende rett regulerer utilfredsstillende, ettersom det som er en utfordring for en stat vil kunne være positivt for andre stater. Eksempelvis i en situasjon hvor en stats maritime soner forflytter seg innover mot land som følge av havstigning, vil det på den ene siden være en utfordring for staten som mister en del av sitt territorium. På den andre siden vil en slik situasjon enten medføre at det blir mer åpent hav, eller at andre stater som ligger i nærheten vil kunne gjøre krav på en større maritim sone, noe som igjen kan være positivt for verdenssamfunnet eller de konkrete statene i nærheten.

Et argument for at det er en utilfredsstillende løsning at kyststater står i fare for å miste maritime soner som følge av havstigning, er at de maritime sonene allerede er etablerte i tråd med havrettskonvensjonen, slik at kyststaten gjerne har en berettiget forventning om at den aktuelle sonen skal stå stand. Videre vil det kunne oppstå spenninger i det internasjonale samfunnet om stater mister maritime soner, noe som potensielt kan medføre et økt konfliktnivå i verden. Dette vil kunne medføre at man ikke styrker «peace, security,

cooperation and friendly relations among all nations in conformity with the principles of justice and equal rights» slik beskrevet i havrettskonvensjonens forord at havrettskonvensjonen skal være med på.⁹⁴ På bakgrunn av dette kan det sies at enhver konsekvens av havstigning som vil medføre muligheter for økt konflikt i det internasjonale samfunnet, vil være en utfordring som gjeldende rett regulerer utilfredsstillende og medfører at man bør utforske hvordan man kan foreta en mer dynamisk tolkning av havrettskonvensjonen enn lagt til grunn gjennom kapittel 3.

4.3 Havrettskonvensjonen sett i lys av ny viten om havstigning

4.3.1 Havrettskonvensjonens utfordring

Den største svakheten til havrettskonvensjonen når det gjelder utilfredsstillende resultat som oppstår etter gjeldende rett, ser ut til å være det faktum at grunnlinjen er skiftende. Dette er fordi det er de skiftende grunnlinjene som medfører at de maritime sonene beveger seg, som igjen medfører at kyststater taper territorium og rettigheter i de ulike maritime sonene. I det videre vil jeg derfor undersøkes ulike måter å anvende dagens regelverk sett i lys av ny viten om havstigning som man ikke hadde på havrettskonvensjonens vedtakelsestidspunkt. Jeg vil først drøfte muligheten for å fastsette grunnlinjer gjennom havrettskonvensjonen art. 5 og deretter utforske muligheten for å foreta en liberal tolkning av havrettskonvensjonen art. 7 (2).

4.3.2 Opprettholdelse av de normale grunnlinjene

En mulig løsning på de utilfredsstillende resultat som oppstår etter gjeldende rett, er å fastsette dagens grunnlinjer slik at de ikke blir påvirket av havstigning. I lys av hva man nå vet om havstigning, skal det undersøkes om det foreligger en mulighet for å opprettholde den normale grunnlinjen til tross for havstigning.

Det fremgår av havrettskonvensjonen art. 5 at den normale grunnlinjen er «the low-water line along the coast as marked on large-scale charts officially recognized by the coastal State.» I

⁹⁴ HRK forord, syvende ledd.

kapittel 2 ble det lagt til grunn at ordlyden i denne bestemmelsen tilsier at den normale grunnlinjen er lavvannslinjen slik den til enhver tid befinner seg på bakken. Det kan imidlertid oppstilles et spørsmål om det i lys av hva man i dag vet om havstigning, vil være mer hensiktsmessig at det er den kartlagte grunnlinjen, slik den er markert på et sjøkart av kyststaten, som bør utgjøre den normale grunnlinjen. Et av hovedformålene med havrettskonvensjonen er å bidra til opprettholdelsen av fred i det internasjonale samfunnet.⁹⁵ En rekke rettsforskere har argumentert med at en endring i grunnlinjer og dermed maritime soner, vil kunne medføre økt konflikt i det internasjonale samfunnet.⁹⁶ Hvis man legger den kartlagte grunnlinjen til grunn, vil det medføre at alle stater vil kunne fortsette å benytte seg av de grunnlinjene de har trukket per dags dato, uavhengig av havstigning.⁹⁷ Dette vil igjen medføre stabilitet, noe som trolig vil være med på å bidra til opprettholdelsen av fred i tråd med formålet til havrettskonvensjonen. Videre vil en slik tolkning av regelverket medføre at statene som har gjort krav på maritime soner vil kunne beholde suvereniteten over disse, samt rettighetene de har til utforskning og utnyttelse av naturressursene.

4.3.3 Liberal tolkning av havrettskonvensjonen art. 7 (2)

Selv om statene ved vedtakelsen av havrettskonvensjonen ikke hadde kunnskap om havstigning, er det verdt å merke seg at de framstod villige til å fastsette grunnlinjer når det kom til delta og ustabile kyster.⁹⁸ Dette kan man lese ut fra ordlyden i havrettskonvensjonen art. 7 (2), som lar rette grunnlinjer trukket etter denne bestemmelsen være fastsatte «notwithstanding subsequent regression of the low-water line.» Ettersom havet stiger er det interessant å undersøke om havstigning som resulterer i en endret kystlinje kan sies å være en «other natural condition» som medfører at kystlinjen er «highly unstable», jf. havrettskonvensjonen art. 7 (2).⁹⁹ Hvis en slik tolkning kan legges til grunn vil kyststaten som følge av havstigning kunne trekke rette grunnlinjer som vil være fastsatte og ikke påvirkes av havstigning.

⁹⁵ Se havrettskonvensjonens forord, hvor det blant annet fremgår i første ledd at partene er bevisst «the historic significance of this Convention as an important contribution to the maintenance of peace.»

⁹⁶ Se f.eks. Caron (2009), s. 14.

⁹⁷ Schofield (2010), s. 220.

⁹⁸ Schofield (2010), s. 222–223.

⁹⁹ Signe Veierud Busch, «Sea Level Rise and Shifting Maritime Limits: Stable Baselines as a Response to Unstable Coastlines», i *Arctic Review on Law and Politics*, 9 (2018), s. 174–194, på s.182.

Det fremgår av havrettskonvensjonen art. 7 (2) at rette grunnlinjer kan trekkes i tilfeller hvor kystlinjen er «highly unstable» på bakgrunn av «delta and other natural conditions» [uthevet her]. Problemet med å fortolke havstigning inn under «other natural conditions», er eksistensen til ordet «and» mellom «delta» og «other natural conditions», da denne ordlyden tilsier at det må være et delta til stede for at man skal kunne trekke rette grunnlinjer etter bestemmelsen.¹⁰⁰ Dette er en relativt streng tolkning av bestemmelsens ordlyd. Sett i lys av hva man nå vet om havstigning, kan det derfor argumenteres med at man bør foreta en mer liberal fortolkning av ordlyden som gir en stat mulighet til å trekke rette grunnlinjer selv om kysten deres ikke består av et delta.¹⁰¹ En innfallsvinkel til en slik mer liberal tolkning av havrettskonvensjonen art. 7 (2), er å tolke bestemmelsen slik at det avgjørende vilkåret for å trekke rette grunnlinjer er at «the coastline is highly unstable.»¹⁰² Opp gjennom tidene har havrettskonvensjonen art. 7 blitt tolket svært fleksibelt, og det foreligger ingen enighet internasjonalt om hvordan bestemmelsen faktisk skal anvendes.¹⁰³ Dette taler for at det kan være rom for å foreta en mer liberal tolkning av bestemmelsen. Et av havrettskonvensjonens formål er å bidra til «progressive development of the law of the sea»¹⁰⁴, og det kan argumenteres med at nettopp en liberal fortolkning av havrettskonvensjonen art. 7 (2) vil bidra til en progressiv utvikling av havretten.¹⁰⁵

Videre er det interessant å vurdere om havstigning faktisk kan sies å være en «other natural conditions» som medfører en «highly unstable coastline» etter havrettskonvensjonen art 7 (2). Ordlyden av «other natural conditions» sier ikke stort i seg selv, men det er ganske klart at havstigning er å anse som en «natural condition.» Det avgjørende vil hva som skal til for at havstigning medfører en «highly unstable coastline.» FNs klimapanel har beregnet at havet kan stige opp til 1.10 meter om utslipp ikke kuttes kraftig i nærmeste fremtid¹⁰⁶, noe som for mange land vil medføre en drastisk endring av kystlinjen og dermed også ustabilitet. Det er vanskelig å si konkret hvor mye havet må stige for kystlinjen blir «highly unstable», men ut fra prognosene til FNs klimapanel er det mye som tyder på at havstigningen vil medføre en

¹⁰⁰ Schofield (2010), s. 223.

¹⁰¹ Busch (2018b), s. 182.

¹⁰² Busch (2018b), s. 183.

¹⁰³ International Law Association, «Washington Conference (2014), Report of Baselines under the International Law of the Sea Committee», avsnitt 60.

¹⁰⁴ Se havrettskonvensjonens forord, avsnitt 7.

¹⁰⁵ Busch (2018b), s. 184.

¹⁰⁶ Se punkt 1.2.

høyst ustabil kystlinje for de berørte partene. Dette taler for at kyststater bør kunne fastsette rette grunnlinjer etter havrettskonvensjonen art. 7 (2).

5 Avsluttende refleksjoner

Havstigning er en nærstående utfordring, som i årene fremover vil medføre at kystlinjen endres over store deler av verden. De fysiske konsekvensene vil trolig være de mest presserende konsekvensene for kyststater i første omgang, men som vist gjennom denne oppgaven er det også en rekke rettslige spørsmål som oppstår rundt hva som skjer med en stats maritime soner og maritime grenser når havet stiger.

Gjennom drøftelsene i denne oppgaven, synes det klart at havrettskonvensjonen er tilpasningsdyktig i møte med endring i havnivået. Denne slutningen kan utledes fra at grunnlinjen er skiftende. Selv om havrettskonvensjonen er tilpasningsdyktig, kan det se ut til at det nettopp er havrettskonvensjonens tilpasningsdyktighet som medfører utilfredsstillende resultat for stater som har gjort krav på maritime soner og nå blir utsatt for havstigning.

De utilfredsstillende resultatene som oppstår som følge av havstigning, kan tilsi at det for mange stater ville vært behov for en ny havrettskonvensjon som regulerer spørsmålet på en mer tilfredsstillende måte. Å vedta en ny havrettskonvensjon fremstår imidlertid urealistisk, ettersom det er et svært omfattende arbeid å forhandle frem et regelverk som alle parter av en konvensjon skal være tilfreds med. Eksempelvis forgikk den tredje havrettskonferansen, som ledet frem til dagens havrettskonvensjon, fra 1973 til 1982, og mer enn 160 stater var med på forhandlingene. Å komme til enighet blant såpass mange parter, kan være komplisert. I tillegg er det nærliggende å anta at det å åpne for å endre en del av havrettskonvensjonen, vil medføre at det vil komme ønsker om å endre andre deler av konvensjonen også.

Det er bred enighet blant en rekke rettsforskere at resultatene som oppstår etter havrettskonvensjon er utilstrekkelige¹⁰⁷, men det foreligger per dags dato ingen unison oppfatning av hva som vil være den beste løsningen. Gjennom kapittel fire har jeg pekt på ulike måter man kan tolke gjeldende regelverk mer dynamisk for å oppnå et mer tilfredsstillende resultat ut fra dagens regelverk. Folkeretten oppstår gjennom valg og konsensus i det internasjonale samfunnet. Hvordan det internasjonale samfunnet møter de rettslige problemene som oppstår som følge av havstigning, vil derfor være helt avgjørende. Havstigning er en realitet samfunnet ikke kan se bort fra. Det er derfor viktig å være føre var,

¹⁰⁷ Se blant annet Busch (2018b), Caron (2009), Schofield (2013) og Soons (1990).

slik at jussen ikke ender opp med å forverre konsekvensene av klimaendringene, men heller kan brukes til å sikre en forutsigbar og tilfredsstillende løsning for stater som blir utsatt for havstigning.

Litteraturliste

KONVENSJONER, RESOLUSJONER OG DRAFT ARTICLES

- ICJ-statuttene** Statue of the International Court of Justice, trådt i kraft 24. oktober 1945.
- Wien-konvensjonen** Vienna Convention on the Law of Treaties, vedtatt 23. mai 1969, trådt i kraft 27. januar 1980.
- Havrettskonvensjonen** United Nations Convention on the Law of the Sea, vedtatt 10. desember 1982, trådt i kraft 16. november 1994.
- FN-resolusjon 43/53** UN General Assembly, Protection of global climate for present and future generations of mankind : resolution /adopted by the General Assembly, 6. desember 1988, A/RES/43/53, tilgjengelig på <https://undocs.org/en/A/RES/43/53>
- Draft Articles on the Law of the Treaties with commentaries** Draft Articles on the Law of the Treaties with commentaries, i *Yearbook of the International Law Commission*, vol II (1966), A/CN.4/SER.A/1966/Add.1, tilgjengelig fra https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1966_v2.pdf.

RETTSAVGJØRELSER

International Court of Justice

- North Sea Continental Shelf** North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany v. Denmark; Federal Republic of Germany v. Netherlands), Judgment, I.C.J. Reports 1969 s. 3
- Aegean Sea Continental Shelf** Aegean Sea Continental Shelf Case (Greece v. Turkey), Judgment, I.C.J. Reports 1978, s. 3.
- Gabcikovo-Nagymaros Project** Gabcikovo-Nagymaros Project (Hungary v. Slovakia), Judgment, I.C.J. Reports 1997, s. 7.

Nicaragua v. Honduras Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras), Judgment, I.C.J. Reports 2007, s. 659.

Permanent Court of Arbitration

Guyana v. Suriname Award of the Arbitral Tribunal in the Matter of an Arbitration between Guyana and Suriname (Guyana v. Suriname), Case No. 2004-04, Award, 17. september 2007.

South China Sea Arbitration South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China), PCA Case No. 2013-19, Award, 1. juli 2016.

LITTERATUR

Árnadóttir (2016) Árnadóttir, Snjólaug, «Termination of Maritime Boundaries Due to a Fundamental Change of Circumstances», i *Utrecht Journal of International and European Law*, 32 (2016) nr. 83, s. 94–111. DOI: <http://doi.org/10.5334/ujel.335>

Aubié og Tastet (2000) Aubié, Sandrine and Jean-Pierre Tastet, «Coastal Erosion, Processes and Rates: An Historical Study of the Gironde Coastline, Southwestern France», i *Journal of Coastal Research*, 16 (2000) nr. 3, s. 756–767.

Bryhni (2018) Bryhni, Inge, «Erosjon - geologi» i Store norske leksikon, 20. februar 2018, https://snl.no/erosjon_-_geologi (sist sjekket 9. desember 2019).

Busch (2018a) Busch, Signe Veierud, «Klimaendring som geopolitisk faktor: Er FNs havrettskonvensjon rustet til å håndtere havnivåstigning?», i *Rettsvitenskap under nordlys og midnattssol : festskrift ved Det juridiske fakultets 30-*

årsjubileum : UiT Norges arktiske universitet, Trude Haugli (red), Fagbokforlaget (2018), s. 63–80.

- Busch (2018b)** Busch, Signe Veierud, «Sea Level Rise and Shifting Maritime Limits: Stable Baselines as a Response to Unstable Coastlines», i *Arctic Review on Law and Politics*, 9 (2018), s. 174–194. DOI: <https://doi.org/10.23865/arctic.v9.1162>
- Caramel (2014)** Caramel, Laurence, «Besieged by the rising tides of climate change, Kiribati buys land in Fiji», *The Guardian*, 1. juli 2014, <https://www.theguardian.com/environment/2014/jul/01/kiribati-climate-change-fiji-vanua-levu> (sist sjekket 9. desember 2019).
- Caron (2009)** Caron, David D., «Climate Change, Sea Level Rise and the Coming Uncertainty in Oceanic Boundaries: A Proposal to Avoid Conflict», i *Maritime Boundary Disputes, Settlement Process, and the Law of the Sea: Publications on Ocean Development 65*, Seoung-Yong Honh oh Jon M. Van Dyke (red.), Martinus Nijhoff (2009), s. 1–18. DOI: <https://doi.org/10.1163/ej.9789004173439.i-308.7>.
- Caron (1990)** Caron, David D., «When Law Makes Climate Change Worse: Rethinking the Law of Baselines in Light of a Rising Sea Level», *Ecology Law Quarterly*, 17 (1990) nr. 4, s 621–653.
- Freestone og Schofield (2019)** Freestone, David og Clive Schofield, «Securing Ocean Spaces for the Future? The Initiative of the Pacific SIDS to Develop Regional Practice Concerning Baselines and Maritime Zone Limits», i *Ocean Yearbook*, 33 (2019) nr. 1, s. 58–89. DOI: https://doi.org/10.1163/9789004395633_004.
- IPCC-rapport (1990)** Houghton, J.T., G. J. Jenkins, og J.J. Ephraums (red.), *Climate Change – the IPCC Scientific Assessment*, Cambridge University Press (1990).

- ILA, Sofia Conference (2012)** International Law Association, «Sofia Conference (2012), Report of the Baselines under the International Law of the Sea Committee», lastet ned fra <https://www.ila-hq.org/index.php/committees>.
- ILA, Washington Conference (2014)** International Law Association, «Washington Conference (2014), Report of Baselines under the International Law of the Sea Committee», lastet ned fra <https://www.ila-hq.org/index.php/committees>.
- ILA, Johannesburg Conference (2016)** International Law Association, «Johannesburg Conference (2016), Interim Report of International Law and Sea Level Rise Committee», lastet ned fra <https://www.ila-hq.org/index.php/committees>.
- Jesus (2003)** Jesus, José Luiz, «Rocks, New-Born Islands, Sea Level Rise and Maritime Space», i *Negotiating for Peace – Liber Amicorum Tono Eitel*, J.A. Frowein, K. Scharioth, I. Winkelmann and R. Wolfrum (red), Springer (2003).
- Lathrop (2015)** Lathrop, Coalter G., «Baselines», i *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens (red.), Oxford University Press (2015), s 69–90.
- Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate (2019)** Oppenheimer, M., B.C. Glavovic, J. Hinkel, R. van de Wal, A.K. Mignan, A. Abd-Elgawad, R. Cai, M. Cifuentes-Jara, R.M. DeConto, T. Ghosh, J. Hay, F. Isla, B. Marzeion, B. Meyssignac, and Z. Sebesvari, «Sea Level Rise and Implications for Low-Lying Islands, Coasts and Communities», i *IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate*, H.-O. Pörtner, D.C. Roberts, V. Masson-Delmotte, P. Zhai, M. Tignor, E. Poloczanska, K. Mintenbeck, A. Alegría, M. Nicolai, A. Okem, J. Petzold, B. Rama, N.M.

Weyer (red.) (2019), s. 321–445, lastet ned fra
<https://www.ipcc.ch/srocc/>.

- Purcell (2012)** Purcell, Kate «Maritime Jurisdiction in a Changing Climate», i *The Law of Adaptation to Climate Change: United States and International Perspectives*, Michael B. Gerrard og Katarina Fischer Kuh (red.), American Bar Association (2012).
- Rothwell og Stephens (2016)** Rothwell, Donald R. og Tim Stephens, *The International Law of the Sea*, 2. utg., Hart (2016).
- Ruud og Ulfstein (2011)** Ruud, Morten og Geir Ulfstein, *Innføring i folkerett*, 4. utg., Universitetsforlaget (2011).
- Schofield (2010)** Schofield, Clive, «Rising Waters, Shrinking States: The Potential Impacts of Sea Level Rise on Claims to Maritime Jurisdiction», i *German Yearbook of International Law*, 53 (2010) nr 189, s. 189–232.
- Schofield (2013)** Schofield, Clive, «Holding back the waves? Sea Level Rise and Maritime Claims», i *Climate Change: International Law and Global Governance : Volume I: Legal Response and Global Responsibility*, Oliver C. Ruppel, Christian Roschmann, Katharina Ruppel-Schlichting (red.), Nomos (2013), s. 593–614.
- Schofield og Arsana (2012)** Schofield, Clive og Andi Arsana, «Climate change and the limits of maritime jurisdiction», i *Climate Change and the Oceans, Gauging the Legal and Policy Currents in the Asia Pacific and Beyond*, Robin Warner og Clive Schofield (red.), Edward Elgar (2012).
- Soons (1990)** Soons, Alfred H.A., «The Effects of a Rising Sea Level on Maritime Limits and Bouandaries», i *Netherlands International*

Law Review, 37 (1990) nr. 2, s. 207–232. DOI:
<https://doi.org/10.1017/s0165070x00006513>

Stephens (2015)

Stephens, Tim, «Warming Waters and Souring Seas, Climate Change and Ocean Acidification», i *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Donald Rothwell, Alex Oude Elferink, Karen Scott, and Tim Stephens (red.), Oxford University Press (2015), s. 777–798.

Stoutenberg (2011)

Stoutenberg, Jenny Grote, «Implementing a New Regime of Stable Maritime Zones to Ensure the (Economic) Survival of Small Island States Threatened by Sea-Level Rise», i *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 26 (2011) nr. 2, s. 263–311. DOI:
<https://doi.org/10.1163/157180811x560511>

Weil (1989)

Weil, Prosper, *The Law of Maritime Delimitation – Reflections*, Cambridge University Press (1989).

IPCC-rapport (2014)

Wong, P.P., I.J. Losada, J.-P. Gattuso, J. Hinkel, A. Khattabi, K.L. McInnes, Y. Saito, and A. Sallenger, «Coastal systems and low-lying areas», i *Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Part A: Global and Sectoral Aspects. Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Field, C.B., V.R. Barros, D.J. Dokken, K.J. Mach, M.D. Mastrandrea, T.E. Bilir, M. Chatterjee, K.L. Ebi, Y.O. Estrada, R.C. Genova, B. Girma, E.S. Kissel, A.N. Levy, S. MacCracken, P.R. Mastrandrea, and L.L. White (red), Cambridge University Press (2014), s. 361–409.