

# Kyststatens unilaterale jurisdiksjon ved utforming av bindende regelverk til forhindring av forurensning fra skip i Arktis

*En analyse av Havrettskonvensjonens artikkel 234*

Kandidatnummer: 160

Antall ord: 14518



JUS399 Masteroppgave/JUS398 Masteroppgave  
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

1. juni 2016



# Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse .....	2
<b>1 Innledning.....</b>	<b>4</b>
1.1 Problemstilling.....	4
1.2 Avgrensninger .....	4
1.3 Rettskilder og metode .....	5
1.4 Definisjoner .....	5
1.5 Struktur .....	6
<b>2 Maritime forhold i Arktis .....</b>	<b>8</b>
2.1 Maritimt miljø og klimaendring i Arktis.....	8
2.2 Skipstrafikk i Arktis .....	9
2.3 Skipsfart som trussel mot miljø .....	10
<b>3 Juridisk rammeverk for skipsfart i Arktis .....</b>	<b>11</b>
3.1 Innledning.....	11
3.2 FNs havrettskonvensjon .....	11
3.3 Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) .....	12
3.4 MARPOL.....	13
3.5 SOLAS.....	13
3.6 Polarkoden.....	14
<b>4 Kyststatens jurisdiksjon over skipsbasert forurensning etter internasjonal rett ....</b>	<b>15</b>
4.1 Innledning.....	15
4.2 Jurisdiksjon etter Havrettskonvensjonen .....	15
4.2.1 Jurisdiksjon i interne farvann.....	16
4.2.2 Jurisdiksjon i territorialfarvann.....	16
4.2.3 Jurisdiksjon i den økonomiske sonen .....	18
4.2.4 Jurisdiksjon i “special areas” .....	19
4.3 Konklusjon .....	19
<b>5 Kyststatens jurisdiksjon i Arktis .....</b>	<b>20</b>
5.1 Innledning.....	20
5.2 Geografisk avgrensning .....	21
5.2.1 Bestemmelsens anvendelse i territorialfarvann.....	21
5.2.2 Definisjon av “ice-covered areas” .....	25
5.2.3 Kumulative klimatiske forutsetninger .....	29
5.3 Kyststatens rettigheter etter artikkel 234 .....	33
5.3.1 Forholdet til IMO og internasjonale standarder.....	33
5.3.2 Lovgivende og utøvende jurisdiksjon .....	34
5.3.3 Diskrimineringsforbud .....	34
5.3.4 Krav til vitenskapelige bevis.....	35
5.3.5 Hensynet til navigasjon.....	35
5.4 Bestemmelsens rettslige innhold .....	38

5.5	Konklusjon .....	38
6	Polarkoden .....	40
6.1	Innledning.....	40
6.2	Struktur og innhold .....	40
6.3	Forholdet til Havrettskonvensjonen .....	42
6.3.1	Forholdsbestemmelser .....	42
6.3.2	Polarkoden som internasjonal standard.....	43
6.3.3	Polarkoden som referanseramme .....	44
6.4	Konklusjon .....	44
7	Avsluttende bemerkninger .....	46
	Litteraturliste .....	48

# 1 Innledning

## 1.1 Problemstilling

Besvarelsen omhandler kyststaters rettslige kompetanse til å treffe unilaterale tiltak for å forhindre, redusere og kontrollere maritim forurensning i særlig sårbare miljø i Arktis. Den undersøker rekkevidden av kyststaters jurisdiksjon etter FNs havrettskonvensjon artikkel 234, og spør videre hvorvidt den nylig vedtatte Polarkoden er egnet til å svekke eller styrke kyststatens rettslige stilling.

## 1.2 Avgrensninger

Kyststatens rettigheter og plikter er regulert i en omfattende mengde bindende og ikke-bindende avtaler og regelverk. Analysen vil begrenses til å vurdere jurisdiksjonsspørsmålet i lys av United Nations Convention on the Law of the Seas fra 1982 (heretter Havrettskonvensjonen)<sup>1</sup>, International Convention for the Prevention of Pollution from Ships fra 1978<sup>2</sup> (heretter MARPOL), International Convention for the Safety of Life at Sea fra 1974<sup>3</sup> (heretter SOLAS) og International Code for Ships Operating in Polar Waters<sup>4</sup> (heretter Polarkoden).

Skipsfart i Arktis kan foregå innenfor en rekke ulike juridiske regimer, oppgaven vil derimot kun ta stilling til navigasjon i territorialfarvann og i den økonomiske sonen. Passasje gjennom internasjonale stred vil ikke behandles, og det avgrenses mot mot den pågående juridiske debatten vedrørende Nordvestpassasjen og den Nordlige Sjørutes rettslige status. Maritim

---

<sup>1</sup> *United Nations Convention on the Law of the Sea*, vedtatt 10 desember 1982, trådte i kraft 16 november 1994, utgitt i ILM, Vol. 21, 1982, side 1261. [heretter Havrettskonvensjonen].

<sup>2</sup> *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships og 1978 Protocol*, vedtatt 2 november 1973 og 17 februar 1978, trådt i kraft 2 oktober 1983, utgitt i ILM, Vol. 12, 1973, side 1319 (konvensjonen) og ILM, Vol. 17, 1978, side 546 (protokollen). [heretter MARPOL 73/78].

<sup>3</sup> *International Convention for the Safety of Life at Sea*, vedtatt 1 november 1974, tråde i kraft 25 mai 1980, utgitt i United Nations, Treaty Series, Vol. 1184, 1974, side 2. [heretter SOLAS].

<sup>4</sup> IMO, *International Code for Ships Operating in Polar Waters*, MSC.385(94), 21 november 2014. [heretter Polarkoden]

grensetrekning i Arktis vil ikke bli behandlet, herunder omfanget av Svalbards maritime soner<sup>5</sup>.

Oppgaven undersøker kyststatens lovgivende og utøvende jurisdiksjon etter Havrettskonvensjonen og Polarkoden, det avgrenses mot privatrettslige og strafferettslige spørsmål. Tiltak rettet mot maritim forurensning fra ikke-kommersielle statlig eide skip vil ikke behandles. Disse har immunitet etter Havrettskonvensjonens artikkel 236, og kan således ikke omfattes av tiltak truffet etter artikkel 234.

Oppgaven er oppdatert per 1. Juni 2016, det gjøres forbehold om eventuelle endringer i regelverk og forutsetninger som oppstår etter denne tid.

### 1.3 Rettskilder og metode

Havrettskonvensjonens artikkel 234 og Polarkoden vil med utgangspunkt i juridisk anerkjente prinsipper for tolkning av internasjonale avtaler og regelverk analyseres med det formål å fremstille kyststatens jurisdiksjon i Arktis etter gjeldende rett.<sup>6</sup>

Oppgaven vil primært benytte den rettsdogmatiske metode for å utrede problemstillingen i punkt 1.1. Med rettsdogmatikk menes rettsvitenskap som søker å gi en systematisk fremstilling av gjeldende rett. Rettsdogmatisk argumentasjon er beskrevet som argumentasjon med ”et generelt siktemål om å systematisere og komme med løsningsforslag til aktuelle og potensielle konkrete rettslige problemer”.<sup>7</sup> Da oppgaven sammenlikner og gjør rede for forholdet mellom ulike regelsett, vil den også inneholde komparative element.

Det må poengteres at de deler av oppgaven som omhandler Polarkoden, tar utgangspunkt i et regelverk som enda ikke har trådt i kraft. Vurderingen av Polarkodens rolle i Arktis vil således ikke kunne fastslå gjeldende rett, men være en analyse av dens potensielle rettsvirkning etter ikrafttredelse.

### 1.4 Definisjoner

---

<sup>5</sup> For mer om dette blant annet Anderson, D.H., ”The Status under International Law of the Maritime Areas Around Svalbard” in *Ocean Development & International Law*, Volum 40 Issue 4, 2009, 373-384.

<sup>6</sup> For generelt om tolkning av traktater, se Ruud, M. & Ulfstein, G., *Innføring i folkerett*, fjerde utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2011, kapittel 5, side 81-96..

<sup>7</sup> Mæhle, S.S., *Gjelder det andre regler for rettslig argumentasjon i rettsdogmatikken enn for domstolene?*, Jussens venner 2004, side 329-342, side 329.

Det finnes ingen felles internasjonalt akseptert juridisk definisjon av det geografiske området Arktis.<sup>8</sup> Ulike faglige disipliner opererer med egne geografiske avgrensninger, og det kan dermed raskt oppstå uklarhet om begrepets innhold.<sup>9</sup> For ordens skyld vil begrepet Arktis i det følgende benyttes om området nord for den nordlige polarsirkelen.<sup>10</sup> Dette området omringes av de fem arktiske kyststatene; Canada, USA, Russland, Norge ved Svalbard og Danmark ved Grønland.

Med forurensning av de maritime miljøet legges samme definisjon som i Havrettskonvensjonen til grunn. Det følger av konvensjonens artikkel 1(1) nr. 4 at ”pollution of the marine environment” omfatter:

*”(...) the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities”.*

Det skilles videre mellom utilsiktet og tilsiktet forurensning. Tilsiktet forurensning er kontrollerte operasjonelle utslipp i forbindelse med drift av fartøy eller annet redskap til sjøs. Utilsiktet forurensning er typisk utslipp forårsaket av kollisjon eller andre uforutsette hendelser som skader fartøyet.<sup>11</sup>

## 1.5 Struktur

Opgaven er delt inn i syv hovedpunkter. I punkt 2 beskrives de klimatiske utfordringene ved navigering av fartøy i Arktis, og farene skipsfart representerer for det maritime miljøet i området. I punkt 3 gis det en kortfattet gjennomgang av det internasjonale rammeverket som regulerer skipsfart og forurensning fra skip generelt. I punkt 4 introduseres de juridiske rammene for kyststatens generelle jurisdiksjon ved forhindring, redusering og kontroll av maritim forurensning i egne maritime soner. Det tas særlig stilling til kyststatens lovgivende

---

<sup>8</sup> Molenaar, E.J., Options for Regional Regulation of Merchant Shipping Outside IMO, with Particular Reference to the Arctic Region, *Ocean Development & International Law*, 45:3, 2014, side 272-298, side 273.

<sup>9</sup> Kriwoken, L., Environmental change in the Arctic region, i Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, New Horizons in Environmental and Energy Law, Edward Elgar, 2014, side 42-61, side 44.

<sup>10</sup> *Ibid.*, ”66°33 nord”.

<sup>11</sup> Jensen, Ø., Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution: The International Law of the Sea Framework for Norwegian Legislation, FNI report 3/2006, 2006., side 5.

og utøvende kompetanse etter Havrettskonvensjonen. Punkt 5 tar for seg kyststatens spesielle jurisdiksjon i Arktis, etter Havrettskonvensjonens artikkel 234. Bestemmelsen analyseres grundig med formål om å avklare dens stedlige og saklige virkeområde. I punkt 6 vil det pågående arbeidet med Polarkoden kommenteres, med særlig søkelys på forholdet til Havrettskonvensjonens artikkel 234. Spørsmålet er om og hvordan Polarkoden direkte eller indirekte vil påvirke kyststatens jurisdiksjon etter artikkel 234. Til slutt vil det i punkt 7 gis avsluttende bemerkninger om kyststatens rettstilstand med utgangspunkt i slutningene truffet tidligere i oppgaven.



## 2 Maritime forhold i Arktis

### 2.1 Maritimt miljø og klimaendring i Arktis

Stigende befolkningstall kombinert med rask økonomisk utvikling og dertil økende bruk av fossile brennstoff har ført til klimaendringer som forstyrrer miljøet på måter vi etter hvert begynner å se konsekvensene av. Enkelte områder er grunnet sin geologiske sammensetning særlig sårbare ved slike endringer. I sin rapport om klimaendring fra Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) uttales det om Arktis at regionen er ”extremely vulnerable to current and projected climate change” og videre at den har ”the greatest potential to affect global climate and thus human populations and biodiversity”.<sup>12</sup> I løpet av det nittende århundre har lufttemperaturen over Arktis økt med inntil 5 grader celsius, sjøis er redusert både i areal og tykkelse, nordgående vann fra Atlanterhavet har blitt varmere, og mengden permafrost<sup>13</sup> reduseres.<sup>14</sup> Det er lite som tyder på at denne trenden er i endring, tvert i mot ble første kvartal i 2016 målt til den varmeste perioden noen sinne for deler av Arktis.<sup>15</sup> Enkelte klimaforskere hevder at størsteparten av regionen vil være isfri på sommeren så tidlig som 2020.<sup>16</sup>

Den Arktiske biomassen består av en rekke dyr- og plantearter som ikke finnes andre steder i verden.<sup>17</sup> De fleste av disse artene lever i eller av sjøen, og er avhengig av balansen mellom sjø og is for å overleve.<sup>18</sup> Regionen har i tillegg rundt fire millioner innbyggere, deriblant en større urbefolkning som praktiserer tradisjonelle metoder for jakt og fiske, og således er avhengig av et maritimt mangfold.<sup>19</sup>

---

<sup>12</sup> Anisimov, O.A., D.G. Vaughan, T.V. Callaghan, C. Furgal, H. Marchant, T.D. Prowse, H. Vilhjálmsson and J.E. Walsh, 2007: Polar regions (Arctic and Antarctic). *Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability*. Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, M.L. Parry, O.F. Canziani, J.P. Palutikof, P.J. van der Linden and C.E. Hanson, Eds., Cambridge University Press, Cambridge, side 655.

<sup>13</sup> Permafrost er permanent frossen jord, stein eller annet sediment i bakken. Finnes i stort omfang i Arktis, og danner et særlig sårbart økosystem. For mer se ibid.

<sup>14</sup> Kriwoken, L., *Environmental change in the Arctic region*, side 43

<sup>15</sup> Chris Mooney, Arctic Newswire, <http://www.adn.com/article/20160516/even-fast-melting-arctic-2016-uncharted-territory>, lest 17. Mai 2016.

<sup>16</sup> Overland, J.E. & Wang, M., *When Will the Summer Arctic be Nearly Sea Ice Free?*, Geophysical Research Letters volume 40, 2013, side 2100.

<sup>17</sup> Warner, R., *Charting a Sustainable Course through Changing Arctic Waters*, The yearbook of polar law Volume I, 2009, side 326-327.

<sup>18</sup> Byers, M., *International Law and the Arctic*, Cambridge University Press, 2013, side 215.

<sup>19</sup> Kriwoken, L., *Environmental change in the Arctic region*, side 47

Arktis kjennetegnes av ekstremvær, lave temperaturer, varierende lysforhold og en havtopografi i stadig endring. Området strekker seg over 30 millioner kvadratkilometer, hvor halvparten av disse er havoverflate med 90% permanent isdekke.<sup>20</sup> Kulden gjør at organisk nedbrytningstid er lengre enn andre steder, og mangel på infrastruktur gjør rednings og opprydningsarbeid vanskelig dersom en ulykke skulle finne sted. I tillegg strekker regionen seg over på fem kyststaters maritime grenser, noe som kompliserer forvaltning av regelverk og felles ressurser.<sup>21</sup>

Etter hvert som isen trekker seg tilbake har forventningene til kommersiell utnyttelse av Arktis vokst drastisk. Det er estimert at 30 % av all uoppgaget naturgass og 13 % av all uoppgaget olje i verden ligger i regionen.<sup>22</sup> I tillegg er det et vesentlig potensiale for fiskerivirksomhet og bruken av transkontinentale sjøruter kan senke frakttiden drastisk mot alternative ruter.<sup>23</sup> Det snakkes om ”arktisk gullfeber” og ”bonanzaen i nord”<sup>24</sup>, men mye tyder på at denne optimismen må nedjusteres i takt med oljeprisens fall.

## 2.2 Skipstrafikk i Arktis

Skipstrafikken i Arktis varierer og inkluderer blant annet kommersielle tankskip, fiskefartøy og turistskip samt statlig eide forskningsfartøy, isbrytere og militære skip.<sup>25</sup> Omfanget av kommersiell trafikk er derimot moderat, til tross for at de navigerbare periodene av året stadig utvides. Hoveddelen av trafikken er intern, og bruken av transatlantiske sjøruter i Arktis vil variere med oljepris, forsikringspris og dagsratene i bransjen.

Navigering av skip i Arktis innebærer en særlig risiko for skade på skip, personell og miljø. I Polarkodens punkt 3 nevnes tilstedeværelsen av is, kulde, varierende lysforhold, stadig

---

<sup>20</sup> Jensen, Ø., *The IMO Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters: From Voluntary to Mandatory Tool for Navigation Safety and Environmental Protection?*, FNI Report 2/2007, 2007, side 1.

<sup>21</sup> Kriwoken, L., *Environmental change in the Arctic region*, side 51.

<sup>22</sup> Stephens, T. & VanderZwaag, D.L., *Polar oceans governance: shifting seascapes, hazy horizons*, i Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, New Horizons in Environmental and Energy Law, Edward Elgar, 2014, side 1-17, side 4.

<sup>23</sup> ”Avstanden fra Rotterdam til Yokohama via Nordøstpassasjen er ca. 40 % kortere enn via Suezkanalen og Det indiske hav. Forskjellen kan utgjøre så mye som 14-20 dager seilingstid med tilsvarende reduksjon i drifstoffkostnader og utslipp fra skip til luft.” se note under side 412.

<sup>24</sup> Fodchenko, I., *Russlands rettslige satsning på Den nordlige sjørute – ny lov om handelsskipsfart i Den nordlige sjørutes havområde*, Lov og Rett, vol. 53, 7, 2014, side 407-422, side 408.

<sup>25</sup> Friisk, A.G., *Arctic Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change. Vessel-Source Oil Pollution and International Shipping in Norwegian and Russian Arctic Waters*, FNI report 12/2014, 2014, side 4.

skiftende værforhold og mangel på redningsressurser som særlige farer ved navigasjon i polare farvann.

## **2.3 Skipsfart som trussel mot miljø**

Arctic Marine Shipping Assessment produsert for og godkjent av Arktisk Råd i 2009 fastslår at den største trusselen fra skip mot det maritime miljøet i Arktis er utslipp av olje ved ulovlig eller utilsiktet forurensning. I tillegg nevnes risikoen for at skip treffer og dreper sjøgående pattedyr, introduserer fremmede arter som er skadelig for miljøet, forstyrrer migrasjonsrutene til sjøgående pattedyr samt antropogenisk støy fra maritim shipping.<sup>26</sup>

En miljøkatastrofe i Arktis forårsaket av forurensning fra skip vil i første rekke ramme og legge beslag på den tilhørende kyststatens ressurser. Det er således av særlig interesse å avklare hvilken mulighet kyststaten har til å treffe unilaterale tiltak i medhold av internasjonal rett for å forhindre og forebygge potensielle utslipp, særlig i de tilfeller hvor generelt aksepterte internasjonale regler og standarder ikke er tilstrekkelige.

---

<sup>26</sup> Arctic Council, Protection of the Arctic Marine Environment Working Group, Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report, side 5.

# 3 Juridisk rammeverk for skipsfart i Arktis

## 3.1 Innledning

I Illulissat Declaration fra 2008 erklærte de fem arktiske kyststatene<sup>27</sup> at havretten danner grunnlaget for forvaltning og bruk av Arktis. De uttalte at det ikke var noe behov for å utvikle et eget internasjonalt juridisk regime for regionen, og at nasjonal implementering av relevante provisjoner i tråd med havretten var tilstrekkelig for å ivareta deres behov.<sup>28</sup> Det finnes således ingen egen regional traktat for Arktis, som det gjør i blant annet Antarktis.

Havretten er en fellesbetegnelse på de folkerettslige regler som regulerer bruken av havet, og består i hovedsak av multilaterale traktater og internasjonal sedvane.<sup>29</sup> Det skal i dette punkt gis en oversikt over de mest sentrale regelverkene som gjelder for skipsfart i Arktis. Det vil også gis en kort presentasjon av sentrale aktører i regionen, herunder den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) og Arktisk Råd.

## 3.2 FNs havrettskonvensjon

Ved den siste av tre konferanser om forhandlingen av FNs havrettskonvensjon uttalte Tommy T.B. Koh fra Singapore at formålet med konvensjonen var å produsere ”a comprehensive constitution for the oceans that will stand the test of time”.<sup>30</sup> Dette synes avtalepartene å ha lyktes med, da Havrettskonvensjonen over 30 år etter uttalelsen fortsatt står som det sentrale internasjonale instrumentet for regulering av havet.

Havrettskonvensjonen består av 320 artikler fordelt over 17 deler og regulerer forholdet mellom kyst, port og flaggstater i alle verdens havområder. Per 3. Mai 2016 hadde 167 stater

---

<sup>27</sup> Canada, Russland, USA, Norge/Svalbard, Danmark/Grønland.

<sup>28</sup> Illulissat Declaration, Arctic Ocean Conference, Greenland, 28 May 2008: ”[T]he law of the sea provides for important rights and obligations.(...) This framework provides a solid foundation for responsible management by the five coastal States and other users of this [Arctic] Ocean through national implementation and application of relevant provisions. We therefore see no need to develop a new comprehensive international legal regime to govern the Arctic Ocean”.

<sup>29</sup> For en generell gjennomgang av folkerettens kilder, se Ruud, M. & Ulfstein, G., *Innføring i folkerett*, fjerde utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2011.

<sup>30</sup> Tommy T.B. Koh, ”A Constitution for the Oceans”, side 1.

ratifisert konvensjonen.<sup>31</sup> USA er den eneste av de arktiske kyststatene som ikke er tilknyttet konvensjonen, til tross for dette anerkjenner de dens prinsipper som internasjonal sedvanerett, herunder konvensjonens del XII som inneholder regelverk om beskyttelse og bevaring av det maritime miljøet.<sup>32</sup> Deres manglende ratifisering er således ikke problematisert i denne oppgaven.

FNs havrettskonvensjon etablerer for alle stater en generell plikt om å beskytte og bevare det maritime miljøet og å forhindre, redusere og kontrollere forurensning fra fartøy.<sup>33</sup> For å ivareta sin plikt må staten treffe tiltak som fremmer operasjonell sikkerhet til havs, og i størst mulig grad forhindrer tilsiktet og utilsiktet forurensning fra skip.<sup>34</sup>

Regelverk for forebygging av utslipp fra skip er teknisk omfattende og må oppdateres i takt med utviklingen innenfor skipsbyggingssektoren. For å kunne ”stand the test of time”<sup>35</sup> krever Havrettskonvensjonen i flere bestemmelser at avtalepartene retter seg etter internasjonale standarder utformet av en ”competent international organization”.<sup>36</sup> Den tekniske gjennomføringen av bestemmelser om forebygging av forurensning fra skip er dermed sikret å ha en felles utforming, og Havrettskonvensjonen trenger ikke å endres hver gang det er behov for oppdaterte tekniske krav. Det er enighet om at bruken av ”competent international organization” i Havrettskonvensjonen primært viser til den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO).<sup>37</sup>

### 3.3 Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO)

IMO ble etablert i 1948 som en spesialisert organisasjon under FN. Hovedoppgaven til IMO er å igjennom diplomatiske forhandlinger og spesialiserte komiteer utvikle internasjonale regelverk og standarder for skipsfart. Havrettskonvensjonens parter vil kunne bli bundet av IMO sine standarder og regelverk der organisasjonen er gitt delegert myndighet som ”competent international organization”<sup>38</sup>, til tross for at de ikke selv er parter i det konkrete

---

<sup>31</sup> [http://www.un.org/depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm), lest 21. Mai 2016

<sup>32</sup> Bartenstein, K., *The "Arctic exception" in the Law of the Sea Convention: A Contribution to Safer Navigation in the Northwest Passage?*, Ocean Development & International Law, Vol. 42, 2011, side 22-52, side 23.

<sup>33</sup> Havrettskonvensjonen art. 192.

<sup>34</sup> Havrettskonvensjonen art. 194 nr. 3 bokstav b.

<sup>35</sup> Tommy T.B. Koh, ”A Constitution for the Oceans”, side 1.

<sup>36</sup> Se blant annet Havrettskonvensjonen artikkel 211(1).

<sup>37</sup> Jensen, Ø., *Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution: The International Law of the Sea Framework for Norwegian Legislation*, FNI report 3/2006, 2006, side 8.

<sup>38</sup> Ibid.

instrumentet fra IMO.<sup>39</sup> Organisasjonen har per april 2014 utviklet 53 konvensjoner, hvorav MARPOL og SOLAS er de viktigste regelverkene som omhandler skipsbasert forurensning.

### 3.4 MARPOL

Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning av skip (MARPOL) er den viktigste kilden til internasjonale standarder for kontroll av utilsiktede utslipp fra skip i havet.<sup>40</sup> MARPOL ble fremforhandlet av IMO i 1973, og består av detaljerte standarder om forhindring av forskjellige typer forurensning fra skip. Disse gjennomføres ved regulering av skipets konstruksjon og det stilles krav til kontinuerlig inspeksjon og sertifisering. MARPOL blir hyppig oppdatert og har vist seg å være et effektivt verktøy for å få implementert og oppdatert standarder. For å stanse foreslåtte endringer må mer enn en tredjedel av partene protestere, eller partene som protesterer må utgjøre mer enn 50 prosent av brutto tonnasje i verdens handelsflåte.<sup>41</sup>

MARPOL inneholder i tillegg særlig strenge standarder for utslipp i såkalte ”special areas”, dette er områder hvor det maritime miljøet er vurdert å være særlig sårbart.<sup>42</sup> Antarktis er å anse som et slikt område, mens Arktis ikke har samme status. Arktisk Råd har derimot anbefalt at Arktis også skal inkluderes.<sup>43</sup>

### 3.5 SOLAS

SOLAS er en konvensjon underlagt IMO som omhandler sikkerhet til personell og skip til havs. Mens MARPOL angår konstruksjon, inspeksjon og sertifisering av skip for å forhindre utslipp, omhandler SOLAS sikkerhet til havs generelt. SOLAS utformer og iverksetter internasjonale regelverk og standarder som har til hensikt å fremme skipets sjødyktighet. Dette gjøres ved å stille krav til konstruksjon, utrustning og operasjon av fartøyet. Som for

---

<sup>39</sup> Rothwell, D.R & Stephens, T., *The International Law of the Sea*, andre utgave, Hart Publishing, 2016, side 372.

<sup>40</sup> Ibid, side 377.

<sup>41</sup> MARPOL 73/78, art 16(f)(ii)-(iii).

<sup>42</sup> MARPOL 73/78, Annex I, Regulation 10.

<sup>43</sup> Arctic Council, Protection of the Arctic Marine Environment Working Group, Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report, side 7.

MARPOL legges hoveddelen av ansvaret for oppfølging av standardene til flaggstaten skipet seiler under.<sup>44</sup>

### **3.6 Polarkoden**

Polarkoden er det nyeste instrumentet utviklet av IMO som har til formål å gjøre navigasjon i polare farvann tryggere og mer miljøvennlig.<sup>45</sup> Polarkoden består av en sikkerhetsdel og en miljødel, og disse vil gjennomføres som tillegg til henholdsvis SOLAS og MARPOL.

Polarkoden har sitt utspring i tidligere etablerte retningslinjer for skipsfart i polare farvann, men vil når den trer i kraft den 1. Januar 2017 være obligatorisk for alle skip som ønsker å operere i Arktis.

---

<sup>44</sup> Rothwell, D.R & Stephens, T., *The International Law of the Sea*, andre utgave, Hart Publishing, 2016, side 388.

<sup>45</sup> Jensen, Ø., *The International Code for Ships Operating in Polar Waters: Finalization, Adoption and Law of the Sea Implications*, Arctic Review on Law and Politics, Volum 7, Nr. 1, 2016, side 66-82, side 60.

# 4 Kyststatens jurisdiksjon over skipsbasert forurensning etter internasjonal rett

## 4.1 Innledning

Det vil i dette punktet gis en oversikt over hvilken jurisdiksjon kyststaten har over skipsbasert forurensning etter internasjonal rett. Med begrepet jurisdiksjon menes i denne sammenheng statens kompetanse til å i medhold av internasjonal rett skape eller håndheve regelverk som påvirker andres handlinger.<sup>46</sup> Det må i det følgende skilles mellom lovgivende og utøvende jurisdiksjon.

Jurisdiksjon over skipsbasert forurensning kan primært utøves av tre ulike rettighetshavere, kyst-, havn- og flaggstater. En flaggstat er den nasjonen et skip er rettmessig registrert i.<sup>47</sup> Kyst- og portstat er ikke definert i Havrettskonvensjonen, men kyststat skal i denne sammenheng forstås som den stat et skip opererer innenfor de maritime grensene til, og portstat er den staten som får skipet inn til sine havner.<sup>48</sup> Det skal i dette kapitlet hovedsakelig tas stilling til kyststatens jurisdiksjon over skipsbasert forurensning etter FNs havrettskonvensjon.

Havrettskonvensjonen deler havet inn i ulike maritime soner, hvor kyststaten har en varierende grad av jurisdiksjon over skipsbasert forurensning. Territorialgrensen gjelder fra grunnlinjen og ut 12nm<sup>49</sup> mens den økonomiske sonen går parallelt med territorialgrensen og ut til 200nm.<sup>50</sup> Hav innenfor grunnlinjen defineres som internt farvann<sup>51</sup>, og hav utenfor den økonomiske sonen er internasjonalt farvann.<sup>52</sup>

## 4.2 Jurisdiksjon etter Havrettskonvensjonen

---

<sup>46</sup> Jensen, Ø., *Coastal State Jurisdiction 2006*, side 10.

<sup>47</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 91(1)

<sup>48</sup> Friisk, A.G., *Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change*, side 8

<sup>49</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 3 og 4

<sup>50</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 55 og 57

<sup>51</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 8

<sup>52</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 86



## 4.2.1 Jurisdiksjon i interne farvann

Kyststaten innehar full lovgivende og utøvende jurisdiksjon overfor skipsfart i sine interne farvann.<sup>53</sup> Kyststaten kan således iverksette regelverk som er strengere enn internasjonale standarder, og kreve disse overholdt for tilgang til statens interne farvann. Den eneste begrensningen er at regelverk for ”prevention, reduction and control of pollution” av det maritime miljøet må kunngjøres og kommuniseres til ”the competent international organization”, IMO.<sup>54</sup> Forutsatt at dette gjøres kan kyststaten stille strengere krav til blant annet design, konstruksjon, bemanning og utstyr enn det som fremgår av generelt aksepterte internasjonale regler og standarder i blant annet MARPOL og SOLAS.

## 4.2.2 Jurisdiksjon i territorialfarvann

Også i territorialfarvann nyter kyststaten vid lovgivende jurisdiksjon. Kyststaten kan lage lover og regelverk til forhindring, reduksjon og kontroll av forurensning fra fremmede fartøy, forutsatt at disse ikke forhindrer fartøyets rett til ”innocent passage”.<sup>55</sup> Denne retten fremgår av Havrettskonvensjonens del II seksjon 3, og sikrer at alle stater kan navigere uforstyrret gjennom en annen stats territorialfarvann når forutsetningene under er til stede.

Begrepet ”passage” stiller krav til en effektiv og kontinuerlig navigasjon igjennom en stats territorialfarvann<sup>56</sup>, uten at fartøyet går inn i kyststatens interne farvann eller benytter seg av havn utenfor statens interne farvann.<sup>57</sup> Dette inkluderer rene transportetapper etter etablerte sjøruter i territorialfarvannet. Et cruiseskip som seiler langs kystlinjen for å få best mulig utsikt er dermed ikke å anse som ”passage”.<sup>58</sup>

For at passasjen skal være ”innocent” må den ikke utfordre kyststatens ”peace, good order or security”<sup>59</sup>, videre må den gjennomføres i medhold av Havrettskonvensjonen og andre internasjonale regler som gjør seg gjeldende.<sup>60</sup> Hva som er ansett å utfordre kyststatens

---

<sup>53</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 2(1).

<sup>54</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 211(3).

<sup>55</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 211(4) og artikkel 17.

<sup>56</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 18(2).

<sup>57</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 18(1) bokstav a.

<sup>58</sup> Jensen, Ø., *Coastal State Jurisdiction 2006*, side 20

<sup>59</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 19(1)

<sup>60</sup> Ibid.

”peace, good order or security” fremgår av Havrettskonvensjonens artikkel 19(2), og omfatter blant annet handlinger som ved makt truer kyststatens suverenitet.<sup>61</sup>

Regler om ”prevention, reduction and control of pollution” i territorialfarvann må i tillegg til overenstemmelse med regimet om ”innocent passage” publiseres og kommuniseres<sup>62</sup>, og kan ikke forskjellsbehandle stater på en diskriminerende måte.<sup>63</sup> Regler som omhandler design, konstruksjon, bemanning og utstyr på fremmede fartøy er kun tillatt så lenge disse er i overenstemmelse med generelt aksepterte internasjonale regler og standarder.<sup>64</sup>

Kyststatens lovgivende jurisdiksjon i eget territorialfarvann er således vid, og det kan implementeres regelverk som er strengere enn generelt aksepterte internasjonale regler og standarder så lenge disse ikke angår design, konstruksjon, bemanning og utstyr samt ikke begrenser fremmede staters rett til ”innocent passage”.<sup>65</sup>

Kyststatens utøvende jurisdiksjon overfor fremmede fartøy i eget territorialfarvann avhenger av om fartøyets ferdsel er å anse som ”innocent passage” eller ikke.<sup>66</sup> Enhver tilsiktet og alvorlig forurensning utenfor rammene av Havrettskonvensjonen er ikke ansett å være ”innocent passage”<sup>67</sup>, i slike tilfeller kan kyststaten ”take the necessary steps” for å forhindre regelbruddet.<sup>68</sup> Dette innebærer at kyststaten gis full utøvende jurisdiksjon, og kan respondere på situasjonen på hvilken som helst måte så lenge denne er i tråd med internasjonal rett og ivaretar rettslige krav om proporsjonalitet og nødvendighet.<sup>69</sup>

Dersom fartøyets ferdsel er å anse som ”innocent passage” begrenses kyststatens utøvende jurisdiksjon til fysisk inspeksjon og rettslige prosedyrer inkludert varetekt av skipet, forutsatt at det kan påvises ”clear grounds for believing” at skipet under passasjen har brutt nasjonale regler for gjennomføring av Havrettskonvensjonen eller anvendelige internasjonale regler og standarder for forhindring, reduksjon og kontroll av skipsbasert forurensning.<sup>70</sup> Det skal

---

<sup>61</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 19(2) bokstav a.

<sup>62</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 21(3).

<sup>63</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 24(1) bokstav b.

<sup>64</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 21(2).

<sup>65</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 17.

<sup>66</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 17.

<sup>67</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 19(2) bokstav h.

<sup>68</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 25(1).

<sup>69</sup> Jensen, Ø., *Coastal State Jurisdiction 2006*, side 25.

<sup>70</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 220(2)

fortsatt tas hensyn til regimet om ”innocent passage”<sup>71</sup>, noe som taler for at regelbruddet må være av et visst omfang før kyststaten kan iverksette tiltak.<sup>72</sup>

### 4.2.3 Jurisdiksjon i den økonomiske sonen

Kyststatens jurisdiksjon synes å minke med avstanden til grunnlinjen, og det er derfor naturlig at staten ikke yter samme innflytelse over fremmede skip i den økonomiske sonen som i indre- eller territorialfarvann. Kyststaten har en viss lovgivende jurisdiksjon for forhindring, kontroll og reduksjon av skipsbasert forurensning, men denne er begrenset til nasjonale regelverk implementert for å ivareta generelt aksepterte internasjonale regler og standarder utformet av IMO.<sup>73</sup>

Kyststatens utøvende jurisdiksjon i den økonomiske sonen er tilsvarende begrenset. Dersom det foreligger ”clear grounds for believing” at et fremmed fartøy har brutt internasjonale eller nasjonale standarder for beskyttelse av miljøet, kan kyststaten kreve informasjon fra fartøyet med den hensikt å avklare hvorvidt et slikt lovbrudd har funnet sted.<sup>74</sup> Fysisk inspeksjon kan kun foretas dersom det foreligger ”clear grounds for believing” at fartøyet har brutt nevnte regler, og regelbruddet har ført til ”substantial discharge causing or threatening significant pollution of the maritime environment” samtidig som fartøyet ikke har oppgitt tilfredsstillende informasjon, eller den informasjonen som er oppgitt ikke samsvarer med den faktiske hendelsen.<sup>75</sup> Rettslige prosedyrer inkludert varetekt kan kun anvendes der ”clear objective evidence” viser at brudd på reglene har ført til utslipp som har eller kan påføre kystlinjen eller andre deler av kyststatens interesser ”major damage”.<sup>76</sup>

Kyststatens lovgivende og utøvende jurisdiksjon for å forhindre, begrense og kontrollere forurensning fra fremmede skip i den økonomiske sonen synes således å være svært begrenset, noe som er særlig urovekkende i et område som Arktis, der farene ved navigasjon er langt større enn i andre deler av verden. Det finnes derimot to unntak til dette utgangspunktet, nemlig artikkel 211(6) om såkalte ”special areas”, og artikkel 234 om ”ice-

---

<sup>71</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 220(2) og artikkel 24(1) ”not hamper the innocent passage”.

<sup>72</sup> For mer om kyststatens utøvende jurisdiksjon for fartøyer som bedriver ”innocent passage” se Jensen, Ø., *Coastal State Jurisdiction 2006*, side 23-25.

<sup>73</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 211(5).

<sup>74</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 220(3).

<sup>75</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 220(5).

<sup>76</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 220(6)

covered areas”. Førstnevnte behandles i punkt 4.2.4 under mens artikkel 234 behandles i punkt 5.

#### 4.2.4 Jurisdiksjon i “special areas”

En kyststat kan i medhold av artikkel 211(6) anmode IMO om å anerkjenne deler av dens økonomiske sone som ”special areas” når spesielle omstendigheter gjør at internasjonalt aksepterte regler og standarder ikke er tilstrekkelige for å beskytte det maritime miljøet, og ”technical reasons in relation to [områdets] oceanographical and ecological conditions” gjør at spesielle bindende regler om forhindring av forurensning fra skip er påkrevd.<sup>77</sup> Når et slikt område er etablert og godkjent av IMO kan kyststaten implementere ytterligere regelverk relatert til utslipp og navigasjon. Det kan derimot ikke implementeres regelverk som angår fremmede fartøys design, konstruksjon, bemanning og utstyr.<sup>78</sup>

Kombinasjonen av strenge krav til dokumentasjon, forhåndsgodkjenning fra IMO og omfattende prosedyrer for anvendelse av bestemmelsen kan være noe av grunnen til at den aldri er benyttet i Arktis. Bestemmelsen synes ikke å ha noen særlig praktisk verdi som verktøy for beskyttelse av særlig sårbare miljø i den økonomiske sonen.<sup>79</sup>

### 4.3 Konklusjon

Som beskrevet overfor varierer kyststatens lovgivende og utøvende jurisdiksjon med avstanden til grunnlinjen. Et fellestrekk synes likevel å være at den lovgivende jurisdiksjonen strekker seg lengre enn den utøvende, og at kyststaten i stor grad er begrenset til å implementere regelverk som samsvarer med generelt aksepterte internasjonale regler og standarder. Dette gjelder særlig for regler som angår fartøys design, konstruksjon, bemanning og utstyr, noe som begrenser de arktiske kyststatenes mulighet til å treffe unilaterale tiltak for forhindring av skipsbasert forurensning i egne maritime soner.

---

<sup>77</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 211(6) bokstav a.

<sup>78</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 211(6) bokstav c.

<sup>79</sup> Friisk, A.G., *Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change*, side 10.

# 5 Kyststatens jurisdiksjon i Arktis

## 5.1 Innledning

Som redegjort for i punkt 4 begrenses kyststatens lovgivende jurisdiksjon ved beskyttelse av det maritime miljøet i den økonomiske sonen til forhåndsgodkjente tiltak som er i tråd med internasjonalt aksepterte standarder etablert av IMO. Unntak kan følge etter reglene om ”special areas” i artikkel 211(6), men dette er en tung og byråkratisk prosess som i følge Jacobsen er mer en teoretisk mulighet enn et praktisk verktøy for å forhindre maritim forurensning.<sup>80</sup> Som et alternativ til artikkel 211(6) danner artikkel 234 en særregel for kyststaters jurisdiksjon i arktiske farvann. Rekkevidden av denne bestemmelsen skal undersøkes nærmere i dette punkt 5.

Artikkel 234 gjelder kyststatens rett til å treffe og håndheve ”non-discriminatory laws and regulations” for å forhindre, redusere og kontrollere maritim forurensning fra skip i ”ice-covered areas” som er ”within the limits of the exclusive economic zone”.

Videre gjelder bestemmelsen kun ”where particularly severe climatic conditions” og ”the presence of ice covering (...) for most of the year” skaper ekstraordinær risiko ved skipsnavigasjon, og hvor forurensning av det maritime miljøet ”could cause major harm to or irreversible disturbance of the ecological balance.”

Artikkel 234 sitt saklige virkeområde begrenses ved at tiltakene som treffes i medhold av bestemmelsen må ha ”due regard to navigation and the preservation of the marine environment” basert på ”the best available scientific evidence”.<sup>81</sup>

Bestemmelsen er omtalt som et klassisk eksempel på lovtekst bygd på kompromisser inngått mellom forhandlingsparter med konkurrerende interesser.<sup>82</sup> Resultatet er en upresis tekst, uten særlig veiledning om forhandlingspartenes intensjoner i forhandlingenes forarbeider.<sup>83</sup>

---

<sup>80</sup> Jacobsen, I.U., *The Adequacy of the Law of the Sea and International Environmental Law to the Marine Arctic: Integrated Ocean Management and Shipping*, 22 Mich.St.Int'l L. Rev., 291, 2013, side 313.

<sup>81</sup> Havrettskonvensjonens artikkel 234

<sup>82</sup> Chircop, A., Bunik, I. McConnell, M.L. & Svendsen, K., *Course Convergence? Comparative Perspectives on the Governance of Navigation and Shipping in Canadian and Russian Waters*, Ocean Yearbook, nr. 28, 2013, side 291-327, side 299.

<sup>83</sup> Friisk, A.G., *Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change*, side 15.

Artikkel 234 har av denne grunn lenge vært gjenstand for juridisk debatt, og dens rekkevidde er fortsatt ikke endelig avklart.

Til tross for forhandlingspartenes konkurrerende interesser er det enighet om at det overordnede formålet med bestemmelsen er å sikre kyststaten kompetanse til å treffe de tiltak som er nødvendige for å forhindre potensielt katastrofale miljøskader i særlig utsatte områder i Arktis.<sup>84</sup>

Hurtig smelting av is kombinert med fremveksten av potensielt overlappende regelverk i form av Polarkoden gjør det aktuelt å vurdere artikkel 234 sin rolle som verktøy for kyststatens beskyttelse av eget maritimt miljø. Det kan spørres om bestemmelsen fra 1982 er tilstrekkelig dynamisk til å ivareta forhandlingspartenes behov, eller om varmere klima og innføring av internasjonale regler og standarder i Arktis gjør at bestemmelsen er i ferd med å utspille sin rolle.

Analysen er todelt og vil i punkt 5.2 ta for seg artikkel 234 sitt stedlige virkeområde, før det i punkt 5.3 tas stilling til bestemmelsens saklige virkeområde. I punkt 5.4 vil det gis en punktvis oppsummering av bestemmelsen mens jeg i 5.5 vil komme med noen avsluttende bemerkninger.

## 5.2 Geografisk avgrensning

### 5.2.1 Bestemmelsens anvendelse i territorialfarvann

Artikkel 234 begrenses til isdekte områder ”within the limits of the exclusive economic zone”. Ordlyden er uklar, men bruken av begrepet ”within the limits” kan synes å avgrense rekkevidden til den økonomiske sonens indre og ytre grense. Disse fremgår av Havrettskonvensjonens artikkel 55 og 57, og går parallelt med territorialfarvannets yttergrense ut til maksimalt 200 nautiske mil fra grunnlinjen. En slik tolkning vil innebære at de rettigheter kyststaten har i medhold av artikkel 234, ikke gjør seg gjeldende i statens indre- og territorialfarvann.

---

<sup>84</sup> Bartenstein, K., *The Arctic Exception*, side 24.

Det har ingen praktisk verdi å vurdere artikkel 234 sin anvendelse i indre farvann, da kyststaten allerede har full suverenitet i dette området.<sup>85</sup> Det er derimot sentralt å avgjøre bestemmelsens anvendelse i territorialfarvann, og dens forhold til regimet om ”innocent passage”.<sup>86</sup> Dette vil blant annet være bestemmende for om artikkel 234 kan anvendes på Svalbard<sup>87</sup>, og i de deler Nordvestpassasjen og den Nordlige Sjørute<sup>88</sup> som ikke er i kyststatenes indre farvann.

En begrensning av artikkel 234 til kun å gjelde den økonomiske sonen synes å forutsette at bestemmelsens saklige virkeområde ikke strekker seg videre enn kyststatens jurisdiksjon i eget territorialfarvann. Fravær av en slik forutsetning innebærer at kyststatens jurisdiksjon i den økonomiske sonen blir videre enn i eget territorialfarvann. En slik tolkning vil i så tilfelle være unik, da det klare utgangspunkt etter Havrettskonvensjonen er at kyststatens jurisdiksjon svekkes med økt avstand fra grunnlinjen.<sup>89</sup>

McRae og Goundrey synes å støtte en slik forutsetning, og mener at begrensningen av artikkel 234 til den økonomiske sonen også begrenser bestemmelsens saklige virkeområde til regimet om ”innocent passage” i territorialfarvann.<sup>90</sup> De Canadiske forfatterne går så langt som å betegne det som absurd dersom kyststaten skulle ha videre jurisdiksjon i den økonomiske sonen enn i eget territorialfarvann.<sup>91</sup> Det er derfor underlig når de i samme publikasjon synes (riktignok indirekte) å mene at artikkel 234 gir kyststaten fullmakt til å pålegge design, konstruksjon, bemanning eller utstysstandarder som er strengere enn ”generally accepted international rules and standards”<sup>92</sup>, som er begrensningen for kyststatens unilaterale jurisdiksjon etter regimet om ”innocent passage”.<sup>93</sup> Forfatterne problematiserer heller ikke

---

<sup>85</sup> Med unntak fra Havrettskonvensjonens artikkel 8 andre avsnitt, som gir rett til uskyldig passasje i områder som tidligere ikke har blitt omfattet som kyststatens indre farvann.

<sup>86</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 19.

<sup>87</sup> Norge har ikke etablert en egen økonomisk sone for Svalbard. For mer om Norges jurisdiksjon i Svalbard, se Fauchald, O.K., *Regulatory Frameworks for Maritime Transport in the Arctic: Will a Polar Code Contribute to Resolve Conflicting Interests?*, i J. Grue m.fl. (red), *Maritime Transport in the High North*, Oslo, 2011, side 73-91.

<sup>88</sup> Forutsatt at disse anses som internasjonale stred. Russland og Canada anser selv disse som del av sitt indre farvann, og opprettholder full suverenitet.

<sup>89</sup> Stokke, O.S., *A legal regime for the Arctic? Interplay with the Law of the Sea Convention*, *Marine Policy*, Volum 31, nr 4, 2007, side 403

<sup>90</sup> McRae, D.M. & Goundrey, D.J., *Environmental Jurisdiction in Arctic Waters: The Extent of Article 234*, *University of British Columbia Law Review*, Vol. 16:2, 1982, side 197-228, side 222: ”in no case could a coastal state enact laws and regulations that could not be made applicable to its territorial sea.”

<sup>91</sup> McRae, side 221: ”It would be absurd to suggest that a vessel could avoid stringent marine pollution laws applicable to the exclusive economic zone in ice-covered areas by traversing the territorial sea.”

<sup>92</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 22 nummer 2 for territorialfarvann og 211(6) for den økonomiske sonen.

<sup>93</sup> McRae, side 225: ”If the area was to be [an international strait] then the coastal state would be unable to (...) impose design, construction and manning standards at times of the year when the area was not ice-covered”, og

innholdet av ”within the limits”, men nøyer seg med å konstatere at territorialfarvann ikke er omfattet av artikkel 234.<sup>94</sup> Dette kan riktignok skyldes at de mente ordlyden var tilstrekkelig klar.

Artikkel 234 og artikkel 211(6) har sitt utspring i diskusjoner mellom forhandlingspartene om behovet for utvidet kyststatsjurisdiksjon i særlig sårbare maritime områder. Diskusjonene var avgrenset til å omhandle den økonomiske sonen alene, og ikke territorialfarvann. Dette kan tale for at forhandlingspartene ikke mente å gi artikkel 234 anvendelse i territorialfarvann.<sup>95</sup>

En annen tolkning av bestemmelsen er at ”within the limits” er ment å gjelde fra den økonomiske sonens ytre grense inn til kyststatens grunnlinje. Denne utvidende tolkningen får i stor grad støtte av de som mener artikkel 234 gir kyststaten videre fullmakter enn regimet for uskyldig passasje i territorialfarvann.<sup>96</sup> Det er også denne tolkningen som må gjelde dersom Canada skal kunne bruke artikkel 234 som juridisk grunnlag for sine nasjonale regelverk om regulering av skipsfart i Arktis, noe som var et uttrykt formål fra Canadas side.<sup>97</sup>

Dersom forhandlingspartene hadde ment å inkludere territorialfarvann er utformingen av bestemmelsen i beste fall klønete. Det er ingen åpenbare hinder for en mer presis utforming av avgrensningsvilkåret. I artikkel 67 av Havrettskonvensjonen gis kyststaten ansvar for fiskestammer ”in waters landward of the outer limits of the exclusive economic zone”, tilsvarende begrep brukes i artikkel 66. Det fremgår videre at de samme forhandlingspartene som utformet artikkel 66 også utformet artikkel 234.<sup>98</sup> Dersom forhandlingspartene hadde ment at den samme geografiske avgrensningen skulle gjelde for artikkel 234 som for artikkel 66, kan det stilles spørsmål ved valget om å benytte to vidt forskjellige betegnelser. Uttalelser

---

videre på side 222: ”(...) the practical difference between the broad and narrow interpretations may well be slight. It is unlikely that reasonable legislation enacted with due regard for navigation but for a purpose unrelated to ice-covered conditions (...) would be inconsistent with those that could be enacted for the exclusive economic zone [utenfor Artikkel 234], unless the coastal state considered that it was necessary to impose design, construction, manning or equipment standards beyond generally accepted international standards.”

<sup>94</sup> McRae, D.M. & Goundrey, D.J., *Extent of article 234*, side 22.

<sup>95</sup> Bartenstein, K., *The Arctic Exception*, side 29 og 30.

<sup>96</sup> Se blant annet Pharand, D. *The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit*, *Ocean Development & International Law*, 38:1-2, 2007, side 3-69, side 47; og Fauchald, O.K., *Frameworks*, side 77.

<sup>97</sup> McDorman, T.L., *Canada, the United States and international law of the sea in the Arctic Ocean*, i Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, *New Horizons in Environmental and Energy Law*, Edward Elgar, 2014, side 253-268, side 260.

<sup>98</sup> Uttalelse fra USA sin representant Bernard Oxman: Artikkel 66 og 234 ”were drafted in large measure by Canada, the USSR and the United States”, Oxman sier riktignok at 234 likevel skal inneha den samme betydningen som 66, se Pharand, D., *Arctic Waters and the Northwest Passage*, side 47



fra USA sin representant ved forhandlingene tyder derimot på at bestemmelsene var ment å ha samme geografiske avgrensning, til tross for den uklare ordlyden i artikkel 234.<sup>99</sup>

Pharand mener artikkel 234 må gis anvendelse fra grunnlinjen, da det er denne både territorialfarvann og den økonomiske sonen måles fra. Forfatteren viser så til to representanter som var deltakende i forhandlingene av artikkel 234, som begge støtter hans syn om en utvidende tolkning av ”within the limits”.<sup>100</sup> Det er derimot uklart i hvilken grad uttalelser fra forhandlingspartene gir veiledning ved tolkningen av artikkel 234.

For at et begrep skal kunne tillegges en betydning som avviker fra dets naturlige ordlyd, må det kunne etableres at forhandlingspartene hadde dette som intensjon.<sup>101</sup> Den første representanten Pharand viser til er Leonard Legault, som under forhandlingene arbeidet som juridisk utreder for det Canadiske utenriksdepartementet. Legault hadde som oppdrag å sikre AWPPA juridisk legitimitet gjennom forhandlingen av artikkel 234. At han i ettertid støtter den eneste tolkningen som ivaretar hans oppdrag er ikke overraskende. Legaults uttalelser kan etter min mening ikke vektlegges tungt, all den tid hans arbeidsgiver under forhandlingene hadde en særlig interesse i å støtte en utvidende tolkning.

Den andre representanten Pharand viser til er den amerikanske utsendingen Bernard Oxman. Som utsending fra skipsfartsnasjonen USA har ikke Oxman det samme insentivet til å støtte en utvidelse av kyststatsjurisdiksjon som Legault, og det er derfor nærliggende å tillegge hans uttalelser større vekt. Det er derimot vanskelig å konkludere med at forhandlingspartenes klare intensjon var at ”within the limits” skulle avvike fra dens naturlige ordlyd, basert på meningen til Oxman alene.

Terskelen er etter min mening særlig høy for å fravike ordlyden i artikkel 234.

Havrettskonvensjonen er en multilateral avtale som er åpen for tilslutning fra nasjoner som selv ikke var med i forhandlingene.<sup>102</sup> Dersom disse skulle måtte forholde seg til vanskelig tilgjengelige uttalelser fra forhandlingspartene, i stedet for bestemmelsens ordlyd, vil dette kunne svekke deres forutberegnelighet.

---

<sup>99</sup> Ibid.

<sup>100</sup> Pharand, D., *Arctic Waters and the Northwest Passage*, side 47.

<sup>101</sup> Wienkonvensjonens artikkel 31(4): ”a special meaning shall be given to a term if it is established that the parties so intended”.

<sup>102</sup> Ruud, M. & Ulfstein, G., *Innføring i folkerett*, fjerde utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2011, side 94.

Statspraksis synes derimot å tale for en utvidende tolkning av ”within the limits”. Både Canada og Russland har implementert nasjonale regelverk med utgangspunkt i artikkel 234.<sup>103</sup> Felles for disse regelverkene er at de ikke begrenses til å kun gjelde i den økonomiske sonen, men også omfatter territorialfarvann.<sup>104</sup>

Det har vært argumentert med at Canadisk og Russisk jurisdiksjonsutøvelse i Arktis går utenfor rammene av internasjonal rett, og at deres praksis ikke bør legges til grunn ved tolkningen av artikkel 234.<sup>105</sup> Det er to forhold som taler imot en slik vurdering. For det første har de andre medlemsstatene alle muligheter til å foreta en rettslig prøving av regelverkene gyldighet, dersom de mener det foreligger brudd på Havrettskonvensjonens bestemmelser. For det andre har regelverkene eksistert over tid, og synes å være akseptert av skipsfartsnæringen.<sup>106</sup> Fraværet av rettslige skritt mot Canada og Russlands jurisdiksjonsutøvelse, kombinert med skipsfartsnæringens innrettelse etter deres nasjonale regelverk kan tale for at det i alle fall tolereres at artikkel 234 kan anvendes utenfor den økonomiske sonen.

Til tross for at ordlyd og statspraksis synes å trekke i ulik retning, er det vanskelig å konkludere med innholdet av ”within the limits” før man har avklart bestemmelsens saklige virkeområde. Dersom kyststaten gis videre jurisdiksjon etter artikkel 234 enn det som følger av regimet om ”innocent passage” i territorialfarvann, vil dette etter min mening fremtvinge en vid tolkning av ”within the limits”. Hvis ikke risikerer man et regime hvor kyststaten kan ikke kan treffe de samme tiltak mot forurensning fra skip langs sin egen kystlinje, som den kan lenger ut i den økonomiske sonen. Det rettslige innholdet i ”within the limits of the exclusive economic zone” må derfor vurderes i lys av artikkel 234 sin saklige rekkevidde, som skal analyseres senere i punkt 5.3.

## 5.2.2 Definisjon av “ice-covered areas”

---

<sup>103</sup> Rayfuse, R., *Coastal state jurisdiction and the Polar Code: a test case for Arctic Oceans governance?*, i Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, New Horizons in Environmental and Energy Law, Edward Elgar, 2014, side 235-252, side 239.

<sup>104</sup> Ibid., side 240.

<sup>105</sup> Ibid., side 243.

<sup>106</sup> Chircop, A., Bunik, I. McConnell, M.L. & Svendsen, K., *Course Convergence? Comparative Perspectives on the Governance of Navigation and Shipping in Canadian and Russian Waters*, *Ocean Yearbook*, nr. 28, 2013, side 291-327, side., side 316.

I tillegg til uklarhet vedrørende artikkel 234 sin anvendelse i territorialfarvann er det reist spørsmål om hvilke klimatiske forutsetninger som må foreligge før bestemmelsen kan anvendes.<sup>107</sup> Etter bestemmelsen gis kyststaten rett til å iverksette og håndheve lover og regler for å forhindre, redusere og kontrollere maritim forurensning fra skip i områder avgrenset til:

*”ice-covered areas (...) where particularly severe climatic conditions and the presence of ice covering such areas for most of the year create obstructions or exceptional hazards to navigation, and pollution of the marine environment could cause major harm to or irreversible disturbance of the ecological balance.”*

Utdraget over reiser spørsmål ved når og hvor et område er å anse som ”ice-covered”, og videre om tilstedeværelsen av is alene er nok til å oppfylle de klimatiske forutsetningene listet opp i artikkel 234.

Hva som ligger i begrepet ”ice” fremgår verken av artikkel 234 eller andre bestemmelser i Havrettskonvensjonen, det er derimot en generell aksept for at definisjonen av ”floating ice” hos Verdens Meteorologiske Organisasjon gjør seg gjeldende.<sup>108</sup> I denne omfattes all form for is man kan møte til havs, uavhengig av om isens opprinnelsessted er på land eller i sjøen.<sup>109</sup>

Tilstedeværelsen av is i enhver form synes derimot ikke å være nok, begrepet ”ice-covered” taler for at det må kreves en ikke ubetydelig mengde for at artikkel 234 skal kunne komme til anvendelse. Graden av isdekke som kreves vil derimot variere med den risikoen istypen som er representert utgjør for skipsnavigasjon. Dette er naturlig da eksempelvis et tynt dekke med mørk nilasis<sup>110</sup> ikke nødvendigvis utgjør den samme risikoen for skip som et isfjell, til tross for at førstnevnte dekker hele området mens sistnevnte ikke gjør det. En slik tolkning understøttes i samme setning av artikkel 234, som forutsetter at isen skaper ”particularly severe climatic conditions” og utgjør ”exceptional hazards to navigation”.

En vurdering basert på risiko ved navigasjon fremfor faktisk mengde is synes også å harmonere godt med etterfølgende avtaler.<sup>111</sup> Til tross for at Polarkoden ikke har trådt i kraft, kan det argumenteres for at dens innhold gir uttrykk for avtalepartenes juridiske meninger og

---

<sup>107</sup> Se blant annet McRae, D.M. & Goundrey, D.J., *Extent of article 234* og Bartenstein, K., *The Arctic Exception*.

<sup>108</sup> Rosenne, S. & Yankov, A., *Article 234*, M.H. Nordquist (red.), United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary, Vol. 4, Dordrecht, 1991, side 392-398, side 397.

<sup>109</sup> WMO-NO.259, WMO Sea-Ice Nomenclature, Terminology, Volume 1, Appendix 1, mars 2014, punkt 1.

<sup>110</sup> Ibid, punkt 2.2: ”A thin elastic crust of ice, easily bending on waves”.

<sup>111</sup> Wienkonvensjonen Artikkel 31.

dermed kan vektlegges.<sup>112</sup> I Polarkoden defineres områder med mindre enn 10% konsentrasjon av is som ”open water[s]” forutsatt at disse ikke inneholder ”ice of land origin”.<sup>113</sup> Det heter videre i samme setning at slike vann er ”freely navigable”, noe som indikerer at isen ved en slik konsentrasjon ikke utgjør noen særskilt hindring for skipsnavigasjon. Det gjøres derimot unntak ved tilstedeværelsen av ”ice of land origin”<sup>114</sup>, da denne typen is inkluderer isfjell, som utgjør en særlig stor risiko for skade på skip. Polarkodens definisjon av ”open water” taler dermed for at også en lav konsentrasjon av is kan skape ”particularly severe climatic conditions” som utgjør ”exceptional hazards to navigation”, som er kravet etter artikkel 234. Et fullstendig isdekke, som ordlyden synes å kreve, er således ikke nødvendig.

Fauchald støtter et slikt synspunkt, og går langt i å antyde at Polarkodens geografiske avgrensning kan legges til grunn ved vurderingen av hva som er å anse som ”ice-covered” etter artikkel 234.<sup>115</sup> Dette synes å strekke definisjonen for langt, da det ikke tas hensyn til sesongvariasjoner, og hvorvidt tilstedeværelsen av is utgjør en tilstrekkelig risiko ved skipsnavigasjon. Videre er ”ice-covered waters” i forgjengeren til Polarkoden, *Guidelines for Ships Operating in Polar Waters*, definert som ”polar waters where local ice conditions present a structural risk to a ship”.<sup>116</sup> Dette taler for at ikke alle områder av Arktis er å anse som ”ice-covered”, og at det dermed må foretas en vurdering ut ifra forholdene i området.

Videre stilles det krav til at ”pollution of the marine environment could cause major harm to or irreversible disturbance of the ecological balance”, det må derimot forutsettes at dette vilkåret er oppfylt all den tid ”particularly severe climatic conditions” og ”exceptional hazards to navigation” foreligger. Forurensning i slike områder vil være særlig skadelig for det maritime miljøet, da de klimatiske forholdene gjør opprydning og begrensnig av skaden svært krevende. Det er i tillegg ikke etablert den samme infrastruktur for håndtering av ulykker i ”ice-covered areas”, noe som begrenser hvilke ressurser som er tilgjengelig for å hjelpe ved forurensning fra skip i slike områder. Det synes videre å være en etablert

---

<sup>112</sup> Wienkonvensjonen 31(3) bokstav c.

<sup>113</sup> Polarkoden, *Introduction*, punkt. 2.10.

<sup>114</sup> WMO-NO.259, WMO Sea-Ice Nomenclature, Terminology, Volume 1, Appendix 1, mars 2014, punkt 1.2.

<sup>115</sup> Fauchald diskuterte riktignok *Guidelines for Ships Operating in Polar Waters* fra 2009, men denne har den samme geografiske avgrensningen som Polarkoden og argumentasjonen vil derfor være like anvendelig i begge regelverkene. Det faktum at deler av Polarkoden er gjort obligatorisk vil i alle tilfeller kun styrke dens vekt som uttrykk for statspraksis.

<sup>116</sup> IMO, *Guidelines for Ships Operating in Polar Waters*, Resolution A1024(26), 2 desember 2009., punkt G-3.5.

oppfatning om at Arktis er et geografisk område særlig sårbart ved forurensning, hvor en oljelekkasje eller annen forurensning fra skip ville være katastrofal for det maritime miljøet.<sup>117</sup>

Tilstedeværelsen av is alene er derimot ikke tilstrekkelig for anvendelse av artikkel 234, det forutsettes i tillegg at området er ”ice-covered (...) for most of the year”. Ordlyden synes å stille krav til at farene ved navigasjon er av en tilnærmet permanent karakter, dette avgrenser mot mer sporadiske farer som oppstår grunnet tilstedeværelsen av is.

Molenaar hevder at vilkåret ”most of the year” forutsetter at området er ”ice-covered” i minimum seks måneder av året.<sup>118</sup> Han viser videre til, med samme argumentasjon som McRae, at isdekke over så lange perioder automatisk oppfyller de klimatiske forutsetningene og sårbarheten i det maritime miljøet som artikkel 234 krever.<sup>119</sup> Bruken av ”most of the year” synes således å danne den tidsmessige konteksten ”particularly severe climatic conditions” og ”exceptional hazards to navigation” skal tolkes i. Det holder ikke at det i kortere perioder oppstår de klimatiske forhold nevnt overfor, men det må kreves at disse vedvarer over lengre tid.

Stadig raskere smelting av is i Arktis gjør at flere områder som tidligere var fullstendig isdekte nå er navigerbare i lengre perioder av året. Dersom denne utviklingen fortsetter, vil dette etter Molenaars tolkning medføre at artikkel 234 sitt stedlige virkeområde blir stadig mindre. Dette synes å være en naturlig konsekvens, da behovet for å treffe unilaterale tiltak mot forurensning fra skip i isdekte områder kan forsvinne med isen. Det er ikke dermed sagt at miljøet er mindre sårbart om isen forsvinner, men terskelen bør i alle tilfeller være høy for å benytte den særskilte unilaterale kompetansen artikkel 234 gir.

Det er således klart at kyststaten kan treffe tiltak etter artikkel 234 i områder hvor de klimatiske forholdene utgjør en tilstrekkelig risiko for navigasjon og det maritime miljø, forutsatt at disse forholdene vedvarer i minimum seks måneder av året. Spørsmålet blir videre om tiltak truffet i medhold av bestemmelsen, også gjør seg gjeldende i de perioder området ikke er ”ice-covered”.

---

<sup>117</sup> Arctic Council, Protection of the Arctic Marine Environment Working Group, Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report, side 134.

<sup>118</sup> Molenaar, E.J., *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, Haag/Boston/London, 1998, side 420.

<sup>119</sup> *Ibid.*, og i tillegg McRae, D.M. & Goundrey, D.J., *Extent of article 234*, side 217.

### 5.2.3 Kumulative klimatiske forutsetninger

Artikkel 234 bruker begrepet ”where” for å beskrive hvilke klimatiske forhold og farer tilstedeværelsen av is må skape for at bestemmelsen skal kunne anvendes. Begrepet er i sin ordlyd uklart, og åpner for både en geografisk tolkning og en tidsmessig tolkning.<sup>120</sup>

Spørsmålet er om artikkel 234 kun kan anvendes *når* visse klimatiske forhold er til stede, eller om den generelt kan anvendes i områder *hvor* slike klimatiske forhold typisk skjer. Hvilken betydning man legger til grunn synes å være avgjørende for om artikkel 234 kan anvendes i områder som periodevis er isfrie.

En utvidende tolkning av ”where” gir kyststaten rett til å iverksette og håndheve lover og regler som har til hensikt å forhindre, redusere og kontrollere maritim forurensning fra skip i områder hvor særlig alvorlige klimatiske forhold og tilstedeværelsen av isdekke mesteparten av året skaper hindring eller særskilte farer ved navigasjon, og forurensning av det maritime miljøet kan påføre stor skade eller uopprettelig forstyrrelse av den økologiske balansen.<sup>121</sup>

Begrepet ”where” får ved denne tolkningen en betydning lik det norske begrepet ”hvor”, og definerer bare det geografiske området kyststaten har kompetanse til å iverksette tiltak mot forurensning av det maritime miljøet. Dette vil innebære at kyststatens jurisdiksjon etter artikkel 234 er lik også i de deler av året hvor området ikke er ”ice-covered”.

En innskrenkende tolkning gir derimot begrepet ”where” en betydning lik det norske begrepet ”når”. Kyststaten vil etter denne tolkningen kun ha rett til å iverksette og håndheve lover og regler mot maritim forurensning fra skip når de klimatiske forutsetningene nevnt overfor faktisk er til stede. Artikkel 234 reduseres etter denne tolkningen til en bestemmelse som kun kan benyttes som et direkte motsvar til en konkret klimatisk trussel, fremfor et mer generelt verktøy for beskyttelse av særlig sårbare miljø i Arktis. Kyststatens jurisdiksjon etter artikkel 234 vil således begrenses til de deler av året hvor området er ”ice-covered”.<sup>122</sup>

Den språklige forståelsen av det engelske begrepet ”where” synes først og fremst å inneha en ren geografisk betydning.<sup>123</sup> Mangelen på et tidsmessig innhold taler dermed for en utvidende tolkning. Det samme gjelder for det spanske begrepet ”donde”<sup>124</sup>, mens det franske ”lorsque”

---

<sup>120</sup> McRae, D.M. & Goundrey, D.J., *Extent of article 234*, side 216

<sup>121</sup> Ibid.

<sup>122</sup> Friisk, A.G., *Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change*, side 20

<sup>123</sup> Websters Dictionary definerer begrepet som ”used after reference to a place”.

<sup>124</sup> Oversatt ved bruk av Google Translate.

oversettes til ”when” og kan tas til inntekt for en innskrenkende tolkning.<sup>125</sup> Det er derimot vanskelig å trekke noen klar konklusjon fra ordlyden alene.

Forhandlingshistorikken til artikkel 234 synes videre å indikere at forhandlingspartene hadde til hensikt å begrense kyststatenes jurisdiksjon til kun å omfatte tiltak som er nødvendige på bakgrunn av klimatiske forhold grunnet tilstedeværelsen av is. I det opprinnelige utkastet av bestemmelsen ble kyststaten gitt kompetanse til å treffe unilaterale tiltak som gikk lengre enn etablerte internasjonale standarder, dersom tiltakene var ”rendered essential by exceptional hazards to navigation or the special vulnerability of the marine environment.”<sup>126</sup> Det samme gjelder Canadas utkast til en artikkel om ”special measures” i særlig sårbare områder, avgitt til Sjøbunnskomiteen i 1973. Også her var kravet for unilateral kompetanse at tiltakene var ”necessary” i lys av ”local geographical and ecological” forhold. Selv om sistnevnte forslag aldri ble inkludert som en del av MARPOL, hevder McRae at utkastet likevel dannet grunnlaget for den videre forhandlingen av artikkel 234, det må således kunne vektlegges som uttrykk for Canadas opprinnelige intensjon med bestemmelsen.<sup>127</sup>

Det er videre argumentert med at en utvidende tolkning ikke harmoner med opplistingen av klimatiske forutsetninger i artikkel 234.<sup>128</sup> Dersom ”where” kun har til hensikt å definere det generelle geografiske området bestemmelsen dekker, og kyststaten uansett står fritt til å treffe unilaterale tiltak også i de perioder området er isfritt, hadde det holdt å vise til områder som er ”ice-covered (...) for most of the year”. Et slikt område, hevdes det, ville uansett hatt ”severe climatic conditions” som medførte ”exceptional hazards to navigation”, og forurensning av området ville skapt ”major harm to or irreversible disturbance” av det maritime miljøet.<sup>129</sup> Å vise til disse klimatiske forholdene synes derfor ikke å ha noen selvstendig verdi dersom den utvidende tolkningen av ”where” legges til grunn.

Som skissert tidligere kan det derimot tenkes at opplistingen av klimatiske forhold er kumulative kvalifikasjoner som definerer begrepet ”ice-covered” i artikkel 234. En slik tolkning avgrenser mot områder som er isdekket, men ikke utgjør den faren mot miljø og navigering som kreves etter bestemmelsen.<sup>130</sup> Dersom dette legges til grunn vil opplistingen

---

<sup>125</sup> Bartenstein, K., *The Arctic Exception*, side 30.

<sup>126</sup> McRae, D.M. & Goundrey, D.J., *Extent of article 234*, side 217.

<sup>127</sup> *Ibid.*, side 213.

<sup>128</sup> Bartenstein, K., *The Arctic Exception*, side 30.

<sup>129</sup> Se blant annet Friisk, A.G., *Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change*, side 20.

<sup>130</sup> Eksempelvis områder som er dekt av nilasis eller lignende istyper som ikke utgjør en ekstrem risiko for navigasjon.

av forhold ikke være unødvendig, selv om den utvidende tolkningen av ”where” skulle legges til grunn. Det må derimot poengteres at en slik tilnærming er særlig teoretisk, da det er lite sannsynlig at et område som er isdekt i over seks måneder ikke automatisk vil utgjøre den faren mot miljø og navigering som kreves etter artikkel 234. Bare kulden i slikt område er sannsynligvis nok til å skape utfordringer for navigering, og samtidig gjøre miljøet særlig utsatt.<sup>131</sup> Dette svekker vektingen av argumentasjonen. Opplistingen av klimatiske forhold synes dermed å tale for en innskrenkende tolkning av ”where”, etter argumentasjonen i forrige avsnitt.

Artikkel 234 har likheter med artikkel 211(6) i måten de ble fremforhandlet på, men også i deres innhold og struktur.<sup>132</sup> Det kan derfor undersøkes om artikkel 211(6) gir veiledning til tolkningen av begrepet ”where” i artikkel 234. Førstnevnte fastslår at kyststaten kan iverksette tiltak som er utenfor etablerte internasjonale standarder, i ”special areas”, dersom ”special mandatory measures” for forhindring av forurensning fra skip ”is required for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological conditions (...) as well as its utilization (...) and the particular character of its traffic”.<sup>133</sup> Opplistingen i artikkel 211(6) har store likheter med opplistingen i artikkel 234, når disse i tillegg er ”required” for å iverksette tiltak kan det tale for at samme begrensning må gjelde for artikkel 234. En slik tolkning vil i så fall tale for en innskrenkende tolkning av begrepet ”where”.

Det er derimot også forskjeller imellom bestemmelsene som kan tale for en utvidende tolkning av begrepet ”where” i artikkel 234. Opplistingen av klimatiske forhold i artikkel 234 synes å være veiledende for hvilke geografiske områder som omfattes av bestemmelsen, mens opplistingen i artikkel 211(6) kun angir hvilket formål tiltak kyststaten iverksetter i ”special areas” skal ivareta.<sup>134</sup> De klimatiske forholdene nevnt i artikkel 211(6) synes derfor å være en avgrensning av bestemmelsens saklige virkeområde, hvorav opplistingen i artikkel 234 angår bestemmelsens stedlige rekkevidde. Denne forskjellen, sett i sammenheng med de andre strenge kravene for anvendelse av artikkel 211(6)<sup>135</sup>, kan tyde på at avtalepartene med inkluderingen av artikkel 234 mente å etablere et eget regime som gav kyststaten en videre

---

<sup>131</sup> I polarkoden er kulden nevnt som en egen ”source of hazard”, se Polarkoden, *Introduction*, pkt. 3.1.3.

<sup>132</sup> McRae, D.M. & Goundrey, D.J., *Extent of article 234*, side 218.

<sup>133</sup> Havrettskonvensjonens artikkel 211(6).

<sup>134</sup> Friisk, A.G., *Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change*, side 21.

<sup>135</sup> Se punkt 4.2.4.



kompetanse i ”ice-covered areas” enn det som gjelder i andre ”special areas” etter artikkel 211(6).<sup>136</sup>

Etterfølgende statspraksis taler også for en utvidende tolkning av artikkel 234. Verken Russisk eller Canadisk lovverk gitt i medhold av bestemmelsen avgrenses til perioder hvor områdene de dekker er ”ice-covered”.<sup>137</sup> USA, som har etablert seg som den største kritikeren av Russisk og Canadisk jurisdiksjonsutøvelse blant de arktiske kyststatene, har heller ikke eksplisitt uttalt at de støtter en innskrenkende tolkning fremfor en utvidende.<sup>138</sup> At eksisterende statspraksis taler i favør av den tolkningen som gir kyststaten videst jurisdiksjon er derimot ikke overraskende. Det kan argumenteres for at både Russland og Canada utnytter uklarheten i artikkel 234, for å sikre seg selv størst mulig jurisdiksjon i Arktiske farvann, og at deres praksis dermed ikke bør legges til grunn ved tolkningen av bestemmelsen.<sup>139</sup> Regelverkernes lange levetid<sup>140</sup> og det internasjonale samfunns innrettelse må derimot tillegges vekt, og så lenge Canada og Russland ikke blir rettslig utfordret på dette området taler dette for at avtalepartene i alle fall til en viss grad aksepterer deres jurisdiksjonsutøvelse. Deres praksis må dermed kunne legges til grunn, og vektlegges som støtte for en utvidende tolkning ved vurderingen av begrepet ”where” i Artikkel 234.

Dersom man legger en innskrenkende tolkning av ”where” til grunn vil dette medføre en rekke praktiske utfordringer ved håndheving av artikkel 234. Det vil i praksis måtte kreves to ulike regelsett, et for området når de klimatiske forutsetningene i bestemmelsen er til stede, og et for når de ikke er til stede. Man vil måtte ha mekanismer for å avgjøre når forholdene er tilstrekkelig risikable, og videre et system som sikrer at tiltakene publiseres på en måte som gir aktørene i området mulighet til å innrette seg. De klimatiske forholdene i Arktis er ikke statiske, endringer i tilstedeværelsen av is vil dermed variere og være vanskelige å forutse. Et slikt regime med to ulike regelsett vil kunne hevdes å svekke forutsigbarheten til skipsaktørene i en grad som overgår terskelen om ”due regard to navigation” i artikkel 234.<sup>141</sup>

---

<sup>136</sup> Friisk, A.G., *Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change*, side 21

<sup>137</sup> Ibid.

<sup>138</sup> Ibid.

<sup>139</sup> Chircop, A., Bunik, I. McConnell, M.L. & Svendsen, K., *Course Convergence? Comparative Perspectives on the Governance of Navigation and Shipping in Canadian and Russian Waters*, *Ocean Yearbook*, nr. 28, 2013, side 291-327, side 304

<sup>140</sup> Blant annet AWPPA som eksisterte før Artikkel 234 ble skapt.

<sup>141</sup> Mer om denne begrensningen i Artikkel 234 sitt saklige virkeområde i punkt 5.3.5.

Den tradisjonelle argumentasjonen mot en utvidende tolkning av artikkel 234 synes som nevnt overfor å være at denne gjør at ”severe climatic conditions” og ”exceptional hazards to navigation” blir unødvendige forutsetninger, da disse uansett vil være til stede i ”ice-covered areas”. Dersom en innskrenkende tolkning ikke legges til grunn, hva var da forhandlingspartenes mening med å inkludere disse klimatiske forutsetningene? I lys av vurderingene gjort overfor synes disse forutsetningene å ha sitt innhold også ved en utvidende tolkning, da som kvalifiserende vilkår for bedømmelsen av hva som er å regne som et ”ice-covered area” etter artikkel 234.

Til tross for fortsatt uklarhet er det nærliggende å konkludere med at en utvidende tolkning av begrepet ”where” må legges til grunn ved vurderingen av artikkel 234. Dette betyr derimot ikke at tiltak truffet i medhold av bestemmelsen ikke gjør seg gjeldende i isfrie perioder. Kyststaten avgrenses derimot mot å treffe unilaterale tiltak der disse klimatiske forholdene ikke vedvarer i minimum seks måneder av året.

## **5.3 Kyststatens rettigheter etter artikkel 234**

### **5.3.1 Forholdet til IMO og internasjonale standarder**

Artikkel 234 skiller seg vesentlig fra andre bestemmelser om beskyttelse av det maritime miljøet, da den ikke inneholder krav om at tiltak truffet i medhold av bestemmelsen på forhånd må godkjennes av IMO. Mangelen på et slikt påbud er unikt, og innebærer at kyststaten gis en unilateral kompetanse i egne maritime soner som strekker seg videre enn Havrettskonvensjonens jurisdiksjonsregler for både territorialfarvann og den økonomiske sonen.<sup>142</sup> Konsekvensen er at kyststatens tiltak kun blir gjenstand for rettslig prøving dersom det oppstår tvist i etterkant av regelens ikrafttredelse.

Kyststatens kompetanse etter artikkel 234 synes heller ikke å være begrenset til generelt aksepterte internasjonale regler og standarder, da slike ikke er omtalt i bestemmelsen. Det er derimot argumentert for at de obligatoriske delene av Polarkoden vil kunne danne regler og standarder som begrenser artikkel 234.<sup>143</sup> Dette vil behandles nærmere i del 6 av oppgaven.

---

<sup>142</sup> For en generell gjennomgang av Havrettskonvensjonens regler om beskyttelse av det maritime miljøet se punkt 3 i denne oppgaven.

<sup>143</sup> Se blant annet Fauchald, O.K., *Frameworks*.

### 5.3.2 Lovgivende og utøvende jurisdiksjon

Kyststaten kan etter artikkel 234 både ”adopt” og ”enforce” lover og regler for å forhindre, redusere og kontrollere maritim forurensning fra skip. Dette innebærer at kyststaten ikke bare kan utforme regelverk som blir bindende for fremmede fartøy, den kan også treffe tiltak for å sikre at nevnte regelverk blir fulgt. Dette er nok et særtrekk ved artikkel 234, da kyststatens utøvende jurisdiksjon etter andre bestemmelser i Havrettskonvensjonen er svært begrenset utenfor egne interne farvann.<sup>144</sup>

Lover og regler kyststaten fremmer etter artikkel 234 må ha som formål å være til ”prevention, reduction and control” av maritim forurensning fra skip i ”ice-covered areas”, det er derimot ingen nærmere beskrivelse av hvilke type tiltak som oppfyller dette formålet. At bestemmelsen bruker ”exceptional hazards to navigation” som en beskrivelse på farer mot det maritime miljøet kan derimot tyde på at også tiltak for å fremme sikkerhet ved navigasjon omfattes av bestemmelsen, så lenge det overordnede formålet er å forhindre skipsbasert forurensning.<sup>145</sup> Dette innebærer at kyststaten i medhold av artikkel 234 også kan treffe tiltak som angår fremmede skips konstruksjon, design, bemanning og utstyr. En slik tolkning synes naturlig da sikkerhet ved navigasjon i Arktis er direkte knyttet til risikoen for forurensning av miljøet, det er derfor naturlig at også sikkerhetstiltak kan omfattes av artikkel 234. Statspraksis synes å støtte en slik tolkning, da både russisk og canadisk regelverk i medhold av artikkel 234 inneholder rene sikkerhetskrav i tillegg til miljøbestemmelser.<sup>146</sup>

Artikkel 234 inneholder også en rekke begrensninger i kyststatens kompetanse, disse skal undersøkes nærmere i punktene under.

### 5.3.3 Diskrimineringsforbud

Lover og regler truffet i medhold av artikkel 234 må videre være ”non-discriminatory”. Begrepet er nærmere beskrevet i artikkel 227 hvor det fremgår at ingen stater ved utøvelsen av sine rettigheter etter Havrettskonvensjonen skal ”discriminate in form or in fact against vessels of any other State”. Både direkte og indirekte diskriminering av andre stater er således

---

<sup>144</sup> Se punkt 3 i denne oppgaven.

<sup>145</sup> Bartenstein, K., *The Arctic Exception*, side 38

<sup>146</sup> Luttman, P., *Ice-Covered Areas under the Law of the Sea Convention: How Extensive are Canada's Coastal State Powers in the Arctic?*, *Ocean Yearbook* 29, 2015, side 85-124, side 96.

forbudt. Artikkel 227 er gjeldende for del XII i Havrettskonvensjonen, og er derfor styrende for tolkningen av ”non-discriminatory” også i artikkel 234.

#### **5.3.4 Krav til vitenskapelige bevis**

Det stilles videre krav til at tiltak truffet i medhold av artikkel 234 må være basert på ”the best available scientific evidence”. En slik avgrensning sikrer at kyststaten må ha en veloverveid og saklig grunn for treffe tiltak som potensielt begrenser andres rett til å navigere i området. Artikkel 61 i Havrettskonvensjonen inneholder en liknende bestemmelse, det kreves etter denne at kyststaten for å bevare fiskebestander må ta ”into account the best scientific evidence available to it”. Ordlyden er ulik artikkel 234, ved at det i artikkel 61 skal tas hensyn til de vitenskapelige bevis som er tilgjengelige for kyststaten, mens det for artikkel 234 må tas hensyn til vitenskapelige bevis generelt. Artikkel 234 stiller således høyere krav til de vitenskapelige bevisene som må foreligge enn det som gjelder for artikkel 61.<sup>147</sup> Dersom en tvist skulle oppstå vil kyststaten måtte påvise at internasjonalt aksepterte vitenskapelige bevis støtter tiltakene som treffes i medhold av artikkel 234. Dette sikrer at kyststaten ikke utnytter sin unilaterale kompetanse.

#### **5.3.5 Hensynet til navigasjon**

Til sist stilles det krav om at de lover og regler kyststaten treffer i medhold av artikkel 234 skal ha ”due regard to navigation”. Den praktiske betydningen av et slikt forbehold er ikke nærmere beskrevet, men det er nærliggende å tro at det med ”navigation” pekes til Havrettskonvensjonens regimer for navigasjon i havets ulike maritime soner.<sup>148</sup>

Avgjørende for begrensningens innhold blir betydningen av ”due regard”. Begrepet har ingen presis juridisk definisjon, men er brukt i andre deler av Havrettskonvensjonen for å beskrive en stats plikt til å ta hensyn til andre staters tilgrensende interesser.<sup>149</sup> En liknende tilnærming synes naturlig også for artikkel 234. Flaggstaten har et ønske om en mest mulig fri navigasjon i kyststatens maritime soner, og dette er noe kyststaten må ta hensyn til og balansere mot sitt eget behov for beskyttelse av miljøet ved tiltak truffet i medhold av artikkel 234.

---

<sup>147</sup> Bartenstein, K., *The Arctic Exception*, side 40

<sup>148</sup> Transittpassasje, uskyldig passasje og fri navigasjon, se kapittel 3.

<sup>149</sup> Se blant annet Havrettskonvensjonens artikkel 60(3) andre punktum.

Bestemmelsen sier derimot ikke noe om vektingen av de ulike interessene, eller i hvilken grad Havrettskonvensjonens regler om navigasjon i de maritime sonene binder kyststaten.

I følge McRae gir begrepet ”due regard to navigation” i alle fall en bekreftelse på at en eller annen form for navigasjon vil måtte tillates, også i ”ice-covered areas”.<sup>150</sup> Etter dette vil tiltak som forbyr fremmede staters navigasjon i et område aldri ivareta kravet om ”due regard to navigation”. Dette synes derimot å være en noe rigid tolkning, da det kan tenkes tilfeller der de klimatiske forholdene er av en så faretruende karakter at risikoen ved navigasjon klart utveier behovet for å navigere. En slik tolkning støttes av blant annet Luttmann, som anfører at kyststaten kan påvirke navigasjon, og i ytterste grad nekte den, dersom dette er nødvendig for å ivareta artikkel 234 sitt formål.<sup>151</sup> Luttmanns tolkning forutsetter dermed at artikkel 234 danner et særskilt regime for navigasjon i ”ice-covered areas” som ikke er bundet av Havrettskonvensjonens ordinære regler om navigasjon i de maritime sonene.

Kyststatens kompetanse etter artikkel 234 må i alle tilfeller kunne strekkes lengre enn hva som gjelder etter Havrettskonvensjonens bestemmelser i den økonomiske sonen.<sup>152</sup> Dersom bestemmelsen skulle begrenses til regimet om ”innocent passage” i dette området, ville artikkel 234 miste sitt innhold og bli overflødig.<sup>153</sup> Bestemmelsen fungerer som et unntak fra Havrettskonvensjonens alminnelige regler om navigasjon i den økonomiske sonen, kyststaten kan dermed treffe tiltak som går lengre enn disse uten at dette bryter med kravet om ”due regard to navigation”.

Det kan derimot tenkes at kyststaten med ”due regard to navigation” er avgrenset fra å treffe tiltak i den økonomiske sonen som er strengere enn Havrettskonvensjonens regime om ”innocent passage” i territorialfarvann. En slik avgrensning harmonerer godt med en snever tolkning av artikkel 234, da man unngår at kyststaten gis videre rett i et område som er lengre unna dens egen kyst. Den praktiske betydningen av en slik tilnærming er at kyststaten gis lik lovgivende og utøvende jurisdiksjon i den økonomiske sonen som i dens territorialfarvann. Kyststater i ”ice-covered areas” har dermed en videre kompetanse til å treffe tiltak mot forurensning fra skip i den økonomiske sonen, men er likevel begrenset til regimet om ”innocent passage”. Dette betyr blant annet at kyststaten ikke kan lage regler om design, konstruksjon, bemanning og utstyr som er strengere enn generelt aksepterte internasjonale

---

<sup>150</sup> McRae, D.M. & Goundrey, D.J., *Extent of article 234*, side 221.

<sup>151</sup> Luttmann, P., *Ice-Covered Areas under LOSC*, side 96.

<sup>152</sup> Se punkt 4.2.3.

<sup>153</sup> Bartenstein, K., *The Arctic Exception*, side 42.

regler og standarder.<sup>154</sup> Fremmede stater kan heller ikke pålegges krav som har ”the practical effect of denying or impairing” deres rett til uskyldig passasje.<sup>155</sup>

Det kan spørres om en tolkning hvor artikkel 234 er bundet av de generelle reglene om ”innocent passage” i territorialfarvann gir kyststaten den lovgivende og utøvende jurisdiksjonen som kreves for å beskytte Arktis mot forurensing fra skip. Etterfølgende regelverk synes å svare avkreftende. Polarkoden, som i likhet med artikkel 234 har som formål å blant annet beskytte det maritime miljøet i Arktis, inneholder obligatoriske krav til design, konstruksjon, bemanning og utstyr som går lengre enn dagens generelt aksepterte internasjonale regler og standarder.<sup>156</sup> Det samme gjelder kanadisk og russisk lovgivning i Arktis, som også rekker videre enn hva som fremgår av SOLAS og MARPOL, blant annet ved å innføre nulltoleranse for tilsiktet utslipp av olje og avfall i tillegg til obligatoriske registreringssystemer for fartøy.<sup>157</sup>

Dersom forhandlingspartene hadde ment at artikkel 234 skulle begrenses til regimet om ”innocent passage” i territorialfarvann, og ”transit passage” i internasjonale stred kunne dette ha fremgått klart av ordlyden. Bruken av ”due regard” synes å danne et eget regime for navigasjon, hvor forholdet mellom retten til navigasjon og beskyttelsen av miljøet må avveies mot hverandre. Kyststaten kan således treffe tiltak for å forhindre, redusere og kontrollere maritim forurensning fra skip etter artikkel 234, og nevnte tiltak kan begrense eller forhindre navigasjon men kun i den grad dette er nødvendig for å oppfylle bestemmelsens formål.

Denne tolkningen av ”due regard to navigation” påvirker også vurderingen av ”within the limits” i artikkel 234, som omtalt overfor.<sup>158</sup> Kyststaten har en videre jurisdiksjon i den økonomiske sonen enn det som gjelder etter Havrettskonvensjonens regler om navigasjon i territorialfarvann. Dette må bety at artikkel 234 også gjelder i territorialfarvann, da noe annet vil innebære at kyststaten får en mer begrenset jurisdiksjon i en maritim sone som er nærmere

---

<sup>154</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 21(2).

<sup>155</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 21(1) bokstav a.

<sup>156</sup> For mer om Polarkoden se punkt 6.

<sup>157</sup> Rayfuse, R., *Coastal state jurisdiction and the Polar Code: a test case for Arctic Oceans governance?*, i Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, New Horizons in Environmental and Energy Law, Edward Elgar, 2014, side 235-252, side 239-240

<sup>158</sup> Se punkt 5.3.1.

grunnlinjen. ”Within the limits” må dermed tolkes utvidende, slik at artikkel 234 gis anvendelse fra grunnlinjen og ut til den økonomiske sonens ytre grense.<sup>159</sup>

## 5.4 Bestemmelsens rettslige innhold

Med bakgrunn i vurderingene overfor kan artikkel 234 tillegges følgende innhold:

(1) Kyststaten kan utforme og håndheve regelverk som har til formål å forhindre, redusere og kontrollere maritim forurensning fra skip. Tiltak i medhold av bestemmelsen er ikke begrenset til generelt aksepterte internasjonale regler og standarder, og kan stille krav til fartøys design, konstruksjon, bemanning og utstyr når dette er nødvendig.

(2) Kyststaten kan treffe tiltak i medhold av artikkel 234 fra grunnlinjen som danner utgangspunktet for territorialsjøen og ut til den økonomiske sonens yttergrense.<sup>160</sup>

(3) Bestemmelsen kan kun anvendes når tilstedeværelsen av is utgjør en eksepsjonell risiko for det maritime miljøet. Det kreves at denne risikoen vedvarer i minimum seks måneder av året.

(4) Kyststaten kan kun påvirke fremmede staters rett til navigering når dette er nødvendig for å forhindre, redusere og kontrollere maritim forurensning fra skip. Det stilles krav til at kyststatens tiltak er forholdsmessige, og basert på internasjonalt anerkjente vitenskapelige bevis.

## 5.5 Konklusjon

Som belyst i analysen overfor består artikkel 234 av en rekke uklare formuleringer som åpner for ulike tolkninger av dens rekkevidde. Disse uklarhetene, samt mangelen på veiledning i forhandlingspartenes forarbeider er med på å svekke bestemmelsens rolle som verktøy for kyststatenes beskyttelse av Arktis. Det er tross alt kyststaten som må bevise at de lover og regler som treffes i medhold av bestemmelsen er innenfor dens saklige og stedlige virkeområde. Når disse grensedragningene er uklare, kan dette føre til at kyststaten avstår fra å treffe tiltak for å beskytte miljøet mot skipsbasert forurensning.<sup>161</sup> Av fem arktiske

---

<sup>159</sup> Som den fremgår av artikkel 57 i Havrettskonvensjonen.

<sup>160</sup> Maksimalt 200 nm fra grunnlinjen, jf. Havrettskonvensjonens artikkel 57.

<sup>161</sup> Bartenstein, K., *The Arctic Exception*, side 45

kystnasjoner er det bare Russland og Canada som har nasjonale regelverk basert på artikkel 234.<sup>162</sup> I tillegg baserer bestemmelsen seg på unilaterale tiltak, noe som er uheldig da kyststatene vil kunne tolke dens innhold ulikt. Dette kan føre til at det innføres vidt forskjellige regimer for beskyttelse av miljøet, noe som vil kunne være en belastning for skipsfarten. Unilateral kompetanse åpner også for at kyststaten fremmer sine egne særinteresser på bekostning av det internasjonale felleskapet. Det er således knyttet stor spenning til innføringen av Polarkoden, et regionalt regime for sikkerhet av miljø og navigasjon i Arktis og Antarktis. Dette regelverket, og dets forhold til artikkel 234 vil kommenteres i punkt 6 under.

---

<sup>162</sup> Både Danmark, Norge og USA anerkjenner derimot at artikkel 234 gir kyststaten en utvidet jurisdiksjon i Arktis, se Rayfuse, R., *Coastal state jurisdiction and the Polar Code: a test case for Arctic Oceans governance?*, i Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, New Horizons in Environmental and Energy Law, Edward Elgar, 2014, side 235-252, side 239.



# 6 Polarkoden

## 6.1 Innledning

Det første steget i retning av et konsolidert regionalt regelverk for skipsfart i Arktis kom i 2002, da IMO lanserte sine Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters.<sup>163</sup> Disse ble i 2009 utvidet til å omfatte Antarktis, og ble dermed omdøpt til Guidelines for Ships Operating in Polar Waters.<sup>164</sup> Med utgangspunkt i disse retningslinjene utviklet IMO Polarkoden, et internasjonalt bindende regelverk for navigasjon og miljø sikkerhet i polare farvann. Polarkoden består av både obligatoriske regler og valgfrie retningslinjer som blant annet setter krav til konstruksjon av fartøy, danner prosedyrer ved navigasjon og standarder for forhindring av forurensning ved operasjoner i Arktis eller Antarktis.<sup>165</sup> Polarkoden skal gjennomføres som tillegg til SOLAS og MARPOL, og er ventet å tre i kraft 1. januar 2017.<sup>166</sup>

Polarkoden er et teknisk instrument, og det faller utenfor denne oppgavens formål å vurdere innholdet i de konkrete krav til blant annet konstruksjon, redningsutstyr og trening av mannskap. Det er derimot av interesse å undersøke Polarkodens potensielle samspill med andre internasjonale regler om navigasjon og miljøbeskyttelse på havet. Det skal i det følgende særlig rettes søkelys på Polarkodens forhold til Havrettskonvensjonens artikkel 234.

## 6.2 Struktur og innhold

Polarkoden er delt inn i to deler, en sikkerhetsdel (del I) og en miljødél (del II). Begge disse delene består av et sett obligatoriske regler (I-A og II-A), og et sett veiledende retningslinjer (I-B og II-B). Del I blir implementert som et nytt kapittel i SOLAS, mens del II blir fordelt over fire tillegg til MARPOL.<sup>167</sup>

Polarkoden består av en innledning og to hoveddeler. Samspillet mellom sikkerhet og miljø fremgår blant annet av innledningens punkt 5, hvor det heter at "any safety measure taken to

---

<sup>163</sup> IMO, *Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters*, MSC/Circ.1056, MEPC/Circ.399, 6 februar 2002.

<sup>164</sup> IMO, *Guidelines for Ships Operating in Polar Waters*, Resolution A1024(26), 2 desember 2009.

<sup>165</sup> McDorman, T.L., *A Note on the Potential Conflicting Treaty Rights*, side 141.

<sup>166</sup> <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx>, avlest 30. Mai 2016.

<sup>167</sup> Jensen, Ø., *Polar Code 2016*, Side 69.

reduce the probability of an accident, will largely benefit the environment”.<sup>168</sup> Det er således enighet om, i alle fall mellom avtalepartene, at miljø og sikkerhet er tett bundet sammen. Dette synes å støtte opp under argumentasjonen i punkt 5.3.2 over, hvor det anføres at også rene sikkerhetstiltak kan treffes i medhold av Havrettskonvensjonens artikkel 234.

I punkt 7 av innledningen fremgår det at forfatterne av koden har benyttet en ”holistic approach” for å identifisere og redusere risiko ved navigering. En slik begrepsbruk synes ikke å være noe annet enn en anerkjennelse av at Polarkoden ikke klarer å dekke alle sikkerhets- og miljøbehov, men at den som helhet er god. Jensen mener at forfatterne i punkt 7 forsøker å beskytte seg selv fra kritikk mot de deler av Polarkoden som er for svake.<sup>169</sup> Polarkoden er tidligere kritisert for å ikke inneholde strenge nok miljøbestemmelser.<sup>170</sup>

Polarkodens sikkerhetsdel er fordelt over 12 kapitler. Hvert kapittel inneholder et overordnet mål, funksjonelle krav for å oppnå dette målet, og en rekke tilleggsbestemmelser.<sup>171</sup> Denne målbaserte tilnærmingen har blitt mer vanlig ved utformingen av strukturelle standarder for skip.<sup>172</sup> En slik tilnærming skaper et mer dynamisk regelverk, og sikrer at søkelys rettes mot bestemmelsenes formål. Dette kan derimot også føre til usikkerhet vedrørende tolkningen av sikkerhetsbestemmelsene, og ulik praksis mellom statene.

Miljødelen av Polarkoden har en annen struktur enn sikkerhetsdelen, og inneholder ikke målbasert regelverk. Den obligatoriske delen består av fem kapitler, som inneholder bestemmelser om ulike typer utslipp. I arktiske farvann er det blant annet totalforbud mot utslipp av olje fra skip, og utslipp av giftige gasser.<sup>173</sup>

Til forskjell fra Havrettskonvensjonens artikkel 234 pålegges ansvaret for overholdelse av Polarkoden i all hovedsak flaggstaten.<sup>174</sup> Dette åpner for såkalte ”flags of convenience”, en betegnelse brukt om rederienes mulighet til å registrere sine fartøy i de stater som best ivaretar deres interesser. For å kunne sikre miljøet der Polarkoden ikke gir tilstrekkelig vern, må kyststaten dermed legge sin lit til Havrettskonvensjonens artikkel 234. Forholdet mellom disse to regelsettene vurderes i neste punkt.

---

<sup>168</sup> Polarkoden, Preamble, punkt 5.

<sup>169</sup> Jensen, Ø., *Polar Code 2016*, side 68.

<sup>170</sup> Friisk, A.G., *Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change*, side 30.

<sup>171</sup> Regulation 1.1, del I-A i Polarkoden.

<sup>172</sup> Jensen, Ø., *Polar Code 2016*, side 70.

<sup>173</sup> Regulation 1.1.1., Part II-A, Polarkoden.

<sup>174</sup> Friisk, A.G., *Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change*, side 30.

## 6.3 Forholdet til Havrettskonvensjonen

### 6.3.1 Forholdsbestemmelser

Wienkonvensjonen åpner for at det ved utformingen av internasjonale traktater kan inkluderes bestemmelser som avklarer dens forhold til andre regelverk.<sup>175</sup> Slike forholdsbestemmelser eksisterer i ulike varianter i både Havrettskonvensjonen, SOLAS og MARPOL. Det skal i det følgende undersøkes om disse kan avklare forholdet mellom Polarkoden og artikkel 234.

Havrettskonvensjonens artikkel 237(1) fastslår at bestemmelser i del XII (som inneholder artikkel 234) ikke er til hinder for at partene kan inngå avtaler som angår beskyttelse og bevaring av det maritime miljøet, så lenge disse fremmer de generelle prinsippene i Havrettskonvensjonen. Det er ingenting i denne bestemmelsen som taler for at kyststatens jurisdiksjon etter artikkel 234 endres ved Polarkodens ikrafttredelse, tvert i mot synes artikkel 237(1) å forutsette at Polarkoden er i samsvar med Havrettskonvensjonen.

MARPOL har i artikkel 9(2) angitt retningslinjer for dens forhold til Havrettskonvensjonen. Det følger av bestemmelsen at:

*”Nothing in the present Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea (...) nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction”.*

Bruken av begrepet ”present Convention” kan tyde på at det kun er konvensjonen på tidspunktet den ble skrevet som er omfattet av artikkelen, dette vil i så fall avgrense mot Polarkoden, som er lagt til i etterkant. Begrepet blir derimot gjennomgående brukt i konvensjonen, og det er bred enighet om at artikkel 9(2) også omfatter etterfølgende tillegg til MARPOL.<sup>176</sup> Heller ikke denne bestemmelsen taler for at kyststatens jurisdiksjon etter Havrettskonvensjonens artikkel 234 endres ved ikrafttredelsen av Polarkoden.

SOLAS inneholder ingen lignende bestemmelse om forholdet til Havrettskonvensjonen. Det ble derfor i forbindelse med implementering av Polarkoden utformet en regulering som avklarer forholdet til internasjonal rett. Det følger av kapittel XIV, punkt 2.5 at ”Nothing in

---

<sup>175</sup> Wienkonvensjonens artikkel 30(2).

<sup>176</sup> McDorman, T.L., *A Note on the Potential Conflicting Treaty Rights*, side 151.

this chapter shall prejudice the rights or obligations of states under international law”.

Artikkel 234 som del av Havrettskonvensjonen er åpenbart en del av ”international law”, og det er dermed klart at kyststaten har sin jurisdiksjon i behold også her.<sup>177</sup>

### 6.3.2 Polarkoden som internasjonal standard

Det skal i det følgende tas stilling til forholdet mellom Havrettskonvensjonen, Polarkoden og generelt aksepterte internasjonale regler og standarder. Havrettskonvensjonen fungerer som et overordnet rammeverk for skipsfart, og gir generelle regler ”primarily apportioning competence while leaving technical rules and regulations to the relevant conventions”.<sup>178</sup>

Internasjonale regler og standarder fungerer som en utvidelse av dette rammeverket, og gjennomfører de generelle bestemmelsene i Havrettskonvensjonen.<sup>179</sup> Kyststaten er etter regimet om ”innocent passage” generelt sett avgrenset fra å treffe unilaterale tiltak mot forurensning som er strengere enn internasjonale regler og standarder.<sup>180</sup> Polarkoden vil således kunne begrense eller utvide kyststatens rettigheter, dersom de blir ansett som internasjonale standarder ved ikrafttredelse.

En vurdering av hva som er å anse som generelt aksepterte standarder ligger utenfor denne oppgaven, men Jensen synes å mene at i alle fall deler av Polarkoden vil kunne kvalifisere som dette etter kodens ikrafttredelse.<sup>181</sup> Dette vil i så tilfelle innebære at Polarkoden danner en øvre grense for hvilke nasjonale tiltak kyststaten kan treffe mot forurensning fra skip etter de ordinære reglene om navigasjon i Havrettskonvensjonen. Fauchald mener at dette også må legges til grunn ved vurderingen av artikkel 234, og anfører at en bindende Polarkode drastisk vil begrense kyststatens jurisdiksjon etter bestemmelsen.<sup>182</sup>

Hvorvidt Polarkoden påvirker anvendelsen av artikkel 234 avhenger av hvordan man vurderer kravet om ”due regard to navigation”, og dens forhold til internasjonale regler og standarder. Fauchald mener at kyststaten ikke kan ta ”due regard to navigation” og samtidig ha regelverk som er strengere enn internasjonale standarder. Det kan derimot spørres hvilket insentiv kyststatene har til å støtte og implementere et regelverk som tar fra dem jurisdiksjonen de

---

<sup>177</sup> Jensen, Ø., *Polar Code 2016*, side 77

<sup>178</sup> International Law Association London Conference, Final Report, 2001, side 32.

<sup>179</sup> Jensen, Ø., *Polar Code 2016*, side 78.

<sup>180</sup> Se punkt 4 i oppgaven.

<sup>181</sup> Jensen, Ø., *Polar Code 2016*, side 78.

<sup>182</sup> Fauchald, O.K., *Frameworks*, side 83

innehar etter artikkel 234.<sup>183</sup> Som det fremgår av analysen i punkt 5 er denne forfatteren uenig i Fauchalds konklusjon. Artikkel 234 danner en spesialregel som skal ta hensyn til, men ikke er bundet av generelt aksepterte internasjonale regler og standarder. Både Bartenstein<sup>184</sup> og Friis<sup>185</sup> støtter en slik vurdering. Dette må bety at Polarkoden, selv om den blir anerkjent som generelt aksepterte internasjonale regler og standarder, vil ikke begrense kyststatens mulighet til å anvende artikkel 234 for å forhindre, redusere og kontrollere forurensning fra skip i Arktis.

### 6.3.3 Polarkoden som referanseramme

Til tross for at Polarkoden ikke direkte påvirker kyststatens kompetanse etter Havrettskonvensjonens artikkel 234, kan den likevel gi veiledning ved tolkningen av bestemmelsens innhold. Der artikkel 234 er vag og uklar, inneholder Polarkoden konkrete tiltak for å redusere konkrete trusler mot miljøet. Med et internasjonalt akseptert regionalt rammeverk for skipsfart i Arktis, vil sannsynligvis terskelen for å benytte artikkel 234 også heves. Der kyststaten tidligere har begrunnet tiltak etter artikkel 234 med mangelen på vern i alternativt regelverk, vil man nå måtte begrunne hvorfor Polarkoden ikke er tilstrekkelig for å ivareta dets formål. Samtidig inneholder Polarkoden anbefalte bestemmelser som kyststaten kan gjøre obligatoriske i medhold av artikkel 234.

## 6.4 Konklusjon

Polarkodens ikrafttredelse markerer avslutningen av et 25 år langt arbeid mot et regionalt regelverk for beskyttelse av miljø og sikkerhet ved navigasjon i Arktis.<sup>186</sup> Det er stilt spørsmål ved samspillet mellom Polarkoden og Havrettskonvensjonens artikkel 234, og hvorvidt førstnevnte vil påvirke kyststatens jurisdiksjon etter gjeldende rett. Som det fremgår av drøftelsen overfor er det derimot ingenting som tyder på at Polarkoden vil avgrense kyststaten fra å benytte artikkel 234 for å treffe tiltak mot maritim forurensning. Det er derimot sannsynlig at behovet for å benytte denne bestemmelsen minker med Polarkodens inntreden. I stedet vil kyststaten kunne benytte seg av artikkel 211(5) for å treffe nasjonale tiltak i tråd

---

<sup>183</sup> Rayfuse, R., *Coastal state jurisdiction and the Polar Code: a test case for Arctic Oceans governance?*, i Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, New Horizons in Environmental and Energy Law, Edward Elgar, 2014, side 235-252, side 246.

<sup>184</sup> Bartenstein, K., *The Arctic Exception*, side 44.

<sup>185</sup> Friisk, A.G., *Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change*, side 34.

<sup>186</sup> Jensen, Ø., *Polar Code 2016*, Side 78.

med de deler av Polarkoden som anerkjennes som internasjonale standarder. Kyststaten har således flere verktøy enn tidligere for å beskytte sine egne maritime soner.

Polarkoden er som alle multilaterale regelverk basert på kompromisser mellom ulike interesser, det er således klart at regelverket ikke vil kunne dekke alle risikoer som oppstår ved navigering i Arktis. Dette synes også forfatterne å erkjenne, når de i kodens innledning poengterer at man må vurdere koden med et holistisk perspektiv, fremfor å se hen til de konkrete bestemmelsene.<sup>187</sup> Artikkel 234 er dermed viktig som et sikkerhetsnett for kyststaten, hvor supplerende tiltak kan treffes for å dekke opp hvor Polarkoden ikke er tilstrekkelig.

---

<sup>187</sup> Polarkodens preamble, punkt 7.

## 7 Avsluttende bemerkninger

Hovedspørsmålet i denne oppgaven har vært å redegjøre for kyststatens kompetanse til å treffe unilaterale regler for beskyttelse av det maritime miljøet i Arktis. Et særlig søkelys har vært rettet mot Havrettskonvensjonens artikkel 234, og dens juridiske rekkevidde. I tillegg er det undersøkt om den nylig vedtatte Polarkoden er egnet til å styrke eller svekke kyststatens rettslige stilling.

De forutgående kapitlene har vist at kyststatens lovmessige og utøvende kompetanse i Arktis er begrenset om man ser bort fra artikkel 234. De generelle reglene for navigasjon etter regimet om ”innocent passage” i Havrettskonvensjonen er i all hovedsak begrenset til generelt aksepterte internasjonale regler og standarder, og det er primært flaggstatens ansvar å sørge for at fartøyene er i henhold til regelverket.

Kyststaten gis derimot i medhold av artikkel 234 en videre kompetanse til å treffe unilaterale tiltak som er strengere enn internasjonale regler og standarder. Terskelen for å anvende bestemmelsen er derimot høy, og den stadige smeltingen av is gjør at dens stedlige virkeområde blir mindre. Den vage utformingen åpner i tillegg for at kyststaten strekker sin jurisdiksjon etter bestemmelsen for langt, i mangel på andre instrumenter for å beskytte egne maritime soner. Usikkerheten rundt bestemmelsens rekkevidde kan også føre til at kyststatene frastår fra å benytte bestemmelsen, noe som igjen kan svekke vernet om det maritime miljøet i Arktis.

Polarkoden er vist å bli et nyttig, men ufullstendig verktøy for ivaretagelse av sikkerhet ved navigasjon og miljø i Arktis. Kyststaten vil fortsatt være avhengig av artikkel 234 som et sikkerhetsnett for de områder hvor Polarkoden ikke gir tilstrekkelig vern. Kyststatens rettslige stilling i Arktis synes uansett å være styrket, da man nå har flere verktøy å benytte seg av, uten at dette har gått på bekostning av artikkel 234.





# Litteraturliste

## Bøker:

Byers, M., *International Law and the Arctic*, Cambridge University Press, 2013.

Lalonde, S. & McDorman, T.L., *International Law and Politics of the Arctic Ocean Essays in Honor of Donat Pharand*, Koninklijke Brill NV, Leiden, 2015.

Molenaar, E.J., *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, Haag/Boston/London, 1998.

Rosenne, S. & Yankov, A., *Article 234*, M.H. Nordquist (red.), United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary, Vol. 4, Dordrecht, 1991, side 392-398.

Rothwell, D.R & Stephens, T., *The International Law of the Sea*, andre utgave, Hart Publishing, 2016.

Ruud, M. & Ulfstein, G., *Innføring i folkerett*, fjerde utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2011.

Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, New Horizons in Environmental and Energy Law, Edward Elgar, 2014.

## Kapitler i boksamlinger:

Fauchald, O.K., *Regulatory Frameworks for Maritime Transport in the Arctic: Will a Polar Code Contribute to Resolve Conflicting Interests?*, i J. Grue m.fl. (red), Maritime Transport in the High North, Oslo, 2011, side 73-91. [Fauchald, O.K., *Frameworks*]

Kriwoken, L., *Environmental change in the Arctic region*, i Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, New Horizons in Environmental and Energy Law, Edward Elgar, 2014, side 42-61. [Kriwoken, L., *Environmental change in the Arctic region*]

McDorman, T.L., *A Note on the Potential Conflicting Treaty Rights and Obligations between the IMO's Polar Code and Article 234 of the Law of the Sea Convention*, i Lalonde, S. & McDorman, T.L., *International Law and Politics of the Arctic Ocean Essays in Honor of Donat Pharand*, Koninklijke Brill NV, Leiden, 2015, side 141-159. [McDorman, T.L., *A Note on the Potential Conflicting Treaty Rights*]

McDorman, T.L., *Canada, the United States and international law of the sea in the Arctic Ocean*, i Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, New Horizons in Environmental and Energy Law, Edward Elgar, 2014, side 253-268.

Rayfuse, R., *Coastal state jurisdiction and the Polar Code: a test case for Arctic Oceans governance?*, i Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, New Horizons in Environmental and Energy Law, Edward Elgar, 2014, side 235-252.

Stephens, T. & VanderZwaag, D.L., *Polar oceans governance: shifting seascapes, hazy horizons*, i Stephens, T. & VanderZwaag, D.L. m. fl., *Polar Oceans Governance in an Era of Environmental Change*, New Horizons in Environmental and Energy Law, Edward Elgar, 2014, side 1-17.

#### **Juridiske artikler:**

Bartenstein, K., *The "Arctic exception" in the Law of the Sea Convention: A Contribution to Safer Navigation in the Northwest Passage?*, *Ocean Development & International Law*, Vol. 42, 2011, side 22-52. [Bartenstein, K., *The Arctic Exception*].

Brubaker, R.D., *Straits in the Russian Arctic*, *Ocean Development & International Law*, 32:3, 2001, side 263-287.

Chircop, A., Bunik, I. McConnell, M.L. & Svendsen, K., *Course Convergence? Comparative Perspectives on the Governance of Navigation and Shipping in Canadian and Russian Waters*, *Ocean Yearbook*, nr. 28, 2013, side 291-327.

D.H. Anderson, *The Status under International Law of the Maritime Areas Around Svalbard*, *Ocean Development & International Law*, Vol. 40:4, 2009, side 373-384.

Fodchenko, I., *Russlands rettslige satsning på Den nordlige sjørute – ny lov om handelsskipsfart i Den nordlige sjørutes havområde*, *Lov og Rett*, vol. 53, 7, 2014, side 407-422.

Friisk, A.G., *Arctic Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change. Vessel-Source Oil Pollution and International Shipping in Norwegian and Russian Arctic Waters*, FNI report 12/2014, 2014. [Friisk, A.G., *Coastal State Jurisdiction in an Era of Climate Change*]

Jakobsen, I.U., *The Adequacy of the Law of the Sea and International Environmental Law to the Marine Arctic: Integrated Ocean Management and Shipping*, 22 *Mich.St.Int'l L. Rev.*, 291, 2013.

Jensen, Ø., *The International Code for Ships Operating in Polar Waters: Finalization, Adoption and Law of the Sea Implications*, *Arctic Review on Law and Politics*, Volum 7, Nr. 1, 2016, side 66-82. [Jensen, Ø., *Polar Code 2016*].

Jensen, Ø., *The IMO Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters: From Voluntary to Mandatory Tool for Navigation Safety and Environmental Protection?*, FNI Report 2/2007, 2007.

Jensen, Ø., *Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution: The International Law of the Sea Framework for Norwegian Legislation*, FNI report 3/2006, 2006. [Jensen, Ø., *Coastal State Jurisdiction 2006*]

Luttman, P., *Ice-Covered Areas under the Law of the Sea Convention: How Extensive are Canada's Coastal State Powers in the Arctic?*, *Ocean Yearbook* 29, 2015, side 85-124. [Luttman, P., *Ice-Covered Areas under LOSC*]

McRae, D.M. & Goundrey, D.J., *Environmental Jurisdiction in Arctic Waters: The Extent of Article 234*, University of British Columbia Law Review, Vol. 16:2, 1982, side 197-228. [McRae, D.M. & Goundrey, D.J., *Extent of article 234*]

Molenaar, E.J., *Options for Regional Regulation of Merchant Shipping Outside IMO, with Particular Reference to the Arctic Region*, Ocean Development & International Law, 45:3, 2014, side 272-298.

Mæhle, S.S., *Gjelder det andre regler for rettslig argumentasjon i rettsdogmatikken enn for domstolene?*, Jussens venner 2004, side 329-342.

Pharand, D. *The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit*, Ocean Development & International Law, 38:1-2, 2007, side 3-69. [Pharand, D., *Arctic Waters and the Northwest Passage*]

Stokke, O.S., *A legal regime for the Arctic? Interplay with the Law of the Sea Convention*, Marine Policy, Volum 31, nr 4, 2007.

Warner, R., "Charting a Sustainable Course through Changing Arctic Waters, The yearbook of polar law Volume I, 2009, side 326-327

#### **Traktater:**

1969 *Vienna Convention on the Law of Treaties*, vedtatt 22 mai 1969, trådt i kraft 27 januar 1980, utgitt i ILM, Vol. 8. (1969), side 679-735. [Wienkonvensjonen]

1973 *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* og *1978 Protocol*, vedtatt 2 november 1973 og 17 februar 1978, trådt i kraft 2 oktober 1983, utgitt i ILM, Vol. 12, 1973, side 1319 (konvensjonen) og ILM, Vol. 17, 1978, side 546 (protokollen). [MARPOL 73/78]

1974 *International Convention for the Safety of Life at Sea*, vedtatt 1 november 1974, trådt i kraft 25 mai 1980, utgitt i United Nations, Treaty Series, Vol. 1184, 1974, side 2. [SOLAS]

1982 *United Nations Convention on the Law of the Sea*, vedtatt 10 desember 1982, trådt i kraft 16 november 1994, utgitt i ILM, Vol. 21, 1982, side 1261. [Havrettskonvensjonen]

#### **Canadisk lovgivning:**

1970 *Arctic Waters Pollution Prevention Act*, vedtatt 17 juni 1970, R.S.C., 185, c. A-12, tilgjengelig på <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/A-12.pdf>, avlest 31. mai 2016.

#### **Dokumenter fra IMO:**

IMO, *Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters*, MSC/Circ.1056, MEPC/Circ.399, 6 februar 2002.

IMO, *Guidelines for Ships Operating in Polar Waters*, Resolution A1024(26), 2 desember 2009.

IMO, *International Code for Ships Operating in Polar Waters*, MSC.385(94), 21 november 2014.

**Annet:**

Overland, J.E. & Wang, M., *When Will the Summer Arctic be Nearly Sea Ice Free?*, *Geophysical Research Letters* volume 40, 2013, side 2100.

Anisimov, O.A., D.G. Vaughan, T.V. Callaghan, C. Furgal, H. Marchant, T.D. Prowse, H. Vilhjálmsson and J.E. Walsh, 2007: *Polar regions (Arctic and Antarctic). Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability*. Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, M.L. Parry, O.F. Canziani, J.P. Palutikof, P.J. van der Linden and C.E. Hanson, Eds., Cambridge University Press, Cambridge.

Arctic Council, Protection of the Arctic Marine Environment Working Group, Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report, tilgjengelig på:  
[http://www.arctic.noaa.gov/detect/documents/AMSA\\_2009\\_Report\\_2nd\\_print.pdf](http://www.arctic.noaa.gov/detect/documents/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf), avlest 31. mai 2016.

Tommy T.B. Koh, "A Constitution for the Oceans", side 1, tilgjengelig på:  
[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/koh\\_english.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf), avlest 31. mai 2016.

International Law Association London Conference, Final Report, 2001, tilgjengelig på:  
<http://www.ila-hq.org/download.cfm/docid/A709CDEB-92D6-4CFA-A61C4CA30217F376>, avlest 31. mai 2016.

WMO-NO.259, WMO Sea-Ice Nomenclature, Terminology, Volume 1, Appendix 1, mars 2014, tilgjengelig på:  
[http://www.jcomm.info/index.php?option=com\\_oe&task=viewDocumentRecord&docID=14598](http://www.jcomm.info/index.php?option=com_oe&task=viewDocumentRecord&docID=14598), avlest 31. mai 2016.

The Ilulissat Declaration, Arctic Ocean Conference, Ilulissat, Grønland, 28 mai 2008, tilgjengelig på:  
[https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/080525\\_arctic\\_ocean\\_conference\\_outcome.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/080525_arctic_ocean_conference_outcome.pdf), avlest 31. mai 2016.

**Nettsider:**

Chris Mooney, Arctic Newswire, <http://www.adn.com/article/20160516/even-fast-melting-arctic-2016-uncharted-territory>, lest 17. Mai 2016.