

Mastergradsoppgave
JUS 399

UTSLIPP AV SOT I ARKTIS: INTERNASJONAL OG NASJONAL REGULERING

Økende sjøfart og dets betydning for global oppvarming i
Arktis

Kandidatnr: 182481

Veileder: Erik Røsæg

Antall ord: 13896

31.05.2012

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
- 1.1 Presentasjon av fremstillingens tema og problemstilling
- 1.2 Avgrensning av oppgaven
- 1.3 Oppgavens oppbygging

DEL I: ARKTIS, KLIMAFORANDRING OG LUFTUTSLIPP

2. Arktis
- 2.1 Hva er Arktis?
- 2.2 Sjøfart i Arktis

3. Klimaforandringer
- 3.1 Utslipp til luft
- 3.2 Hvordan påvirker soten Arktis?
- 3.3 Hvilke følger har klimaforandringer fått, og kan få i fremtiden?
- 3.4 Er det behov for lovregulering av sot?

DEL II: INTERNASJONAL REGULERING, POLARKODEN OG REGULERING AV ANTARKTIS

4. Internasjonal regulering av utslipp
5. Polarkoden
- 5.1 Hvordan kan regulering bidra til å begrense sotutslipp?
- 5.2 Hvordan reguleres det i Antarktis?
- 5.3 Kan det reguleres på samme måte i Arktis?
- 5.4 Konklusjon

DEL III: HAVRETTSKONVENSJONEN OG ISDEKKEDE OMRÅDER

6. Havrettskonvensjonen
- 6.1 Nærmere om territorialfarvannet
- 6.2 Nærmere om den tilstøtende sone
- 6.3 Nærmere om den eksklusive økonomiske sone
- 6.4 Havrettskonvensjonen i Arktis

7. Havrettskonvensjonen art. 234 om isdekkede områder
- 7.1 Nasjonal regulering av sotutslipp
- 7.2 Begrensning i forhold til område og is
- 7.2.1 Geografiske begrensninger
- 7.2.2 Begrensninger i forhold til isdekkede områder
- 7.3 Forrang?
- 7.4 Hva skjer dersom isen forsvinner?
- 7.5 Konklusjon

DEL IV: RUSSLAND OG DERES JURISDIKSJON I ARKTIS

8. *Historisk bakgrunn*
9. *Russisk juridisk regime i dag*

10. Hva skjer fremover?

DEL V: AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

11. Oppsummering

12. Litteraturliste

1. Innledning

1.1 Presentasjon av fremstillingens tema og problemstilling

Mye har forandret seg i Arktis siden Fritjof Nansen frøs fast i isen med skuta Fram i 1983, og ble drevet med Polhavet i tre år. Nordområdet har gått fra å være et glemt isøde til å bli en het internasjonal potet. Issmelting, bedre teknologi og tilgang til ressursene i området har gjort Arktis attraktivt for mange. Som følge av klimaforandringer er mulig at sentrale deler av Polhavet er tilnærmet isfritt om 10 til 20 år, på den varmeste tiden av året. Dette åpner for store muligheter for kommersiell sjøfart. En bieffekt av dette er økt risiko for langvarige skader på naturen, gjennom forurensing.

I rapporten "Environmental aspects of emissions and discharges from shipping during regular operation in polar areas", utført av Det Norske Veritas for International Maritime Organization (IMO), er det sett nærmere på risikoen for høyere forurensing som økt skipsfart kan medføre.¹ Rapporten er en analyse av vanlige luftutslipp og andre utslipp fra skipsfart i polare områder, med særlig fokus på miljøaspektet. Et av funnene var at luftforurensing fra skip i polare områder bør reguleres. Dette på grunn av den effekt luftutslipp har på ismelting, særlig utslipp av sot.²

FNs havrettskonvensjon av 10. Desember 1982 (heretter betegnet som Havrettskonvensjonen), og andre internasjonale avtaler og reguleringer er per i dag det regelsett som regulerer områdene i Arktis.³ Til tross for at de folkerettslige forpliktelser etter Havrettskonvensjonen fullt ut regulerer områdene i Arktis, skiller Arktis seg fra andre hav på grunn av isområdene. Denne forskjellen har ført til at Arktis er regulert i en "egen" artikkel i Havrettskonvensjonen, artikkel 234 som omhandler isdekkede områder. Denne gir kyststaten en videre jurisdiksjon utover det internasjonale regelverket ellers gir. Det eksisterer også et sett med frivillige retningslinjer fra IMO, "Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters" (heretter kalt Guidelines), og det arbeides i dag med å utvikle et bindende regelverk, kalt Polarkoden, med utgangspunkt i disse retningslinjene.⁴

¹ Sub-Committee on Ship Design and Equipment DE/54/INF.5 20 aug 2010. *Development of a mandatory for*

² Ibid side 14. Definisjon og forklaring på utslipp av sot i neste del.

³ United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS), bruker den norske oversettelsen i denne oppgaven.

⁴ Resolution A.1024(26)

Formålet med den videre fremstillingen er å undersøke om den nåværende internasjonale reguleringen av luftforurensing fra sjøfart i Arktis er tilstrekkelig, med særlig fokus på utslipp av sot. Under dette vil se på det påbegynte arbeidet med Polarkoden. Videre vil jeg se på hvilke muligheter kyststaten har til å selv regulere utslipp av sot fra skip, med hjemmel i Havrettskonvensjonen art. 234. Endelig blir spørsmålet om slik nasjonal lovgivning er gitt.

Av rettskilder har jeg i tillegg til rapporten fra Det Norske Veritas, anvendt rapporter gitt av det Arktiske Råd, som Arctic Climate Impact Assessment (ACIA 2005)⁵ og Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA 2009)⁶. Videre har jeg anvendt de frivillige Guidelines,⁷ og utkastene til den nye Polarkoden og dens forarbeid.⁸

1.2. Avgrensning av oppgaven

For vurderingen av hvilke muligheter kyststaten har til å gi nasjonal lovgivning med hjemmel i Havrettskonvensjonen art. 234 har jeg valgt å avgrense fremstillingen til kun å omfatte Russland. Bakgrunnen for avgrensningen er at Russland har den lengste kystlinjen mot Arktis, samt at den sjøruten som trolig vil bli anvendt til kommersiell sjøfart først, går utenfor Russlands kyst.

1.3. Oppgavens oppbygging

I første del av denne fremstillingen skal jeg forklare nærmere hva Arktis er. Videre vil jeg se på de klimaforandringer som har skjedd i det siste, og hva som kan skje i fremtiden. Jeg vil også omtale hvorfor det er viktig å regulere utslipp av sot i Arktis.

Dernest vil jeg i del II gå gjennom den internasjonale reguleringen som eksisterer i henhold til luftutslipp fra sjøfart. Under dette går jeg nærmere inn på Polarkoden og hvordan utslipp reguleres i Antarktis.

⁵ Arctic Climate Impact Assessment (ACIA), publisert i 2005, tilgjengelig på <http://www.acia.uaf.edu/>. Rapporten er oversatt til norsk, og det er denne versjonen som brukes i oppgaven.

⁶ AMSA 2009, Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report, Arctic Council, April 2009

⁷ Guidelines over note 4

⁸ Sub-Committee on Ship Design and Equipment DE56/10 7 juli 2011 og DE 56/25 28 februar 2012

I del III vil jeg først drøfte de generelle bestemmelsene i Havrettskonvensjonen, i nærmere bestemt om territorialfarvannet og den eksklusive økonomiske sone. Hovedtyngden vil være en tolkning av art. 234 sett i forhold til sotutslipp.

Del IV er en kort gjennomgang av russisk jurisdiksjon og lovgivning i Arktis, før jeg oppsummerer i del V, og konkluderer med de funnene jeg har.

DEL 1: ARKTIS, KLIMAFORANDRING OG LUFT UTSLIPP

2. Arktis

2.1.Hva er Arktis?

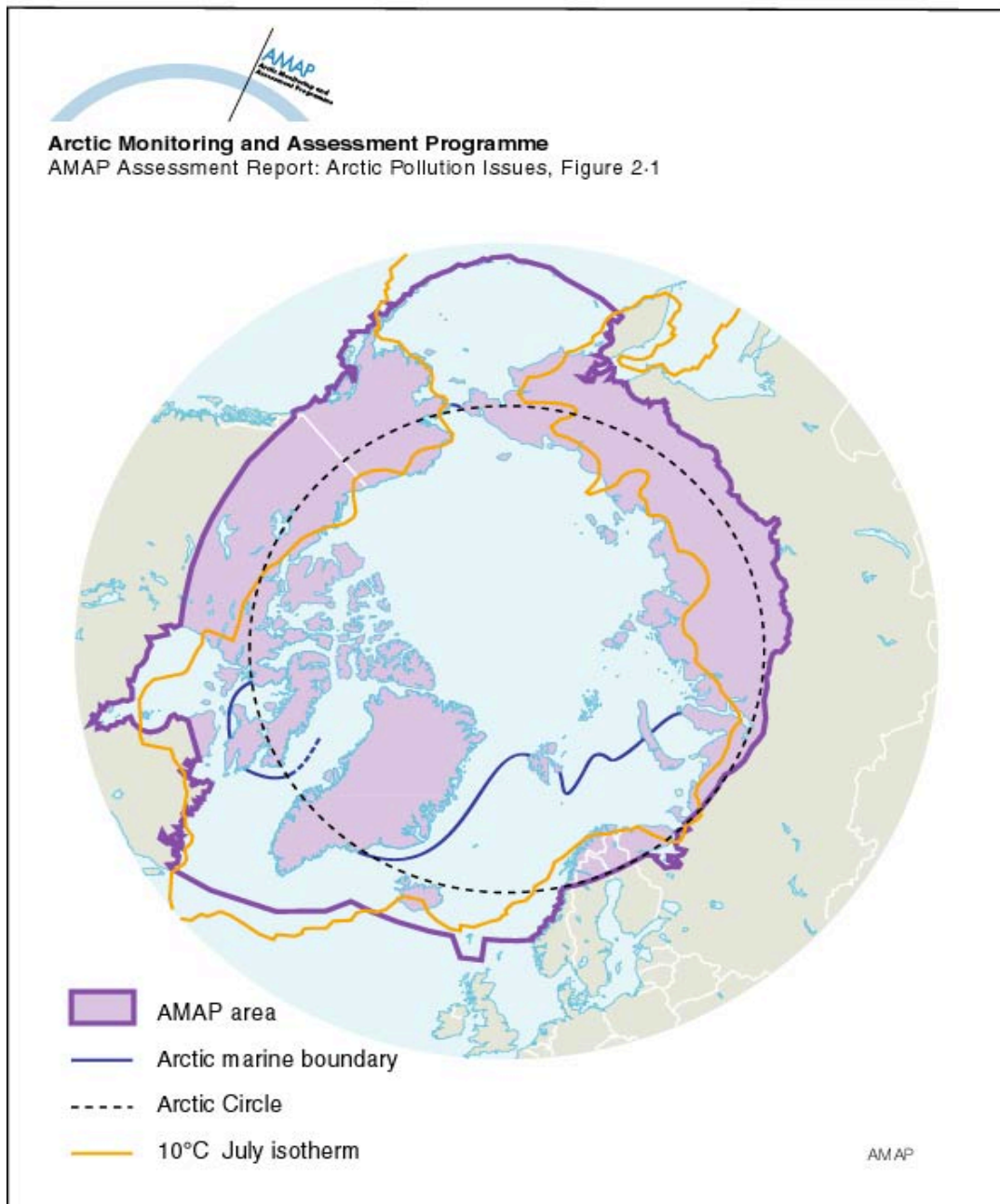
Arktis er hav- og landområdene rundt Nordpolen. Disse områdene strekker seg over en sjettedel av jordens landmasse, og består av mer enn 30 millioner kvadratkilometer og 24 tidssoner.⁹ De statene som er medlem av det Arktiske Råd, omtales som ”Arktiske Stater”. Disse er Canada, Danmark (Grønland) Finland, Island, Norge, Russland, Sverige og USA.¹⁰ Av disse landene er det kun Canada, USA, Norge, Grønland og Russland som har kyst mot Arktis.

Det foreligger per i dag ingen universell akseptert definisjon av Arktis. Enkelte hevder det er kun det marine isdekket som flyter rundt polen som omfattes. En bredere definisjon tar også med nordlige landområder, som Svalbard, Grønland og det nordligste av Amerika. Det Arktiske Råd opererer med den definisjonen som er bestemt av The Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP). Denne definisjonen inkluderer det terrestriske området og havområdet nord for Polarsirkelen (66°32'N), samt nord for 62°N i Asia og 60°N i Nord Amerika. Definisjonen er modifisert til å også inkludere havområdene nord for Aleutian kjeden, Hudson Bay, og deler av Nord-Atlanteren, inkludert Labradorsjøen.¹¹ Denne fremstillingen legger til grunn samme geografiske definisjonen av Arktis som det Arktiske Råd og AMAP anvender.

⁹ Det Arktiske Råd, *About the Arctic Council*, Se <http://www.arctic-council.org>

¹⁰ Ibid

¹¹ Arctic Monitoring and Assessment Programme, <http://www.amap.no/>



Den sentrale delen av Arktis er Polbassenget, som sammen med randhavet vanligvis kalles Polhavet. Selve Polhavet er 7.26 millioner kvadratkilometer. Store deler av dette havet er dekket med drivis. Isens utbredelse er omtrent dobbelt så stor tidlig på våren som den er på sensommeren. Store deler av kontinentalsokkelen; Barentshavet, Karahavet, Laptevhavet,

Øst-Sibirhavet og Tsjukerhavet er vanligvis helt eller delvis fri for is noen måneder i sommersesongen.¹²

2.2. Sjøfart i Arktis

Det fremgår av AMSAs rapport fra 2009 at sjøfart i Arktis i 2004 besto av de fleste typer sjøfart. Bulktransport av olje, gass og ulike typer malm var størst i forhold til lastetransport. Videre var det en stor andel fiskefartøy, samt passasjerskip og turisme. Denne skipsfarten foregikk for det meste langs Norskekysten og inn i Barentshavet, til nordøst Russland, rundt Island, ved Færøyene og sørvest Grønland og i Beringhavet. Denne skipsfarten er sesongbasert, og skjer i all hovedsak på sommerhalvåret.¹³

Det eksisterer per i dag to sjøruter i Arktis; Nordvestpassasjen og Nordøstpassasjen. Disse rutene vil variere noe fra sesong til sesong grunnet drivisen og havisen.

Nordvestpassasjen er sjøruten som går fra Beringstredet gjennom den canadiske øygruppen nord for det amerikanske kontinent, til Grønland og ut i Atlanterhavet. Den første til å seile hele passasjen var Roald Amundsen i 1903. Reisen ble gjennomført på tre år med skipet *Gjøa*. Siden den gang er det ingen kommersielle skip som har seilt hele passasjen, med unntak av turistskip og prøveturen med tankskipet *Manhattan* i 1969.

Nordøstpassasjen ligger i den nordlige delen av Eurasia og går fra Novaja Zemlja i vest, til Beringstredet i øst. Den første gjennomseilingen i full lengde ble gjennomført av den finske oppdageren Adolf Erik Nordenskiöld, og ble fullført i 1879.

Den nordlige sjørute er det russiske navnet på denne ruten. Den skiller seg litt fra definisjonen av nordøstpassasjen. Den nordlige sjørute er definert som skipsleden fra porten til Karahavet, langs kysten av Sibir og frem til stredet mellom Tsjukotkahalvøya og Saint Lawrence Island, sør for Beringstredet, 3024 nautiske mil, og transportsystemet knyttet til den.¹⁴ For transarktisk transport utgjør bruken av Den nordlige sjørute en innsparing på ca. 40 % på

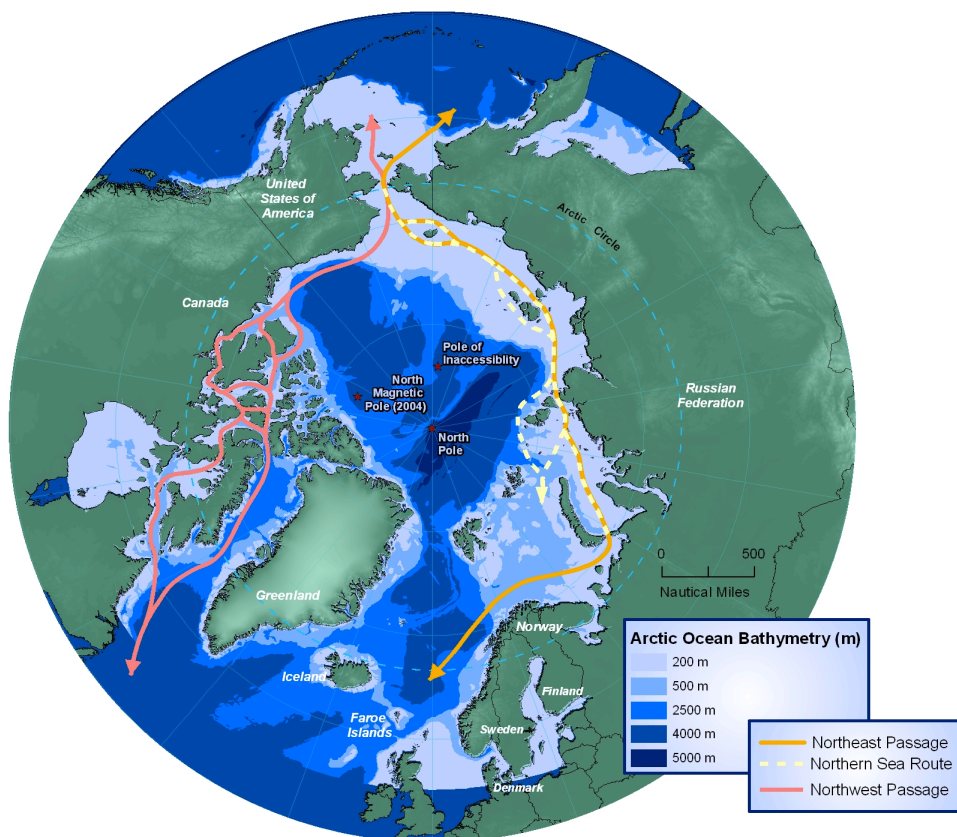
¹² Store Norske Leksikon om Arktis, se <http://snl.no/Arktis>

¹³ AMSA (2009), over note 6, side 73-80

¹⁴ Store Norske Leksikon om Nordlige sjørute, se http://snl.no/Nordlige_sjørute

avstanden mellom Nord-Europa og det nordøstre Asia og nordvestkysten av Amerika sammenlignet med den sørlige ruten gjennom Suez- eller Panamakanalen.¹⁵

Nordvestpassasjen er ikke like utviklet som Den nordlige sjørute. Grunnen til dette er for det første at isforholdene i Nordvestpassasjen er generelt mer kompliserte. Samtidig er det mindre grad av infrastruktur. I rapporten fra AMSA er det gjort en vurdering på hvordan bruken av Nordvestpassasjen vil antas å være i 2020. Denne bruken er ansett som nokså begrenset og det konkluderes med at det ikke kan forventes at denne ruten blir en levedyktig trans-arktisk rute.¹⁶



Kart: *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report, Arctic Council, April 2009*

3. Klimaforandringer

¹⁵ ACIA (2005) over note 5, kap 6 side 83

¹⁶ AMSA (2009), over note 6, side 112-114

Dokumenterte temperaturøkninger, smeltende isbreer, redusert havistykkelse og utbredelse, tinende permafrost og stigende havnivå er eksempler på faktorer som kan bevise en økt oppvarming i Arktis. Det forekommer selvfølgelig regionale forskjeller, og i enkelte områder er det kun registrert svak nedkjøling. Men for Arktis som helhet er det klart at det har skjedd en oppvarming.¹⁷ Norge, Sverige og USA viser i en rapport til IMO at Arktiske områder varmes opp i en uventet hurtig tempo.¹⁸ I løpet av det siste århundret har den observerte økte gjennomsnittstemperaturen i Arktis vært mer enn dobbelt av den globale økningen på 0.7 celsius grader. Dette har ført til at vårmeltingsdatoen på Nordpolen dette århundret er syv dager tidligere enn hva det var rundt 1950. Videre er det fastslått at den Arktiske havisen minker med hele 11.7 % per tiår siden 1979. Smeltingen av brearmene fra Grønland har også økt. Når slike landbaserte breer smelter bidrar det til at det globale havnivået stiger.

3.1 Utslipp til luft

Utslipp fra skipstrafikk består av forskjellige gasser og partikler som har varmende eller avkjølede effekt (eller begge) på miljøet. Karbondioksid (CO₂), nitrogenoksider (NO_x) og svoveloksid (SO₂) er hovedkomponentene som slippes ut, og fører til atmosfæriske konsentrasjoner av klimagasser og aerosoler. En annen komponent som også slippes ut gjennom eksosen er sot.

Sot består av svært fine partikler av nesten rent karbon. Sot oppstår ved ufullstendig forbrenning av eller termisk spalting av råoljefraksjoner og naturgass, og kalles ofte med en fellesbetegnelse carbon black. Sotpartiklene i carbon black ligger i størrelsesområdet 10-500 nm og kan bare sees i elektronmikroskop.

3.2 Hvordan påvirker soten Arktis?

¹⁷ ACIA (2005) over note 5, kap 1 side 22

¹⁸ *Prevention of air pollution from ships. Reduction of emission of black carbon from shipping in the Arctic.* MEPC 60/4/24

Sot består av svarte partikler som absorberer sollyset. Når sot legger seg på isen, blir de lyse, reflekterende overflatene mørkere. Dette fører for det første til at isen mister sin avkjølende effekt på jorden. For det andre medfører dette at isen smelter i et mye raskere tempo. Grunnen til dette er at den mørke overflaten absorberer solstrålene, i stede for å reflektere dem.



Det er klart at oppvarmingen av Arktis er et resultat av flere faktorer, og at sotutslipp bare er en liten del av et stort bilde. Den totale oppvarmingseffekten av globale utslipp av sot er estimert til å være mellom 22% og 61% av de årlige CO₂ utlippene.¹⁹ Over en kortere tidshorisont er klimapåvirkningen av sot likevel mer alvorlig. Sot er estimert til å forårsake 680 ganger mer oppvarming enn samme mengde CO₂ i en periode på 100 år og 2200 ganger mer over en periode på 20 år.²⁰

3.3 Hvilke følger har klimaforandringer fått, og kan få i fremtiden?

Observasjoner gjort over de siste 50 årene viser at havisutbredelsen i Arktis går tilbake ved alle årstider. Nyere undersøkelser estimerer en årlig tilbakegang på havisen til 5-10 % , samt en reduksjon i tykkelsen på isen på 10-15 % over de neste tiårene. Målinger utført de siste årene med ubåt-sonar viser en istykkelsesreduksjon på hele 40 % i enkelte områder av det

¹⁹ IPCC (2007): Climate change 2007: The Physical Science Basis, Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, (IPCC 2007)

²⁰ Bond, T og Sun, H., *Can Reducing Black Carbon Emission Counteract Global Warming*, ES&T, August 2005

sentrale Polhavet.²¹ Dette medfører at Polhavet får lengre perioder med mindre og tynnere isdekke, som igjen åpner for muligheten til økt skipsfart i disse områdene. Det vil også åpne for nye seilingsruter og en forlenget seilingssesong.

Seilingssesongen er antallet dager i året det er mulig å seile. I områder med is vil det være mulig å seile når det er mindre enn 50 % haviskonsentrasjon. Seilingssesongen langs Den nordlige sjørute er beregnet å øke fra dagens 20-30 dager per år til 90-100 dager i år 2080. Ved bruk av isbrytere vil denne perioden øke enda mer. Isbrytere har mulighet til å passere i hav med opptil 75 % iskonsentrasjon. Det antas derfor at navigeringssesongen for isbrytere vil være opp mot 150 dager i året innen 2080.²²

Sommeren 2011 var iskonsentrasjonen på det laveste det hadde vært siden målingene begynte. Dette førte til at seilingssesongen i Den nordlige sjørute ble utvidet. I august ble det satt ny rekord på antall seilingsdøgn på denne ruten, da tankskipet *STI Heritage* kun brukte åtte dager på å seile fra Murmansk i Russland til Beringstredet.

3.4 Er det behov for lovregulering av sot?

Kommersiell sjøfart i Arktis vil ikke være en realitet på lenge. Som nevnt over vil ikke være seilingssesongen stige over 100 dager før i 2080. Per dags dato anvendes sjørutene i Arktis minimalt sammenlignet med andre sjøruter i verden. Derfor må det stilles spørsmål om hvor viktig en regulering av sotutslipp i Arktis er.

En regulering allerede nå vil imidlertid kunne være med å redusere de utslipp som eksisterer med dagens bruk av Arktis. På tross av lav aktivitet i forhold til andre skipsruter har de i de senere årene skjedd en øking i antall skip som seiler i Arktis. Som vist under punkt 3. har isen smeltet drastisk siden 1970-tallet. Dette viser at det er behov for en lovregulering i henhold til sotutslipp i Arktis. Dette underbygges med det faktum at det faktisk arbeides med å utarbeide en obligatorisk lov på området, gjennom Polarkoden.²³

²¹ ACIA (2005) over note 5, kap 6 side 82

²² Ibid

²³ Se nærmere om Polarkoden i del II, avsnitt 5

En annet viktig argument for å få en regulering på plass allerede nå er den teknologiske utviklingen som er i gang i forhold til skipsbygging. Den store fastlandssokkelen (shelf) langs Sibirkysten er dekket av meget grunt hav, bare 10–30 meter langs land og sjelden over 100–150 meter. Svalbard, Semlja Frantsa Iosifa (Frans Josef Land), Novaja Semlja og øyene nord for Sibir ligger på denne sokkel.²⁴ Deler av polhavet er dermed forholdsvis grunt. Dette innebærer at det må bygges nye, ikke dyptgående skip for denne farten. En regulering av sotutslipp vil kunne påvirke hvilke utslippstandard skipene bygges til.

Den fremtidige, antatte bruken av Arktis i sjøfartsøyemed begrunner dermed en lovregulering av sotutslipp.

DEL II: INTERNASJONAL REGULERING, POLARKODEN OG REGULERING AV ANTARKTIS

4. Internasjonal regulering av utslipp

Den Internasjonale skipsfartsorganisasjonen IMO er FNs sjøsikkerhetsorganisasjon. IMO ble opprettet i 1948 og hovedformålet med organisasjonen var i følge artikkel 1 av IMO konvensjonen, ”to provide machinery for cooperation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade, to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships”.

Det første oppgaven for IMO var å vedta the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Dette er den viktigste internasjonale avtalen hva gjelder sikkerhet på sjøen, og ble vedtatt i 1960. Påfølgende dette arbeidet hadde IMO stort fokus på infrastrukturen på den internasjonale maritime trafikken, lastelinjer, transport av farlig gods og tonnasje på skip.

²⁴ Store Norske Leksikon om Polhavet, se <http://snl.no/Polhavet>

Etter hvert ble det klart at forurensing fra sjøfarten medførte et stort miljøproblem, og at også dette måtte reguleres. Dette førte til en rekke tiltak fra IMOs side for å forebygge tankskip ulykker og for å minimere konsekvensene dersom ulykken først hadde skjedd. Den viktigste av alle disse var The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, som endret ved protokoll av 1978 (MARPOL 73/78.). Denne dekker ikke bare oljeforurensning etter ulykker, men også forurensing fra kjemikalier, varer i pakket form, kloakk, søppel og luftforurensing.

Spørsmålet i det følgende er om MARPOL 73/78 regulerer utslipp av sot i Arktis.

Den 19 mai 2005 trådte vedlegg VI av MARPOL 73/78 i kraft, "Regulation for the Prevention of Air Pollution from Ships". Dette ble revidert, og det reviderte vedlegget ble vedtatt av IMO 10. oktober 2008. Denne setter grenser for hvor mye svoveldioksid- og nitrogenoksidutslipp fra skip som er tillatt, og den forbyr bevisste utslipp av ozonreducerende stoffer.

Regulering 14 av dette vedlegget fastslår at utslipp fra skip som inneholder SO_x skal begrenses til 4.50% m/m forut for 1.januar 2012, 3.50 m/m fra og med 21. januar 2015, helt til det skal reduseres ned til 0.50 m/m fra og med 1.januar 2020.²⁵

De reguleringer som er planlagt gjennom MARPOL vedlegg VI som omhandler svovel forventes å redusere det totale utslippet av svevestøv fra sjøfart grunnet reduisering i svovel og organisk karbon.²⁶ Da dette regulerer hva man kan slippe ut gjennom eksosen, kan det tenkes at det vil føre til en begrensing i utslipp av sot. Reguleringen gjennom vedlegg VI gir imidlertid ingen konkrete bestemmelser som omhandler utslipp av sot. I en rapport fra Pacific Marine Environmental Laboratory hevder amerikanske forskere at den regulering som gitt i MAROL vedlegg VI faktisk kan føre til en økning i sotutslipp.²⁷

Gjeldende internasjonal regulering av områdene i Arktis regulerer ikke utslipp av sot.

5. Polarkoden

²⁵ Se forklaring på Sox i del I avsnitt 3.1

²⁶ Lack D.A., J.J. Corbett, T. Onasch og 13 andre 2009. *Particulate emissions from commercial shipping: Chemical, physical, and optical properties*. Journal of Geophysical Research, 114:D00F04.

²⁷ Ibid

IMO arbeider i dag med å utvikle et bindende regelverk for skip som opererer i polare områder.²⁸ Polarkoden tar utgangspunkt i de frivillige ”Guidelines for ships operating in polar waters”.²⁹ Dette regelverket er ment å supplere det internasjonale lovverket som allerede eksisterer for skip som seiler i polare områder, som MARPOL og SOLAS. Gjennom dette arbeidet er det ønskelig å se på den konkrete risiko som er knyttet til operasjoner i polare områder, på grunn av det ekstreme miljøet som befinner seg i disse områdene samt dens avsidesliggende art, dersom det skje en ulykke. Det er videre ønskelig at Polarkoden skal inneholde bestemmelser som regulerer den påvirkning skipsfarten vil ha på miljøet i polare områder.³⁰

Spørsmålet i det følgende er om Polarkoden vil regulere utslipp av sot og om den burde det.

De frivillige retningslinjene Polarkoden bygger på inneholder bestemmelser om skipets konstruksjon, utstyr, operasjoner, miljøvern og skadekontroll. Bestemmelsene vedrørende miljøvern går i stor grad ut på hvilke utstyr og materiale som bør anvendes for å gi en effektiv skadekontroll ved utslipp av olje. I forhold til forurensning gjennom utslipp til luften følger det av artikkel 16.3 i Guidelines at det skal tas hensyn til ”any applicable national and international rules and regulations and industry best practices related to operational discharges and emissions from ships, use of heavy grade oils, strategies for ballast water management, use of antri-fouling systems, and related measures”. De frivillige retningslinjene inneholder således ingen konkrete bestemmelser om sotutslipp, annet enn henvisning til nasjonale og internasjonale lover og reguleringer.

De foreløpige utkastene til den bindende Polarkoden viser at det er et stort fokus på strengere krav til konstruksjon og utrustning av skip, utstyr i forhold til navigering i vanskelige forhold og ferdigheter hos mannskapet.³¹ Det nyeste utkastet, *Report to the Maritime Safety Committee*, viser imidlertid at det foreligger en pågående debatt om forurensning i polare områder.³² I dette utkastet vises det til rapporter fra rådgivende organer og fra medlemsland, hvor forurensning er hovedtema. I en rapport fra FOEI, CSC, IFAW, WWF og Pacific Environment foreslås det at beskyttelsen av miljøet skal tas inn i de spesifikke krav i

²⁸ Her er det viktig å understreke at Polarkoden ikke blir bindende for staten før de har ratifisert den.

²⁹ Resolution A. 1024(26)

³⁰ IMO NEWS, Issue 1, 2011. *Mandatory Polar Code further developed*, side 17. PDF versjon finnes her: http://www.imo.org/MediaCentre/NewsMagazine/Documents/IMO_News_No1_11_WEB.pdf

³¹ Sub-Committee on Ship Design and Equipment 56th sessions DE56/10 7 July 2011

³² Sub-Committee on Ship Design and Equipment 56th session DE 56/25 28 Februar 2012, side 21

Polarkoden. Det foreslås videre at det skal gis bestemmelser som skal beskytte miljøet mot ”discharges of noxious liquid chemicals and oils or oily mixtures, the need to avoid discharges of untreated sewage and grey water, garbage including food wastes, air emissions (black carbon, SO_x and NO_x), underwater noise, ballast water discharges and anti-fouling systems (AFS)”.³³

Her vises det til luftutslipp, og det vises konkret til utslipp av sot (black carbon). Det fremgår videre av det samme utkastet at flere delegasjoner i undergruppen mener at enkelte miljøspørsmål vedrørende de polare områder ikke blir regulert tilstrekkelig gjennom MARPOL, og at dette må diskuteres videre i relevante underkomiteer.³⁴

Dette understreker at det er et stort internasjonalt fokus på miljøaspektet i polare områder. De eksplisitte henvisningene til sot og hvilke effekt sot har på isen kan tolkes i den forstand at en regulering av slike utslipp vil komme i fremtiden.

5.1. Hvordan kan regulering bidra til å begrense sotutslipp?

Gjennom rapporten fra FOEI, CSC, IFAW, WWF og Pacific Environment vises det til en rapport fra USA, Norge og Sverige til IMO, *Prevention of air pollution from ships – Reduction of emissions of black carbon from shipping in the Arctic*.³⁵ Denne viser til flere tiltak som kan føre til redusert utslipp av sot i Arktis. Eksempler på dette er å kreve lavere svovelinnhold i drivstoffet, og å forby den type smøreolje som anvendes i dag. Videre vil modifisering av propellen for å redusere drivstoffbruket føre til en begrensning av utslippene. Andre tiltak er å installere diesel partikkelfilter, ved bruk av vann i drivstoffemulgeringen.³⁶ Det vises ikke konkret til disse forslagene i det siste utkastet til IMO, og det er usikkert om disse er vurdert under arbeidet med Polarkoden.

Det fremgår av det nyeste utkastet til Polarkoden at konkrete forslag til å beskytte polare områder mot forurensing er vurdert.³⁷ Et av disse kommer fra Clean Shipping Coalition som

³³ Ibid side 26, se rapport 56/10/12 Environmental Protection for Polar Waters, *Proposal for provision for inclusion in an environmental protection chapter of the mandatory Polar Code*

³⁴ DE 56/25 note 30, side 26

³⁵ Marine Environment Protection Committee MEPC 60/4/24 15 January 2010

³⁶ Ibid side 2-4

³⁷ Ibid, over note 32

foreslår å regulere farten i disse områdene.³⁸ Fra deres rapport følger det at redusert fart i polare områder vil ”prevent collisions, oil spills or hull damage, to reduce mammal strikes or noise, or as a measure to reduce emissions particularly black carbon.”³⁹ Videre hevdes det at en regulering av skipets hastighet gjennom Polarkoden vil føre til den høyeste grad av sikkerhet og miljøvern som er mulig under dagens forhold, samt at det vil beskytte de polare områdene på lang sikt.⁴⁰

Dette vil være en særdeles enkel måte å begrense utslippene på, fordi fartsreduisering kan kreves overfor alle skip. Samtidig vil det være enkelt å håndheve et slikt krav, gjennom inspeksjoner av loggbøker etter endt operasjon i polare strøk.

På tross av dette uttrykker undergruppen enkelte bekymringer til forslaget. For det første i forhold til at forskjellige motorer opererer med forskjellig hastighet. Videre hevder de at en reduksjon fra normal hastighet kan føre til en økning i utslippene. Til slutt argumenterer de med at det må tas hensyn til eksisterende IMO krav, som MARPOL vedlegg VI, og at krav om fartsreduksjon derfor ikke kan gis.⁴¹

Hvorfor MARPOL vedlegg VI trekkes inn som en begrunnelse, fremstår ikke klart, da undergruppen senere i utkastet sier at flere delegasjoner gir uttrykk for at MARPOL ikke gir tilstrekkelig regulering i polare strøk.⁴² Bakgrunnen for at reduisering av fart trekkes frem som en mulig løsning er at et slikt tiltak blant annet kan føre til en reduisering av utslipp. I forslaget legges det spesielt vekt på sotutslipp, noe som ikke omfattes av MARPOL vedlegg VI.

Videre begrunnes det med at forskjellige fartøy opererer med forskjellig hastighet og at fartsreduksjon i enkelte tilfeller kan føre til en økning av utslippene. Det er klart at forskjellige fartøy opererer med forskjellige hastigheter. Clean Shipping Coalition krever imidlertid ikke at alle skip skal gå et gitt antall knop. Som det fremgår av rapporten er et tale om en forholdsmessig fartsreduisering i forhold til skipet, jf ”A common upper speed limit could apply to all ships with separate and lower limits applying to certain ship types and ice

³⁸ DE 56/25, note 30, side 24

³⁹ Sub-committee on ship design and equipment DE 56/10/9 24 December 2011, *Co-benefits of a speed regulation instrument /limit or cap) for polar waters to invrease safety and reduce the environmental impact of shipping*, submitted by the Clean Shipping Coalition (CSC). Side 1

⁴⁰ Ibid side 1

⁴¹ DE 56/25 note 30 side 25

⁴² Ibid side 26

classes”.⁴³

Som nevnt ovenfor, i avsnitt 3.5., er deler av Polhavet forholdsvis grunt, noe som kan innebærer at det vil være nødvendig å bygge nye, ikke dyptgående skip. Dersom en regulering av fart i Arktis kommer før en slik utbygging starter vil det påvirke hvordan disse skipene blir bygd. Skipene kan derfor bygges til en slik standard at fartsreduisering vil minske utslipp av sot.

Et annet tiltak som foreslås er å forby bruk av tungolje for skip i arktiske farvann, tilsvarende den bestemmelsen som allerede eksisterer i Antarktis.⁴⁴ Dette vil jeg gå nærmere inn på under neste avsnitt, hvor jeg ser på hvordan det reguleres i Antarktis og om en tilsvarende regulering er mulig i Arktis.

5.2. Hvordan reguleres det i Antarktis?

Gjennom MARPOL 73/78 ble all bruk og transport av tungolje forbudt i Antarktis fra og med 1. august 2011⁴⁵ Dette reguleres gjennom MARPOL 73/78 vedlegg I, artikkel 43.⁴⁶ Det fremgår av art 43 at tungolje er olje med tetthet høyere enn 500 kg/m³ ved 15 °C eller kinematisk viskositet høyere enn 180mm²/s ved 50 °C, samt bitumen, tjære og deres emulsjoner.

Utslippene til luft fra tungolje inneholder svart karbon i partikkelform, altså sot, NO_x SO_x og CO₂. Med et slik forbud vil derfor sotutslippene forminskes til det absolutt minimale. Dette skiller seg således fra MARPOL vedlegg IV, fordi utslipp av sot også omfattes av forbudet.

5.3 Kan det reguleres på samme måte i Arktis?

Den lovgivende institusjon i EU, Europaparlamentet har i en resolusjon av 20 januar 2011 sett på de miljøproblemene som kan oppstå i Arktis.⁴⁷ Det fremgår av denne at den store nedsmeltningseffekten i Arktis stor grad skyldes utslipp av sot fra EU og andre regioner i den

⁴³ DE 56/10/9 note 39, side 4

⁴⁴ Ibid side 25.

⁴⁵ Antarktis er definert i MARPOL vedlegg 1 regulering 1.11.7: ”Antarktisorrådet betyr området sør for breddegraden 60°S”

⁴⁶ Regler om hindring av oljeforurensning

⁴⁷ *A sustainable EU policy for the High North* (2009/2214(INI))

nordlige hemisfære. Europaparlamentet understreker at sotutslipp må reguleres i tiden fremover, og foreslår at slike reguleringer skal inngå i EUs lovverk.⁴⁸ Et slikt lovverk vil regulere utslipp fra industri, petroleumsvirksomhet, osv.

I forhold til den lokale forurensingen fra sjøfart, foreslår Europaparlamentet at et tilsvarende forbud mot bruk og transport av tungolje som er gjort i Antarktis bør vedtas i de Arktiske områder. Det fremgår av resolusjonen at et slikt forbud vil redusere risiko for forurensning dersom det skulle oppstå en ulykke.⁴⁹ Et slikt forbud ville imidlertid også redusere de ”vanlige” utslippene av sot, dersom skipene må gå over til en lettere drivstoff.

Europaparlamentet krever at EU og deres medlemsstater skal legge press på IMO, og at utslipp av sot og tungolje må reguleres spesifikt i Polarkoden.⁵⁰ Dersom et slikt press ikke fører til en regulering av sotutslipp i Arktis foreslår Europaparlamentet andre lovtiltak. Eksempel på slike tiltak er EU kan gi lovreguleringer som nekter fartøy som er på vei til Arktis anløp i europeiske havner, dersom de bruker eller transporterer tungolje⁵¹

Selv om det er politiske grunnet bak et slikt utspill, og ikke bare miljømessige grunner, er dette etter min mening et skritt i riktig retning.

Det kan stilles spørsmål til hvorfor IMO ikke innførte det samme forbudet i Arktis, da de innførte forbud mot alle bruk og transport av tungolje i Antarktis, og hvorvidt det skal vektlegges at dette ikke ble gjort. Forskjellen kan nok i stor grad begrunnes med at det allerede forelå et miljørammeverk i Antarktis, før MARPOL 73/87 vedlegg 1 kom i 2011. Det miljørammeverket som allerede eksisterer i Antarktis medfører således at nye reguleringer, slik som MARPOL vedlegg I artikkel 43 om forbud mot bruk og frakt av tungolje, kan implementeres i det allerede eksisterende lovverket. Dette skiller seg vesentlig fra Arktis, hvor det ikke er traktatfestet og slike reguleringer må forhandles mellom kyststatene og andre aktører.

5.4 Konklusjon

⁴⁸ Resolusjon fra Europaparlamentet, over note 44, punkt 27. Eksempler på slikt lovverk er Conventions on Long-Range Transboundary Air Pollution and National Emissions Ceilings Directive

⁴⁹ Ibid punkt 28

⁵⁰ Ibid punkt 67

⁵¹ Ibid.

Per i dag er ikke utslipp av sot fra sjøfart regulert i Arktis.

Arbeidet med Polarkoden og økt press fra EU viser at det er nærliggende å tro at dette vil skje i fremtiden. I forarbeidene til Polarkoden er det vist til en rekke gode tiltak som kan føre til en begrensning i sotutslipp fra sjøfarten. Etter min mening vil en tilsvarende regulering som man har i Antarktis med forbud mot bruk og frakt av tungolje løse problemet raskt og effektivt. Men som nevnt fins det også andre tiltak som er gode, og som ikke vil være like inngripende.⁵²

Det ingen hemmelighet at det er mye prat og lite handling i IMO når det kommer til regulering av havområder, og når arbeidet med Polarkoden ferdigstilles er ikke avgjort. Hvorvidt regulering av sotutslipp vil inkluderes i Polarkoden er heller ikke avgjort. De utkast det vises til i denne fremstillingen viser imidlertid at det er nærliggende å anta at en regulering vil gis.

DEL III: HAVRETTSKONVENSJON OG ISDEKKEDE OMRÅDER

6 Havrettskonvensjonen

Selv om store deler av Polhavet er dekket av is, gjelder havretten fullt ut i dette området, som i likhet med andre havområder. De folkerettslige rammene for aktivitet i Polhavet reguleres derfor gjennom Havrettskonvensjonen. Alle de Arktiske statene er medlem av konvensjonen, med unntak av USA.⁵³ Da konvensjonen ble vedtatt i 1982 kodifiserte den tidligere sedvane- og traktatsrett, samtidig som den fastla ny havrett på visse områder. Konvensjonen har regler som samlet omfatter alle havområder, luftrommet over disse, havbunnen og dens undergrunn. Den regulerer statenes rettigheter og plikter i disse områdene og gir regler om fiske og fangst, skipsfart, oljevirkosomhet, miljøvern, vitenskapelig havforskning og teknologioverføring.

⁵² Fartsreduksjon, modifisering av propell, DPF filter, forby den type smørelje som brukes i dag. Se en gjennomgang av disse i avsnitt 5.1

⁵³ Dette er ikke relevant for oppgaven, jeg kommer derfor ikke til å gå nærmere inn på at USA ikke er medlem.

Som det fremgår av kartet ovenfor i punkt 2.2 vil sjørutene i Arktis i det vesentlige være innenfor den eksklusive økonomiske sone, og i noen tilfeller også innenfor den territoriale sone. Spørsmålet i det følgende er hvilke rettigheter og plikter kyststatene har i disse områdene, og hvordan polarkoden vil kunne påvirke rettstilstanden.

6.1 Nærmere om territorialfarvannet

Territorialfarvannet består av sjøterritoriet og de indre farvann. Skillet mellom sjøterritoriet og indre farvann går ved grunnlinjen som trekkes fra punkt til punkt langs kysten. Det fremgår av Havrettskonvensjonens art. 3 at hver stat har rett til å opprette et sjøterritorium ut til 12 nautiske mil. I dette området har staten suverenitet over både luftrom, hav, havbunn og undergrunn.⁵⁴ Utgangspunktet er således at kyststaten har den samme kompetanse på sjøterritoriet som på sitt territorium ellers. Dette innebærer at lovgivningen kan gis anvendelse, og det kan utøves tvangsmakt. Et unntak fra dette er fremmede fartøys rett til uskyldig gjennomfart. Havrettskonvensjonen gir bestemmelser om retten til uskyldig gjennomfart i artiklene 17-32. Det fremgår av disse at gjennomfarten er å betrakte som uskyldig så lenge den ikke er til skade for kyststatens fred, orden og sikkerhet, og seilasen har til formål å krysse sjøterritoriet. Videre må gjennomfarten være uavbrutt og rask.

Retten til uskyldig gjennomfart fører til en viss innskrenking i kyststatens kompetanse. For det første har de fremmede fartøy rett til å foreta selve gjennomfarten, kyststaten har ikke rett til å nekte dem adgang. For det andre kan ikke kyststaten treffe tiltak som medfører en urimelig byrdefull gjennomfart for fremmede fartøy, eksempel på dette er oppkreving av avgifter.⁵⁵ Bakgrunnen for dette er at det historisk sett har vært fri navigasjon basert på hevdvunne prinsipper, også i sjøterritoriet, og flaggstatene godtok ikke at dette skulle bortfalle med implementeringen av Havrettskonvensjonen. Retten til uskyldig gjennomfart er imidlertid ikke til hinder for at det etableres påbudte skipsleder og trafikkseparasjonssystemet i territoriet.⁵⁶ Det er heller ikke til hinder for at det kan gis nasjonale regler om sikkerheten på sjøen, fiske og ”bevaring av kyststatens miljø, samt hindring og begrensning av og kontroll med forurensing av det”.⁵⁷

⁵⁴ Havrettskonvensjonen artikkel 2

⁵⁵ Carl August Fleischer, *Folkerett*, 2005 side 119

⁵⁶ Havrettskonvensjonen art 22.1

⁵⁷ *Ibid* art 21.1

Spørsmålet blir således om regulering av sotutslipp fra sjøfart er ”bevaring av kyststatens miljø, samt hindring og begrensning av og kontroll med forurensing av det”.

En nasjonal regulering for å begrense sotutslipp, gjeldende i sjøterritoriet, vil være med å bevare kyststatens miljø. Det vil også til en viss grad føre til redusert sotutslipp i Arktis, fordi sotutslipp vil, grunnet vindretninger, legge seg i polare områder. Det foreligger imidlertid ikke hjemmel etter denne til å gi nasjonal regulering som kun er ment å begrense sotutslipp i Arktis, jf ordlyden ”kyststatens miljø”.

Utgangspunktet er således at kyststaten kan gi reguleringer som vil indirekte begrense sotutslipp i Arktis. Et unntak fra dette er at nasjonale lover og forskrifter ikke skal få ”anvendelse på fremmede skips utforming, bygging, bemanning eller utstyr”,⁵⁸ med mindre de gjennomfører ”allment godtatte internasjonale regler eller standarder.” Dette innebærer at kyststaten ikke kan gi regler eller forskrifter som medfører at fremmede fartøy må gjøre endringer på skipets utforming eller kreve at det skal anvendes en annen type skip under uskyldig gjennomfart. Som nevnt over vil redusering av fart, modifisering av propell og forurensningstiltak ved bygging av skip kunne føre til en begrensning av sotutslipp.⁵⁹ Lovregulering i henhold til dette vil være lover om ”utforming, bygging, bemanning eller utstyr”. Et krav fra kyststaten om at fremmede fartøy skal overholde regulering av en slik art vil således være i strid med gjeldende folkerett.

Det kan tenkes regulering av utslipp av sot fra skipsfart i sjøterritoriet som ikke vil være i strid med retten til uskyldig gjennomfart. Krav om annen bruk av smøreolje kan være eksempel på dette. Her er det viktig å understreke at dersom slik regulering gis må det være med formål å bevare ”kyststatens miljø”, ikke med formål å bevare klimaet på verdensbasis eller forhindre sot på isen i polarområdet.

I utkastet til den obligatoriske Polarkoden drøftes mulighetene til å regulere farten for å forminske forurensning til luften.⁶⁰ Undergruppen til IMO uttrykte imidlertid en viss bekymring i forhold til et slikt forslag fordi forskjellige motorer opererer med forskjellig

⁵⁸ Ibid art 21.2

⁵⁹ Se avsnitt 5.1

⁶⁰ Se del II, avsnitt 451.

hastighet og at fartsreduisering i enkelte tilfeller kan føre til en økning i utslippene. I rapporten fra Clean Shipping Coalition vises det til andre måter dette kan reguleres gjennom.

”[T]hrough a related PSSA or by concerned Parties exercising port State authority. A common upper speed limit could apply to all ships with separate and lower limits applying to certain ship types and ice classes. Enforcement can be achieved through proper verification of vessel logs during port inspections, by back-calculating average speeds per voyage, or by observing vessel speeds with existing support technologies. Limits would be enforced, as are other regulations, through flag State and port State control.”⁶¹

Dersom slike tiltak gjennomføres internasjonalt vil dette være allment godtatte internasjonale regler eller standarder, og kyststaten vil dermed kunne håndheve slik regulering på fremmede fartøy i uskyldig gjennomfart i sjøterritoriet.

Under forutsetning av at Polarkoden inneholder regler om utslipp av sot, vil disse være allment godtatte internasjonale regler eller standarder. Polarkoden vil derfor kunne håndheves i sjøterritoriet selv om det er krav i forhold til fremmede fartøys ”utforming, bygging, bemanning eller utstyr”.

6.2 Nærmere om den tilstøtende sone

I henhold til den moderne havrett har kyststaten rett til å etablere en tilstøtende sone utenfor sjøterritoriet, og denne kan ikke trekke seg ut over 24 nautiske mil fra grunnlinjen som sjøterritoriets bredde måles fra.⁶² Her kan kyststaten utøve den kontroll som er nødvendig for å hindre overtredelser på dens territorium eller sjøterritorium ”av dens lover om toll, skatt, innvandring eller helse” og for å straffe overtredelser begått på dens territorium eller sjøterritorium av disse forskrifter, jf Havrettskonvensjonen artikkel 33. Det er viktig å understreke at det ikke er tale om suverenitetsutøvelse eller alminnelig jurisdiksjon i dette området, men en mulighet til å iverksette nødvendige tiltak i et utvidet kontrollområde for å hindre eller straffe lovovertrædelser på de nevnte rettslige felter.

Under forutsetning at Polarkoden vil inneholde regler om sotutslipp vil ikke kyststaten kunne håndheve disse reglene i form av at de kan hindre eller straffe skip som bryter dem i den

⁶¹ DE 56/10/9 note 39, side 3

⁶² Havrettskonvensjonen art 33.1 og 33.2

tilstøtende sone, da det ikke er regler som gjelder ”lover om toll, skatt, innvandring eller helse”. Lover og forskrifter om sotutslipp vil likevel være gjeldende rett for fremmede fartøy i den tilstøtende sone, og kyststaten kan håndheve disse når skipene kommer til havn.

6.3 Nærmere om den eksklusive økonomiske sone

Den eksklusive økonomiske sone er et område som ligger utenfor og støter opp til sjøterritoriet, og kan strekke seg til 200 nautiske mil fra grunnlinjen.⁶³ Her har kyststaten suverene rettigheter med hensyn til å undersøke, utnytte, bevare og forvalte levende og ikke-levende naturressurser.⁶⁴ Formålet med en slik sone er først og fremst å oppnå en optimal bærekraftig utnyttelse og å fremme tiltak som opprettholder beskattede arter på nivåer som kan gi maksimalt langtidsbytte, og det er enighet om at dette skjer best gjennom nasjonale tiltak og samarbeid mellom berørte stater.⁶⁵ Det er viktig å understreke at i dette området har ikke kyststaten suverenitet, slik som i territorialfarvannet og indre farvann. I utenforliggende soner er det kun suverene rettigheter det er tale om.

Et unntak fra dette finner man i Havrettskonvensjonen art 211. Denne gir kyststaten rett til å ”fastsette internasjonale regler og standarder for å hindre, begrense og kontrollere forurensning av det marine miljø fra skip.”⁶⁶ Eksempel på slike internasjonale regler og standarder er Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskader (CLC) av 27. November 1992. Artikkel 3 av denne fastslår at den skal gjelde ”i en kontraherende stats egen økonomiske sone, som er opprettet i samsvar med internasjonal rett eller, hvis en kontraherende stat ikke har opprettet en slik sone, i et område utenfor og grensende opp til dens sjøterritorium”. Denne vil således gjelde i en kyststats eksklusive økonomiske sone, og dersom en slik sone ikke er opprettet vil det være tilsvarende en slik sone. Hvilke områder art. 211 vil gjelde for vil derfor bero på ordlyden i de internasjonale regler og standarder.

Som nevnt under punkt 6.1 vil Polarkoden måtte anses som internasjonale regler og standarder. Om denne kan håndheves i den eksklusive økonomiske sone, vil bero på hvilke

⁶³ Ibid art 55-57

⁶⁴ Ibid art 56.1

⁶⁵ NOU 2004:28 Lov om bevaring av natur, landskap og biologisk mangfold. Avsnitt 10.4.2 FNs konvensjon om havrett

⁶⁶ Havrettskonvensjonen art 211.1

område den skal gjelde for. I Guidelines fremgår det at retningslinjene skal gjelde for Arktis, og Arktis er definert i tråd med den definisjon som er lagt til grunn i fremstillingen, se avsnitt 2.1 ovenfor. Dersom en tilsvarende definisjon legges til grunn i Polarkoden kan Russland håndheve Polarkoden i sin eksklusive økonomiske sone.

En annen mulighet for kyststaten til å regulere forurensing i den eksklusive økonomiske sine fremgår av Havrettskonvensjonen art 211.6. Dersom internasjonale regler og standarder nevnt i nr. 1 under spesielle omstendigheter er utilstrekkelig, og kyststaten har rimelig grunn til å tro at det for et bestemt klart avgrenset område i dens eksklusive økonomiske soner er nødvendig med særlige tiltak for å forhindre forurensing fra skip, kan kyststaten selv vedta slike tiltak. Dette må begrunnes i ”anerkjente tekniske årsaker som har sammenheng med de oseanografiske og økologiske forhold, bruken av området eller vernet av dets forekomster og den spesielle karakter trafikken i området.”⁶⁷

Arktis vil kunne falle inn under denne kategorien, på grunn av isen og smeltingen av denne. Særlig dersom man vektlegger hvordan utslipp fra trafikken i området er en direkte årsak til økning i ismeltingen.

Men heller ikke her vil kyststaten stå fritt ved en eventuell regulering. Dersom organisasjonen bestemmer at slik regulering skal gis, kan kyststaten for dette området vedta lover og forskrifter for å hindre forurensning fra skip ”idet den gjennomfører de internasjonale regler, standarder og den navigasjonspraksis som gjennom organisasjonen er gitt anvendelse for særlige områder”.⁶⁸ Per i dag er ikke Arktis et slikt ”særlig” område, og sotutslipp er heller ikke direkte regulert gjennom de internasjonale regler IMO har gitt for ”særlige” områder.⁶⁹

6.4 Havrettskonvensjonen i Arktis

Som nevnt innledningsvis har Arktis fått en ”egen” bestemmelse i Havrettskonvensjonen. Artikkel 234 om isdekkede områder. Bakgrunnen for regelen er en hendelse som skjedde før den tredje havrettskonferansen var påbegynt. I 1969 var oljetankeren SS Manhattan det første

⁶⁷ Havrettskonvensjonen art. 211.6 a)

⁶⁸ Ibid

⁶⁹ Regulering for særlige områder: vedlegg I; Olje, vedlegg II: Skadelige flytende stoffer, vedlegg IV: Kloakk, vedlegg V: Sjøpøl og vedlegg VI: Forebygging av luftforurensing fra Skip

kommersielle skipet som krysset Nordvestpassasjen. Skipet var omgjort for turen, og hadde fått en isbryterbaug, som gjorde det mulig å komme seg frem i de isdekkede områdene. SS Manhattan var et amerikanskregistrert skip, og eid av et amerikansk selskap. Dette ble gjort i samarbeid med den canadiske stat, som utførte undersøkelser av isen på forhånd og stilte med canadiske isbrytere som fulgte SS Manhattan gjennom hele Nordvestpassasjen. Turen ble ansett som en suksess, men politisk fikk den store følger. Selv om turen var godkjent av Canadiske myndigheter, førte det til en het debatt om hvem som hadde suverenitet i området. Historisk sett hadde Canada hevdet suverenitet, men dette kravet var bestridt av USA. Kryssingen ble dermed, av enkelte, ansett som et forsøk fra USA for å få jurisdiksjon i området. Det førte også til bekymringer i forhold til de miljømessige konsekvenser frakt av olje i Arktis kunne medføre.

Resultatet ble for det første at Canada utvidet sin territoriale sone til 12 nautiske mil. Deretter erklærte Canada en sone på 100 nautiske mil utenfor kysten hvor Arctic Waters Pollution Prevention Act (AWPPA) skulle gjelde.⁷⁰ Denne loven gav canadiske myndigheter jurisdiksjon til å regulere all sjøfart i sonen på 100 nautiske mil, men kun i forhold til vern mot forurensing. Dette gav Canada en videre jurisdiksjon enn hva folkerettslig lovgivning på dette tidspunktet tilsa. AWPPA ble derfor ansett i strid med internasjonal lov.

Etter ulykken med *Torrey Canyon* i den Engelske kanal i 1967 og ulykken med *Arrow* i Nova Scotia i 1970, ble det et helt annet internasjonal fokus på miljørisikoen skipsfarten førte med seg.⁷¹ I forhold til polare områder så internasjonale aktører behovet for en regulering av Arktis; i forhold til de vanskelige navigeringsmulighetene som befant seg der, samt den innvirkning en eventuell ulykke vill føre meg deg i isdekkede områder. Forhandlingene ble utført av Sovjetunionen, Canada og USA, på grunn av deres rolle som kyststat til Arktis og deres kunnskap om dette området.

Resultatet ble artikkel 234 i Havrettskonvensjonen om isdekkede områder:

Kyststatene har rett til å vedta og håndheve ikke-diskriminerende lover og forskrifter for å hindre, begrense og kontrollere havforurensning fra skip i isdekkede områder innenfor

⁷⁰ Arctic Waters Pollution Prevention Act R.S.C., 1985, c. A-12, Heretter AWPPA

⁷¹ Torrey Canyon er ansett som verdens første store oljeutslipp. Skipet, med en kapasitet på 120 000 tonn, grunnstøtte utenfor sørvest kysten av England, og i de neste 12 dagene hadde hele oljelasten rent ut i sjøen. Tankskipet Arrow hadde 10 millioner liter med Bunker "C" olje om bord, da hun grunnstøtte ved Cerberus Rock. Ca 10 330 tonn med olje rant ut, og dekte 120 km kystlinje.

grensene for den eksklusive økonomiske sone, der særlig harde klimatiske forhold og is som dekker områdene størstedelen av året, skaper hindringer eller usedvanlig store farer for skipsfarten, og forurensning av det marine miljø kan føre til betydelig skade på eller uopprettelig forstyrrelse av den økologiske balanse. Slike lover og forskrifter skal ta tilbørlig hensyn til skipsfarten og til vern og bevaring av det marine miljø, basert på det beste vitenskapelige materiale som foreligger.

Denne reguleringen er i stor grad bygget på AWPPA, bortsett fra en viktig begrensning. Bestemmelsen ”får ikke anvendelse på krigsskip, hjelpeskip i marinen, eller andre skip eller luftfartøyer som eies eller drives av en stat, og som på det aktuelle tidspunkt utelukkende benyttes i statlig og ikke-kommersiell tjeneste”, jf. Havrettskonvensjonen artikkel 236. Det er imidlertid uenighet i teorien om de rettighetene art 234 gir kyststaten går like langt som den jurisdiksjon Canada hevdet de fikk, etter AWFFP.⁷² Selv om det foreligger uenigheter om akkurat dette vil AWFFP kunne være med å avgjøre tolknings spørsmål som oppstår rundt art 234.

Det er viktig å understreke at denne bestemmelsen oppsto som et kompromiss mellom Canada og Sovjetunionen på en side og USA på den andre siden. Canada forsøkte på dette tidspunktet å få internasjonal godkjenning av sin nasjonale lovgivning, AWPPA. Mens USA på sin side var helt klare på at canadiske myndigheters handlinger ikke ville ha noen betydning for deres rett til fri navigasjon gjennom internasjonal streder. Dette kompromisset førte til en noe rotete lovbestemmelse. Den ble allerede fra starten av beskrevet som ”probably the most amiguous, if not controversial clause in the entire treaty”,⁷³ og med mer metaforiske begrep som ”as a witch’s brew, a cauldron of legal uncertainty which could be stirred in favour of either the coastal or shipping state.”⁷⁴

Det har fått utslag i at ordlyden har flere ulike tolkningsalternativer. Disse tolkningsalternativene gjelder hvilke område art. 234 gjelder for, hvorvidt den har forrang for bestemmelsene om uskyldig gjennomfart og transitt og hvilke lovreguleringer den gir kyststaten hjemmel til å gi.

⁷² Erik J. Molenaar *Coastal State jurisdiction over vessel-source pollution*, 1998, side 422

⁷³ Cynthia Lamson, *Arctic Shipping, Amrine Safety and Environmental Protection*, 11 Marine Policy, side 3, (1987)

⁷⁴ Cynthia Lamson og David Vanderzwaag, *Arctic waters: Needs and options for Canadian-American Cooperation*, 18 Ocean Development and International law, side 49 (1987)

7 Havrettskonvensjonen art. 234 om isdekke områder

7.1 Nasjonal regulering av sotutslipp

Det første spørsmålet er hvorvidt art 234 gir kyststaten hjemmel til å regulere utslipp av sot i Arktis.

I utgangspunktet fremstår det som om utslipp av sot fra skipsfart vil falle innenfor ordlyden, og at kyststaten kan regulere slike utslipp, jf. deres rett til å ”hindre, begrense og kontrollere havforurensning fra skip”, og videre at ”forurensning av det marine miljø kan føre til betydelig skade på eller uopprettelig forstyrrelse av den økologiske balanse”. Som nevnt tidligere under 2.3 vil sotutslipp fra skip føre til at isen smelter i et raskere tempo, og dette vil medføre stor skade i Arktis og mest sannsynlig irreversible forstyrrelser.

Forurensning av det marine miljøet defineres i art. 1.1 4) som ”direkte eller indirekte tilførsel, forårsaket av mennesker, av stoffer eller energi i det marine miljø [...], når det får eller sannsynligvis kan få slike skadelige virkninger som skade på de levende ressurser og livet i havet, fare for menneskers helse [...]”. Sotutslipp i Arktis vil få en rekke innvirkninger på miljøet. Ikke bare i form av issmelting, det vil også få innvirkning på dyrelivet, vegetasjonen og for urfolket i Arktis.⁷⁵

Hvorvidt slike tilfeller var ment å falle innenfor ordlyden, når denne ble vedtatt, er imidlertid ikke helt klart. Det følger av lovkommentaren til Havrettskonvensjonen at ”the general objective of the article is to balance the interest of the coastal State in ice-covered areas within the limits of its exclusive economic zone with the general interest of international navigation”.⁷⁶ Det er klart at i områder hvor det er store mengder is vil det være vanskeligere å navigere. Isen vil være i konstant bevegelse, og det kan derfor være nødvendig med strengere krav til utkikk, folk på broen og navigeringsutstyr generelt. Som nevnt over var noe av bakgrunnen for art 234 at det fantes lite regulering på dette området, og at kyststaten var nærmest til å regulere på grunn av deres kjennskap til isdekkede områder. Dette viser at formålet med bestemmelsen er å la kyststatene regulere områder hvor det er farlig å navigere grunnet is. Det kan derfor tenkes at nasjonal regulering med hjemmel i art. 234 skal begrense

⁷⁵ ACIA (2005), over note 5

⁷⁶ Nordquist, Myron H., Shabtai, Rosenne and Yankov, Alexander, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A commentary* Bind IV, Dordrecht-Leiden-Boston, 1991, side 393

seg til bestemmelser om mannskap, utstyr og skipets konstruksjon. Dette vil innebære at reguleringen som omhandler sotutslipp ikke kan gis med hjemmel i Havrettskonvensjonen artikkel 234.

Havrettskonvensjonens artikkel 211 er en annen bestemmelse som gir kyststaten videre rettigheter enn det som følger ellers av havrettskonvensjonen. I art 211.6 a) gis kyststater økt jurisdiksjon når de har ”rimelig grunn til å tro at det for et bestemt, klart avgrenset område i dens eksklusive økonomiske sone er påkrevet, av anerkjente tekniske årsaker som har sammenheng med de oseanografiske og økologiske forhold [...] å vedta særlige obligatoriske tiltak for å hindre forurensing fra skip”. Dersom kyststaten kan bevise at dette er tilfellet, har det rett til å implementere de internasjonale konvensjonene som er laget for ”særlige områder”.⁷⁷ Denne gir dermed ikke kyststaten rett til selv å regulere, men den gir dem mulighet til å implementere strengere regulering.

I de tidlige forhandlinger til Havrettskonvensjonen var disse to bestemmelsene tenkt som en felles bestemmelse. Lovkommentaren viser til to forslag fra Sverige som var bakgrunn for at artikkel 211,6 og artikkel 234 ble to separate reguleringer.⁷⁸ Av disse forslagene fremgår det at det i isbelagte områder vil være nødvendig med en regulering som er strengere enn hva som følger av internasjonale konvensjoner for spesielle områder, samt at de internasjonale regler og standarder som fantes ikke var tilstrekkelig for områder med is. Det er klart at art. 234 rekker lengre enn art 211, da den gir kyststaten rett til å gi egne lover og reguleringen i isbelagte områder, jf. ” vedta og håndheve ikke-diskriminerende lover og forskrifter”. Parallellen til art 211.6 a) kan imidlertid gi en pekepinn på at formålet med bestemmelsen om isdekkede områder er noe videre enn kun navigasjon, da art 211 omhandler forurensing fra skip. Dette taler for at regulering av sotutslipp faller innenfor den utvidede jurisdiksjon art. 234 gir kyststaten.

Det kan problematiseres hvorvidt art. 211 bør være med å belyse tolkingen av art 234. Art. 211 faller inn under avsnitt 5 av Havrettskonvensjonen, som omhandler internasjonale regler og nasjonal lovgivning for å hindre, begrense og kontrollere forurensing av det marine miljøet. Isdekkede områder nevnes ikke med ett ord under dette avsnittet, men er plassert under et eget avsnitt og det foreligger heller ingen henvisning tilbake til avsnitt 5. I teorien hevdes det imidlertid at dette er en ”drafting error”, og at presset under forhandlingene førte

⁷⁷ Havrettskonvensjonen art 211.6 a)

⁷⁸ Ibid side 394

til at de tekniske utformingene av bestemmelsen ikke ble vektlagt.⁷⁹ Det bør derfor ikke vektlegges at bestemmelsen er plassert i et annet avsnitt enn art. 211.

Etter min mening tilsier ordlyden her klart at regulering for å hindre og begrense forurensing kan gis nasjonalt med hjemmel i art. 234. Kyststaten kan således gi nasjonale bestemmelser for å regulere sotutslipp fra skip.

Det er viktig å understreke at eventuelle lover og forskrifter skal være ”ikke-diskriminerende”. Dette innebærer at lovene som gis skal være like bindende for kyststatens skip som for skip som seiler under andre lands flagg. Dette skiller seg fra Havrettskonvensjonen art 56 som omhandler kyststaters rettigheter, jurisdiksjon og plikter i den eksklusive økonomiske sone, hvor det ikke stilles krav til at kyststaten skal opptre likt overfor sine skip og fremmede skip. Rettighetene som gis er imidlertid vidt forskjellige, da art 234 gir kyststaten rett til nasjonal regulering av et område som reguleres internasjonal på alle andre måter.

7.2 Begrensninger i forhold til område og is

Videre må det vurderes hvilke områder art. 234 gjelder for. Ordlyden gir kyststaten rett til å vedta og håndheve lover i ”isdekkede områder innenfor grensene for den eksklusive økonomiske sone”. Dette blir en todelt vurdering, hvor det først må vurderes om ordlyden ”innenfor den eksklusive økonomiske sone” også omfatter territorialfarvannet, og i hvilke grad kravet om at området skal være isdekt begrenser den gitte jurisdiksjon.

7.2.1 Geografiske begrensninger

Kyststaten har ulike rettigheter og plikter i den eksklusive økonomiske sone sammenlignet med territorialfarvannet. I territorialfarvannet har kyststaten suverenitet mens i den eksklusive

⁷⁹ Erik J. Molenaar *Coastal State jurisdiction over vessel-source pollution*, 1998 side 468. Se også B.H. Oxman, *Observations on Vessel Release under the United Nations Convention on the Law of the Sea*, 11 *Ijmel* 201-215 (1996) som viser til at plasseringen kan forklares med det politiske og militære kompromisset som ble gjort mellom USA, Canada og Sovjetunionen til at art 234 gir større jurisdiksjon til kyststaten enn hva de får etter avsnitt 5, jf art 233 ”ingen bestemmelse i avsnitt 5, 6 eller 7 berører rettsordningen for streder benyttet i internasjonal skipsfart.”

økonomiske sone er et kun tale om suverene rettigheter.⁸⁰ Suvereniteten i territorialfarvannet begrenses imidlertid i noe grad, på grunn av retten til uskyldig gjennomfart.⁸¹ Av den grunn er det viktig å slå fast hvilke område kyststaten har rett til å gi nasjonal regulering i henhold til art. 234.

Artikkelen gjelder for ”områder innenfor grensene for den eksklusive økonomiske sone”. Ordlyden isolert kan tolkes dithen at det er kun er området utenfor territorialfarvannet som skal inkluderes. Dette støttes opp av artikkel 55 som definerer den eksklusive økonomiske sone som ”et område som ligger utenfor og støter opp til sjøterritoriet”.

En annen tolkning er at territorialfarvannet inkluderes, slik at ordlyden kun viser til de ytre grensene og ikke grensen innad mot kystlinjen. Det er klart at kyststaten generelt har en videre jurisdiksjon i territorialfarvannet enn hva de har utenfor denne, og det kan av den grunn virke ulogisk å avgrense inn mot kysten. I 1970 AWPPA ble det ikke gjort noe geografisk begrensning innad mot territorialfarvannet, denne ble gjort gjeldende for ”arctic waters” som et hele.⁸² Dette peker i retning av den videre tolkning skal legges til grunn.

Lovkommentaren til Havrettskonvensjonen fastslår at dette ordvalget var bevisst, jf. ”it indicates that for those who negotiated article 234, the remaining provisions of the Convention, taken as a whole, were seen to be adequate to protect the coastal state”.⁸³ Det kan virke som at det her ikke er tale om de geografiske begrensningene, men heller begrensinger i forhold til hvor mye rettigheter en kyststat vil få etter art 234. I samme avsnitt fremgår det imidlertid at det refereres til ”that part of the sea extending from the outer limits of the coastal State’s exclusive economic zone to that State’s coastline”.⁸⁴ Dette peker i retning av at den videre tolkning skal legges til grunn

Det er imidlertid uenighet i litteraturen til denne lovkommentaren. Franckx mener at dette ikke er så klart som det fremgår av lovkommentaren, men han konkluderer ikke med at det motsatte må gjelde.⁸⁵ Etter min mening er det heller ikke klart at bestemmelsen skal tolkes

⁸⁰ Se del II, avsnitt 5.

⁸¹Havrettskonvensjonen artikkel 17.

⁸² 1970 AWPPA section 3(1). Arctic waters defineres som ”adjacent to the mainland and island of the Canadian arctic within the area enclosed by the sixtieth parallel of north latitude, the one hundred and forty-first meridian of longitude and a line measured seaward from the nearest Canadian land a distance of one hundred nautical miles”.

⁸³ *A commentary*, over note 81 side 397.

⁸⁴ Ibid

⁸⁵ Erik Franckx, *Vessel-source Pollution and Coastal State Jurisdiction*, 2001 side 100

slik. Det er ikke like mye is i territorialfarvannet som det er i den eksklusive økonomiske sone, og det er derfor ikke like nødvendig med en regulering av isdekkede områder der. På den annen side vil de samme navigeringshindringer og miljøproblemer oppstå i territorialfarvannet dersom det ligger havis der. Her vil det være stor forskjell på sommersesong og vintersesong, da isen ved kysten forsvinner i sommersesongen, mens den i enkelte deler av den eksklusive økonomiske sone vil isen ligge store deler av året. Dette må derfor ses i sammenheng med begrensninger i forhold til isdekkede områder, som jeg kommer nærmere inn på i neste avsnitt.

7.2.2 Begrensninger i forhold til isdekkede områder.

I henhold til bestemmelsen er isdekkede områder områder hvor det foreligger ”særlig harde klimatiske forhold og is som dekker områdene størstedelen av året”. Det fins ingen definisjon av hverken is eller isdekkede områder i konvensjonen. Lovkommentaren viser til The World Meteorological Organization og deres standardiserte klassifikasjon av havis, og viser til at det ikke bare er is som oppstår på havet, men all is som ligger i sjøen.⁸⁶

De definisjoner av is-terminologien som oppgis, gir imidlertid ikke svar på hva som ligger i ordlyden ”størstedelen av året”. Det gis ikke noe annen forklaring annet enn at ”local ice conditions will vary from year to year, and clearly it is the general characteristics of the climate and its relations both to the ecology and to navigation in the region concerned that should be borne in mind”.⁸⁷

Erik J. Molenaar hevder at områder som er dekket av is i mer enn 6 måneder av året vil falle innenfor bestemmelsen, og begrunner dette med ordlyden ”størstedelen av året”.⁸⁸ Jeg er enig i at det er klart at bestemmelsen skal gjelde i de områder isen ligger i mer enn 6 måneder av året. Det bør imidlertid ikke utelukke at bestemmelsen ikke vil gjelde for områder hvor isen ligger i mindre enn 6 måneder av året. Særlig nå som isen ligger i kortere perioder enn hva den noen gang har gjort. Det bør derfor bero på hvor vanskelig navigeringen er i de periodene isen faktisk er tilstede. Videre må det tas en konkret vurdering ut fra de forhold som faktisk foreligger, og hvor ”harde” disse ”klimatiske forhold” er. Det virker lite hensiktsmessig at

⁸⁶ World Meteorological Organization, *WMP Sea-Ice Nomenclature*, Terminology WMO/OMM/BMO (1970, sist revidert 2004)

⁸⁷ *A commentary*, over note 81 side 397.

⁸⁸ Erik J. Molenaar *Coastal State jurisdiction over vessel-source pollution*, 1998, side 420

små forandringer i isen skal forandre jurisdiksjonen i et angitt område fra år til år. Dette støttes opp av den forannevnte uttalelsen fra lovkommentaren. Det bør understrekes at det med dette ikke menes at det er tilstrekkelig at isen kun ligger i små perioder for at bestemmelsen skal gjelde. Men det bør skje en helhetsvurdering av hvor lenge isen ligger og hvilke konsekvenser dette gir for sjøfarten.

I den engelske versjonen av Havrettskonvensjonen artikkel 234 er ordlyden ”*where particularly severe climatic conditions and the presence of ice covering such areas [...] create obstructions and exeptional hazards*”.⁸⁹ Den norske oversettelsen er lik. I teorien har det vært argumentert for at ”where” kan tolkes som ”when”.⁹⁰ I den norske versjonen ville dette tilsvar ordlyden ”*når særlige*” forhold tilsier det. Dersom en slik tolkning skal legges til grunn vil kyststaten være begrenset til å utøve sin jurisdiksjon i de tilfeller de beskrevne forhold faktisk foreligger. Og i motsatt tilfelle hindre en kyststats jurisdiksjon etter art 234 i sommerhalvåret i isfrie områder.

Dersom en slik tolkning skal legges til grunn vil det indirekte innebære at regulering av sotutslipp fra skip ikke kan gis med hjemmel i art 234. Bakgrunnen for en slik forståelse er at skipstrafikken som eksisterer i Arktis primært foregår i sommersesongen, og selv om det er isbrytere som gjør det mulig for skipstrafikk i enkelte områder er det ikke tale om ”særlig harde klimatiske forhold” i denne perioden. En eventuell regulering vil derfor kun gjelde i de perioder hvor isen er på det tykkeste og få eller ingen skip har mulighet til å forsere den.

Det er klart at nasjonal regulering i isdekkede områder er mest nødvendig i de perioder av året det er mest is. Grunnen til dette er at det er i denne perioden navigeringen er på det vanskeligste og det vil ikke være mulig å forsere isen uten det rette utstyret hos skip og mannskap, og den rette kunnskapen. Dette kan tilsi at det var kun i de perioder det ligger mest is det var ment at kyststaten skulle ha en videre jurisdiksjon enn det som ellers følger av havrettskonvensjonen og andre internasjonale reguleringer.

På den annen side følger det av ordlyden til bestemmelsen at kyststaten etter denne kan gi nasjonale lover for å ”hindre, begrense og kontrollere havforurensning fra skip”. Dersom nasjonal lovgivning kun skal gjelde i de perioder det er lite eller ingen sjøfart, vil muligheten for dette være særdeles liten.

⁸⁹ Min kursivering

⁹⁰ E. Franckx, *Maritime Claims in the Arctic. Canadian and Russian Perspectives*, Dordrecht/London/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, side 96

Etter min mening vil bestemmelsen være av liten betydning både i forhold til navigering og miljøskader dersom kyststaten er begrenset til å utøve sin jurisdiksjon kun i de tilfeller hvor det foreligger ”særlig harde klimatiske forhold”. Isen vil fortsatt være tilstede i enkelte områder i sommerhalvåret, og vil skape hindringer for skipstrafikken. En mulig løsning er at bestemmelsen gjelder for hele området i vinterhalvåret og i sommerhalvåret gjelder den kun i de områdene isen fortsatt er til stede. En slik løsning vil imidlertid kunne føre til villfarelse rundt når bestemmelsen skal gjelde og når den ikke skal gjelde. Et annet problem vil være hvem det er som skal vurdere når det er ”nok” is for at art. 234 gjelder. Dette vil dermed ikke være en god måte å løse problemet på.

Det er disse usikkerhetene rundt hvor isen kommer til å ligge, og hvor den vil skape hindringer fra sesong til sesong som etter min mening gjør det klart at bestemmelsen må gjelde hele året. Det vil skape for mye usikkerhet rundt den nasjonale lovgivningen som gis med hjemmel i art. 234 dersom det hele tiden stilles spørsmål om den gjelder i det aktuelle tidsrommet. Her er det viktig å understreke at selv om bestemmelsen vil gjelde hele året, vil det kun være i de områder hvor isen ”dekker området størstedelen av året” og dette skaper ”store farer for skipsfarten”.

Disse hensynene kan og brukes for å argumentere for at bestemmelsen også bør gjelde i territorialfarvannet, da det er klart at isen vil kunne skape hindringer også i dette området. På tross av at isen i dette området smeltes bort i sommerhalvåret, i mye større grad enn den isen som ligger i den eksklusive økonomiske sone.

En slik tolkning vil medføre at kyststaten får en svært vid jurisdiksjon helt fra kystlinjen og ut til grensen for den eksklusive økonomiske sone. Det bør være klar lovhjemmel for en slik rettighet, og etter min mening er ikke ordlyden ”innenfor grensene for den eksklusive økonomiske sone” klar nok. Tvert om vil jeg påstå at ordlyden i større grad peker i retning av at territorialfarvannet ikke omfattes av bestemmelsen, jf ”grensene” av den eksklusive økonomiske sone. Som nevnt over defineres dette området som ”et område som ligger utenfor og støter opp til sjøterritoriet”, den ytre grensen vil således være 200 nautiske mil fra de grunnlinjer som sjøterritoriets bredde måles fra og den indre grense vil være sjøterritoriet.⁹¹

Etter dette er jeg kommet til at art. 234 ikke gjelder for territorialfarvannet. Dette innebærer at en eventuell lovregulering av utslipp av sot, gitt med hjemmel i art. 234, kun vil gjelde i den

⁹¹ Ibid art. 55-57

eksklusive økonomiske sone.

7.3 *Forrang?*

Regulering som gis med hjemmel i artikkel 234 skal ta ”tilbørlig hensyn til skipsfarten og til vern og bevaring av det marine miljø”. Dette innebærer at den juridiksjon som er gitt etter art 234 begrenses; kyststaten kan ikke stenge helt for sjøfart i områder med is, med hjemmel i art. 234. Hvorvidt det betyr at andre bestemmelser om fri ferdsel vil gå foran art. 234 er mer usikkert.

Etter min analyse kom jeg frem til bestemmelsen ikke får anvendelse i territorialfarvannet. Dersom man forutsetter at den vil få anvendelse i dette området må det vurderes om art 234 skal ha forrang for retten til uskyldig gjennomfart.⁹² Videre må det vurderes om Den nordlige sjørute er et internasjonal strede, og i så tilfellet om art. 234 har forrang for reglene om fri transitt.

Først en kort gjennomgang av reglene om fri transitt. I streder som anses som internasjonale streder har alle skip rett til uhindret transittgjennomfart.⁹³ Kystatten har rett til å gi lover og forskrifter i dette området, men i forhold til regler om hindring, begrensning og kontroll med forurensing må slike regler være i samsvar med ”internasjonale bestemmelser om utslipp av olje, oljeholdig avfall eller andre skadelige stoffer i stredet”.⁹⁴ Dette vil innebære at kyststaten ikke kan gi nasjonale lover og forskrifter som regulerer forurensing med hjemmel i art 234, med mindre denne har forrang.

Det må først stilles spørsmål om Den nordlige sjørute er et internasjonalt strede.

Reglene om dette fins i havrettskonvensjonen art. 34-44. Det følger av art. 37 at reglene om transitt skal gjelde for ”streder benyttet i internasjonal skipsfart mellom en del av det åpne hav eller en eksklusiv økonomisk sone og en annen del av det åpne hav eller en eksklusiv økonomisk sone”. Det fremgår ikke hvilke andre vilkår som må oppfylt for at en rute skal anses som internasjonalt strede.

På grunn av dette er kriteriene hentet fra internasjonal sedvanerett, hovedsakelig som tolket

⁹² Ibid art 17-32, se avsnitt 5.1 om uskyldig gjennomfart.

⁹³ Ibid art 38

⁹⁴ Ibid art 42.1.b)

og anvendt i Korfu Channel saken (International Court of Justice Reports 1949, s. 4).⁹⁵ Saken sto mellom Storbritannia og Albania. Tvisten mellom de to landene begynte 15. mai 1946, da albanske styrker åpnet ild mot to britiske kryssere som passerte gjennom Korfu kanalen, mellom Albania og den greske øya Korfu. Britiske myndigheter mente dette var i strid med den folkerettslige retten til fri transitt gjennom streder brukt til internasjonal sjøfart. Den 22. oktober 1946 gikk den britiske marine gjennom kanalen, klar for handling men med våpnene nede. To av destroyerne traff miner og ble ødelagt, 44 mistet livet. Britiske myndigheter annonserte så at de skulle fjerne alle minene fra kanalen, og på tross av protester fra albanske myndigheter, gjorde de dette. Storbritannia klagde Albania inn til ICJ, og søkte kompensasjon for skip og tapte liv. To spørsmål ble vurdert i dommen: 1) Var Albania ansvarlig for eksplosjonene?, og 2) Krenket Storbritannia Albanias suverenitet den 22 oktober og under minesveipingene? Det som er relevant for fremstillingen er spørsmål 2 og synet på hva som er et internasjonalt strede. Retten kom frem til at det var et internasjonalt strede basert på 1) den geografiske plasseringen til stredet, og at det knyttet to deler av det åpne hav sammen, og 2) at det faktisk ble brukt til internasjonal sjøfart.

Den nordlige sjørute knytter to deler av det åpne hav sammen, Stillehavet i Asia og Atlanterhavet i Europa. Dette vilkåret er således oppfylt. Det problematiske er hvorvidt denne sjøruten brukes til internasjonal sjøfart. Per i dag er det ikke mange skip som går denne ruten, da isen vanskeliggjør bruken av den til internasjonal sjøfart.

Videre består ikke Den nordlige sjørute kun av et enkelt skipsleie, men av en rekke forskjellige leier som strekker seg mellom 2.200 og 2900 nautiske mil, avhengig av isforholdene.⁹⁶ Dette skiller seg fra andre internasjonale streder, hvor det er et bestemt skipsleie.

Det bør ikke vektlegges i stor grad at ruten forandrer seg fra sesong til sesong. Det fins ikke andre havområder tilsvarende Arktis, på grunn av den isen som ligger der. Man kan derfor ikke sammenligne til andre internasjonale streder når det gjelder de forskjellige skipsleiene.

Russland anser Den nordlige sjørute som en nasjonal transport rute under russisk jurisdiksjon. All navigering gjennom ruten skal skje i henhold til russisk lov og landets internasjonale avtaler.⁹⁷ Alle skip som passerer må ha godkjenning fra russiske myndigheter.⁹⁸ Dette trekker

⁹⁵ Carl August Fleischer, *Folkerett*, (2005) side 120.

⁹⁶ Katarzyna Zysk, *Russia's Arctic Strategy – Ambitions and constraints*, JFQ, issue 2d quarter 2010, side 107

⁹⁷ *Ibid*, side 106

i retning av at det ikke kan anses som et internasjonalt strede.

Albania hevdet også at Korfu kanalen var en nasjonal transport rute, men de ble ikke hørt med dette i ICJ. Forskjellen ligger imidlertid i at russiske myndigheter krever godkjenning for at fremmede fartøy skal kunne passere.

Den store forskjellen er imidlertid at Den nordlige sjørute ikke brukes til internasjonal sjøfart i utstrakt grad per i dag. Det vil trolig forandre seg i løpet av dette tiåret. Dersom russiske myndigheter fortsatt hevder at Den nordlige sjørute ikke er et internasjonalt strede når den tid kommer vil de etter all sannsynlighet ikke bli hørt med dette i internasjonal sammenheng.

Konklusjonen blir således at per i dag er ikke Den nordlige sjørute å anse som et internasjonalt strede.

Under forutsetning av at det er et internasjonalt strede og at art 234 gjelder i sjøterritoriet blir spørsmålet om art 234 har forrang foran reglene om uskyldig gjennomfart og fri transitt.

Ordlyden i art 234, "tilbørlig hensyn til skipsfarten" kan tyde at det skal tas hensyn til regulering i havrettskonvensjonen som omhandler rett til skipsfart, slik som rett til uskyldig gjennomfart og fri transitt.

Kari Hakapää hevder at dette ikke er tilfellet, og at det er klart at art 234 har forrang å grunn av forbindelsen til AWPPA. Etter denne hadde Canada ikke rett til å totalforby fremmede skip adgang til isdekkede områder, men det ble utført kontroll av skipene og selve operasjonen ved skipenes ankomst.⁹⁹

Bestemmelsen om isdekkede områder ble for det første gitt fordi navigering i slike områder ble ansett som vanskelig og det var derfor nødvendig med mer stringent sikkerhetsregulering. Det andre formålet var å forhindre forurensing. Arktis er et øde sted, og ved en eventuell ulykke vil det ta lang tid før man kan begynne med en opprydning. Dersom man ikke kan foreta kontroll av skip, operasjon og mannskap forut for gjennomfarten eller gi mer stringent regulering i disse områdene vil ikke disse formålene bli oppfylt.

For at bestemmelsen i det hele tatt skal ha noe funksjon må den derfor etter min mening ha forrang foran bestemmelsene om uskyldig gjennomfart og retten til fri transitt. Det er viktig å

⁹⁸ Nærmere om dette under del IV, avsnitt 9

⁹⁹ Kari Hakapää, *Marine Pollution in International Law*, (1981) side 258

understreke at nasjonale bestemmelser som gis kun skal være begrunnet i navigering og miljø.

7.4 Hva skjer dersom isen forsvinner?

Hvor raskt isen kommer til smelte i årene fremover er svært usikkert. Det er klart at isen har smeltet i et alarmerende tempo i de siste par årene, men om dette vil fortsette eller om det vil stabilisere seg på det nivået det er i dag vil man ikke vite før den tid kommer.

Dersom issmeltingen fortsetter i det tempoet det har i dag, kan det føre til forutsetningen for art 234 faller bort. Det er ikke tilstrekkelig at det er forekomster av is i området; denne isen må føre til ”særlig harde klimatiske forhold” og den må dekke områdene ”størstedelen av året”. Det er vanskelig å spekulere i hvordan situasjonen vil være, men muligheten for at vilkårene vil falle bort i fremtiden er absolutt til stede.

7.5 Konklusjon

Etter min vurdering vil havrettskonvensjonen artikkel 234 gi kyststaten rett til å regulere utslipp av sot i Arktis, begrenset til den eksklusive økonomiske. Dersom slik regulering gis må den gjøres gjeldende for både fremmede skip og skip som seiler under kyststatens flagg, slik at lovgivningen ikke er diskriminerende. Videre er det viktig å understreke at selv om art 234 gir kyststaten en videre jurisdiksjon, vil de fortsatt være bundet av de internasjonale standarder og regler som er gitt. Dette innebærer at kyststaten ikke kan gi nasjonal lovgivning som trosser disse. I forhold til regulering av utslipp av sot vil dette innebære at vedlegg VI av MARPOL 73/78 gjelder til det fulle, men kyststaten kan gi strengere regulering som rammer utslipp av sot direkte.

DEL IV RUSSLAND OG DERES JURISDIKSJON I ARKTIS

8 Historisk bakgrunn

Det første offisielle kravet på en Arktis sektor fra Russland kom i 1916, da den Russiske regjering hevdet at øyene Henrietta, Jeanette, Bennet, Herald, Uedinenie, Novosibirsk, Wrangel, Novaia Zemlia, Lokguev, Vaigach og andre var en del av Russland. Dette ble hevdet på bakgrunn av at disse øyenes tilhørighet til riket hadde vært allment anerkjent i århundrer.¹⁰⁰ Denne tilhørigheten ble bekreftet i 1926 da Sovjetunionen vedtok the Decree of the Presidium of the Central Executive Committee of the USSR "On the Proclamation of Lands and Islands Located in the Northern Arctic Ocean as Territory of the USSR".¹⁰¹ Denne lovreguleringen stadfestet at det geografiske området som allerede var oppdaget ble erklært en del av Sovjetunionen, samt land og øyer som kunne bli oppdaget ble erklært som en del av territoriet i Sovjetunionen.

I folkeretten anses okkupasjon av herreløst område som et anerkjent institutt, for å skaffe seg råderett over land- og havområder.¹⁰² Russisk lovregulering er imidlertid ikke basert på okkupasjonsinstituttet, men på sektorprinsippet. Denne læren går ut på at en stat som grenser til polarområdet, kan kreve herredømme over alt land som ligger innenfor sektoren mellom polpunktet og vedkommende.¹⁰³ Dette prinsippet neppe er i samsvar med gjeldende folkerett.¹⁰⁴

9 Russisk juridisk regime i dag

Rettighetene til den arktiske sone har i senere tid blitt krevd gjennom en rekke lovreguleringer, særlig gjennom 1982 USSR Law on the State boundary og 1968 Edict of the Presidium of the USSR Supreme Soviet "On the Continental Shelf of the USSR".¹⁰⁵ I senere lovgivning i henhold til suverenitet i Arktis er deler av ordlyden fra artikkel 234 inkorporert i artt 14:

"The competent Soviet organs can determine, in a manner established by the USSR legislation, rules for the prevention, reduction and control of pollution of the marine

¹⁰⁰ A.A. Kovalev, *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, side 178 (2004)

¹⁰¹ Ibid

¹⁰² Carl August Fleischer, *Folkerett*, side 102 (2005)

¹⁰³ Store Norske Leksikon om sektorprinsippet, se <http://snl.no/sektorprinsippet>

¹⁰⁴ Se blant annet Carl August Fleischer, *Folkerett*, side 103 (2005)

¹⁰⁵ A.A. Kovalev, *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, side 178 (2004)

environment, and also for the safety of navigation and can enforce these rules in areas, covered with ice and having particular natural characteristics, where pollution of the marine environment could cause major harm to the ecological balance or disturb it irreversibly."¹⁰⁶

Denne viser at Russland hevder jurisdiksjon i isdekkede områder med hjemmel i Havrettskonvensjonen artikkel 234.

Dagens lovregulering av Den nordlige sjørute, i forhold til Arktisk sjøfart er i det vesentlige basert på Regulations for Navigations of the Seaways of the Northern Sea Route (1990 Regulations). Det finnes også andre lover som regulerer sjøfarten i Arktisk, i forhold til navigering, isbrytere og krav til design og utsyr for navigering.¹⁰⁷ I disse reguleringene defineres den Nordlige Sjørute som:

*“the essential national transportational line of the USSR that is situated within its inland seas, territorial sea (territorial waters), or exclusive economic zone adjacent to the USSR Northern Coast and includes seaways suitable for leading ships in ice, the extreme points of which are limited in the west by the Western entrances to the Novaya Zemlya Straits and the meridian running north through Mys Zhelaniya, and in the east (in the Bering Strait) by the parallel 66° N and the meridian 168°58'37" W.”*¹⁰⁸

Denne definisjonen reiser spørsmål om hvorvidt disse reguleringene er begrenset til den eksklusive økonomiske sone, eller om den gir Russland jurisdiksjon også utenfor dette området. Franckx hevder at det er klart at disse reguleringene også gjelder utenfor den eksklusive økonomiske sone, grunnet tidligere lovgivning og hvordan disse har blitt tolket, samt at deler av ruten til Den Nordlige sjørute er i det frie hav.¹⁰⁹ Denne jurisdiksjonen går således lengre enn hva som følger av havrettskonvensjonen art 234.

Dette viser at Russland fortsatt hevder suverenitet på bakgrunn av sektorprinsippet, et prinsipp som ikke anerkjennes internasjonalt. Det foregår en pågående diskusjon om ny

¹⁰⁶ On the Confirmations of the Edict of the Presidium of the USSR Supreme Soviet "On the USSR Economic Zone". (1984) Dette er gjeldende rett, jf Irina Fodchenko, stipendiat ved Nordisk institutt for sjørett.

¹⁰⁷ 1996 Guide to Navigating through the Northern Sea Route, 1996 Requirements for the Design, Equipment and Supplies of Vessels Navigating the Northern Sea Route.

¹⁰⁸ 1990 Regulations art. 1(2) uthevelsen er tilføyd

¹⁰⁹ Erik Franckx, *The legal regime of navigation in the Russian Arctic*, Journal of transnational law and policy [Vol. 18.2 Sprin, 2009] side 332

lovgivning for Den nordlige sjørute. Dette arbeidet startet med et utkast til State Duma i 1998, med navnet "On the Arctic Zone of the Russian Federation". Etter denne ville russisk suverenitet over sine arktiske farvann baseres på sektorprinsippet.¹¹⁰ Denne ble imidlertid ikke gjort til gjeldende rett. Et nytt lovforslag om endring i enkelte rettsakter som omhandler statlig regulering av kommersiell shipping gjennom Den nordlige sjørute ble fremmet av Russlands regjering 04.10.2011, og ble vedtatt 15.11.2011.

Selv om deler av den suverenitet Russland krever i polarområdet er i strid med folkeretten, er det klart at den jurisdiksjon de har i henhold til havrettskonvensjonen art. 234 gjelder. Dette innebærer en rett til å gi ikke-diskriminerende lovregulering for å hindre, begrense og kontrollere havforurensning fra skip i isdekkede områder. I min analyse av bestemmelsen under del III, avsnitt 7 kom jeg frem til at regulering av sotutslipp vil falle innenfor hva som er tillatt å regulere i henhold til art. 234. Det er derimot mer usikkert hvilke område denne gjelder for, men jeg kom frem til at den trolig kun gjelder i den eksklusive økonomiske sone og ikke i territorialfarvannet. Russland har således rett til å regulere sotutslipp i sin eksklusive økonomiske sone.

Spørsmålet blir således om Russland har nasjonale lover som regulerer sotutslipp fra sjøfart i Arktis.

I Regulations for Navigations of the Seaways of the Northern Sea Route (1990 Regulations) er hovedformålet å tillate sjøfart på ikke-diskriminerende grunnlag, samtidig som det tas nøye hensyn til miljøet.¹¹¹ I denne reguleringen finner man de grunnleggende kravene som må være oppfylt for at et skip i det hele får adgang til Den nordlige sjørute. Eksempler på dette er at forespørsel om ferdsel i området må gis på forhånd, og at denne skal inneholde spesifikke opplysninger om skipet og den forestående reisen.¹¹² Videre stilles det krav til skipet og til kapteinen, dersom kapteinen ikke har tilstrekkelig erfaring fra tilsvarende områder, vil en los fra staten følge skipet.¹¹³ Før skipet får adgang må eier fremskaffe bevis for at han er forsikret for miljøskader som kan oppstå,¹¹⁴ og endelig at inspeksjoner av skipet kan skje underveis på

¹¹⁰ A.A. Kovalev, *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, side 180 (2004)

¹¹¹ 1990 Regulations art. 2, 1(4)

¹¹² Ibid art 3

¹¹³ Ibid art 4

¹¹⁴ Ibid art 5

ruten.¹¹⁵ Når tillatelsen er gitt må skipet holde seg på den ruten som det ble opplyst om, med mindre de får beskjed om annet.

De miljøskader det her refereres til er de som er regulert internasjonalt gjennom diverse konvensjoner som Russland har ratifisert, som for eksempel 1992-ansvarskonvensjonen som regulerer ansvar og forsikring ved oljeutslipp fra oljetankere. Det siktes således ikke til enhver miljøskade som kan oppstå. Dagens lovregulering omfatter således ingen bestemmelser i henhold til sotutslipp. Heller ikke det nye lovforslaget om statlig regulering av kommersiell shipping gjennom Den nordlige sjørute inneholder lovregulering av sotutslipp i Arktis.¹¹⁶

10 Hva skjer fremover?

Russland har i det siste tiåret hatt stort fokus på de Arktiske områder. Dette har resultert i en strategiplan for Russlands mål for den Arktiske region frem til 2020 og videre.¹¹⁷ Strategien frem til 2020 er delt inn i tre hoveddeler. Den første fasen (2008-2010) er allerede utført, hvor formålet var finne vitenskapelige bevis for Russlands arktiske krav, i tillegg til å utvide det internasjonale samarbeidet og etablere et rammeverk for utviklingen av infrastrukturen i regionen. Den andre fasen (2011-2015) har til hensikt å få internasjonal rettslig anerkjennelse for Russlands ytre grenser i Arktis, og å utvide Russland fortrinn i utvinningen av ressurser og utnyttelse av transportruten. I denne sammenheng vil utviklingen av infrastruktur og kommunikasjonssystemer være i fokus. Under den siste fasen (2016-2020) er målet å etablere den arktiske sonen av Russland som en ledende ressurs- og strategibase.

Denne strategiplanen har i det vesentlige fokus på utnyttelsen av ressursene og jurisdiksjonsrettigheter i den arktiske regionen. Rapporten viser at det også er stort fokus på utfordringene til miljø og globaloppvarming. Under kapittelet "Main Challenges and Means for Implementing Russian State Policy in the Arctic" fremgår det at det skal fokuseres på "the establishment of special rules for the exploitation of natural resources and environmental

¹¹⁵Ibid art 6

¹¹⁶jf Irina Fodchenko

¹¹⁷The Russian Federation's main state policy in the Arctic until 2020 and beyond (Osnovy gosudarstvennoi politiki Rossiyskoy Federatsii v Arktike na period do 2020 goda i dal'neishnuyu perspektivu), 18 September 2008 (<http://www.scrf.gov.ru/documents/98.html>). Engelsk versjon: http://www.securityaffairs.org/issues/2010/18/russia's_new_arctic_strategy.pdf

protection, including the monitoring of pollution, in the Arctic zone of the Russian Federation”, og videre “the recultivation of natural landscapes, the utilization of toxic waste abatement, and the establishment of biochemical safeguards, especially in densely-populated areas”.¹¹⁸ Rapporten viser videre at det er ønskelig fra russisk side og få en bredere forståelse for global oppvarming, jf “studying dangerous and hazardous natural occurrences in the region, as well as developing and implementing innovative technologies and methods to predict the changing climate”.¹¹⁹

Ny lovregulering og strategiplanen for 2020 og videre viser helt klart at Russland satser sterkt på det russiske Arktis. Selv om det per i dag ikke foreligger konkrete planer på lovregulering som går direkte på utslipp av sot er det ikke utenkelig at dette kan komme fra russisk side i fremtiden, jamfør de satsningsområdene det vises til i strategiplanen.

DEL V: AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

11 Oppsummering

Denne fremstillingen stilte spørsmål om den nåværende internasjonale reguleringen av luftforurensing fra skip er god nok, men særlig fokus på utslipp av sot. Videre var spørsmålet hvorvidt kyststaten selv kan regulere utslipp av sot, med hjemmel i Havrettskonvensjonen art. 234.

Svaret på det første spørsmålet er uten tvil nei. Arbeidet med Polarkoden og dens fokus på miljøet er derfor særdeles positivt. Lovgivning fra internasjonalt hold er imidlertid svært tidkrevende arbeid, og det tar ofte svært lang tid før internasjonale avtaler og konvensjoner trer i kraft. Det er derfor mange usikre momenter rundt den fremtidige reguleringen av sotutslipp i Arktis, om det i det hele vil ble regulert.

Min tolkning av Havrettskonvensjonen art. 234 gir kyststaten hjemmel til å regulere utslipp av sot i Arktis, dersom de isdekte områdene ligger i kyststatens eksklusive økonomiske sone. Russland har ikke valgt å benytte seg av denne hjemmelen til å gi en mer stringent

¹¹⁸ Ibid engelsk versjon side 102

¹¹⁹ Ibid engelsk versjon side 103

lovregulering av utslipp av sot. Satsingen på Arktis kan tyde på at dette vil bli regulert i fremtiden.

Det som er klart er at utslipp av sot fra sjøfart i Arktis må reguleres, for å forhindre at all isen forsvinner. Hvorvidt det er Russland som kommer med en slik regulering, eller om det kommer fra internasjonalt hold først er mindre sikkert. Etter min mening er det mest trolig at det ikke vil komme noen regulering på utslipp av sot fra Russland, før det reguleres internasjonalt og at artikkel 234 kun blir brukt i forhold til en mer skjerpende regulering enn den internasjonale.

12. Litteraturliste

BØKER

Carl August Fleischer, *Folkerett*, 5 utgave, Oslo 2005

Erik J. Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over vessel-source pollution*, The Hague 1998

Nordquist, Myron H., Shabtai, Rosenne and Yankov, Alexander, *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A commentary* Bind IV, Dordrecht-Leiden-Boston, 1991

Erik Franckx, *Vessel-source Pollution and Coastal State Jurisdiction*, The Hague 2001

Erik Franckx, *Maritime Claims in the Arctic. Canadian and Russian Perspectives*, Dordrecht/London/Boston, 1993

Kari Hakapää, *Marine Pollution in International Law*, Helsinki 1981

A.A. Kovalev, *Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches*, Russland 2004

ARTIKLER

Cynthia Lamson, *Arctic Shipping, Amrine Safety and Environmental Protection*, 11 Marine Policy, side 3, (1987)

Cynthia Lamson og David Vanderzwaag, *Arctic waters: Needs and options for Canadian-American Cooperation*, 18 Ocean Development and International law, side 49 (1987)

Katarzyne Zysk, *Russia's Arctic Strategy – Ambitions and constraints*, JFQ, issue 2d quarter 2010

Erik Franckx, *The legal regime of navigation in the Russian Arctic*, Journal of transnational law and policy [Vol. 18.2 Sprin, 2009]

INTERNETTSIDER

Det Arktiske Råd <http://www.arctic-council.org>

Arctic Monitoring and Assessment Programme, <http://www.amap.no/>

Store Norske Leksikon om Arktis, <http://snl.no>

Russiske myndigheter

http://www.securityaffairs.org/issues/2010/18/russia's_new_arctic_strategy.pdf

KONVENSJONER

FNs Havrettskonvensjonen, 10. Desember 1982

International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978

Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskader av 27. November 1992

ANDRE INTERNASJONALE REGULERINGER

Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-covered Waters. Resolution A.1024(26)

RAPPORTER

Sub-Committee on Ship Design and Equipment DE/54/INF.5 20 aug 2010. *Development of a mandatory for ships operating in polar waters – Environmental aspects of emissions and discharges from shipping during regular operation in polar areas*

Arctic Climate Impact Assessment (ACIA), publisert i 2005, tilgjengelig på <http://www.acia.uaf.edu/>.

AMSA 2009, Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report, Arctic Council, April 2009

Prevention of air pollution from ships. Reduction of emission of black carbon from shipping in the Arctic. MEPC 60/4/24

IPCC (2007): Climate change 2007: The Physical Science Basis, Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, (IPCC 2007)

Bond, T og Sun, H., *Can Reducing Black Carbon Emission Counteract Global Warming*, ES&T, August 2005

Lack D.A., J.J. Corbett, T. Onasch og 13 andre 2009. *Particulate emissions from commercial shipping: Chemical, physical, and optical properties.* Journal of Geophysical Research, 114:D00F04.

Sub-Committee on Ship Design and Equipment 56th sessions DE56/10 7 July 2011

Sub-Committee on Ship Design and Equipment 56th session DE 56/25 28 Februar 2012, side 21

Sub-Committee on Ship Design and Equipment 56th session 56/10/12 Environmental Protection for Polar Waters, *Proposal for provision for inclusion in an environmental protection chapter of the mandatory Polar Code*

Marine Environment Protection Committee MEPC 60/4/24 15 January 2010

Sub-committee on ship design and equipment DE 56/10/9 24 December 2011, *Co-benefits of a speed regulation instrument /limit or cap) for polar waters to invrease safety and reduce the environmental impact of shipping*, submitted by the Clean Shipping Coalition (CSC).

A sustainable EU policy for the High North (2009/2214(INI))