



UNIVERSITETET I OSLO

KANDIDAT

XXXXXX

PRØVE

JUS2111 1 Statsforfatningsrett, folkerett og menneskerettigheter

Emnekode	JUS2111
Vurderingsform	Individuell skriftlig prøve
Starttid	03.06.2025 07:00
Sluttid	03.06.2025 13:00
Sensurfrist	23.06.2025 21:59
PDF opprettet	09.09.2025 14:53

Seksjon 1

Oppgave	Tittel	Oppgavetype
---------	--------	-------------



Informasjon om oppgavesettet

Informasjon eller ressurser

Seksjon 2

Oppgave	Tittel	Oppgavetype
1	Svar til del I	Langsvar
2	Svar til del II	Langsvar

Del I

Kyrostan er en stormakt med økonomi som hovedsakelig består av eksport av fossile naturressurser som olje og gass. Store mengder av kyrostansk olje fraktes av tankskip som seiler gjennom Norges territorialfarvann og økonomiske sone på vei til importland.

Kyrostans invasjon av nabolandet Sakrania i 2022 har ført til omfattende sanksjoner fra flere land som har innført restriksjoner på handel og banktransaksjoner med Kyrostan og på import av kyrostansk olje. Disse sanksjonene har til hensikt å svekke Kyrostans økonomiske evne til å fortsette krigføringen og presse myndighetene til å endre sin politikk. Sanksjonene blir stadig strengere, og mulighetene for å drive handel med Kyrostan er sterkt innsnevret. Norge har sluttet opp om alle disse sanksjonspakkene, med noen få unntak og nasjonale tilpasninger.

For å omgå sanksjonene har Kyrostan blant annet benyttet en såkalt "skyggeflåte", bestående av eldre tankskip uten klar eierstruktur, til å transportere olje til land som ikke har sluttet seg til sanksjoner. Disse skipene seiler ofte under bekvemmelighetsflagg, noe som gjør det vanskelig å spore transaksjoner og ansvarlige aktører. (Bekvemmelighetsflagg er en betegnelse på flaggstater som tillater registrering i sitt skipsregister av handelsfartøy som har eiere av en annen nasjonalitet, og som ofte ikke fører tilstrekkelig sikkerhetskontroll med sine skip.) I og med at skipene i "skyggeflåten" i stor grad består av eldre skip med dårlig standard som opererer uten tilstrekkelig forsikring, utgjør "skyggeflåten" en økende risiko for miljøkatastrofer og fare for sjøfartssikkerheten.

Norske myndigheter vurderer derfor om de har folkerettslig adgang til å nekte "skyggeflåten" å seile gjennom norsk territorialfarvann, fordi slike skip utgjør en betydelig miljørisiko for Norge som kyststat, og fordi "skyggeflåten" er gjenstand for sanksjoner grunnet Kyrostans angrep på Sakrania. Alternativt vurderes tiltak for å redusere risikoen for alvorlige miljøhendelser for skip i uskyldig gjennomfart, gjennom et krav om at utenlandske tankere som seiler gjennom norsk territorialfarvann, skal følge bestemte skipsleder (*sea lanes*) fastsatt av norske myndigheter, samt at de blir eskortert av to norske taubåter under hele gjennomseilingen. Kostnadene for taubåtene skal dekkes av skipseiere.

Videre diskuteres det å legge ned et forbud mot å anløpe norske havner for skip under kyrostansk flagg og skip sertifisert av det kyrostanske skipsregisteret uansett hvilket flagg fartøyet er registrert under. Et slikt forbud vil etter norske myndigheters mening uansett være tillatt, da Norge har full suverenitet på sitt territorium, jf. havrettskonvensjonen artikkel 2.

Det kyrostanske utenriksdepartementet fikk kjennskap til Norges planer om å innføre de ovenfornevnte tiltak mot "skyggeflåten" og kom straks med sterke innvendinger. Det ble uttalt at tiltak som nekter skip under fremmed flagg å seile gjennom norsk territorialfarvann eller gjør gjennomfarten vanskelig, vil være i strid med havrettskonvensjonens bestemmelser om uskyldig gjennomfart.

Kyrostanske myndigheter la også til at rett til nødhavn ikke kan nektes med grunnlag i miljøhensyn, og at Norge har en plikt etter folkeretten til å gi nødhavn til skip i trøbbel til sjøs for å redde liv.

Du er rådgiver i UD's rettsavdeling og er blitt bedt om å skrive en vurdering av spørsmålene del 1 i oppgaven reiser. Forutsett at Kyrostan er part i havrettskonvensjonen.

Del II

Legg til grunn at norske myndigheter verken valgte å nekte skip å seile gjennom norsk territorialfarvann eller å innføre tiltak i territorialfarvannet og forbud mot havneanløp.

Den økte risikoen for miljøkatastrofer som følge av at store mengder olje nå transporteres av gamle og utdaterte skip, var noe som fikk miljøvernorganisasjoner til å reagere. I Norge hevdet miljøvernorganisasjonen "Det grønne valg" at staten hadde en rettslig plikt til å forhindre at slike skip seiler i norske farvann eller legger til kai i norske havner.

Miljøvernorganisasjonen viste blant annet til en hendelse som skjedde i tysk farvann like før jul, hvor et skip tilhørende "skyggeflåten" var i havsnød og ba om tillatelse av tyske myndigheter om å få søke ly i Bremerhaven. Dette ble innvilget. Før skipet rakk å legge til kai, tålte det imidlertid ikke lenger trykket fra det røffe været og skroget knakk i to. Resultatet ble at store mengder olje havnet i sjøen, og en lang kystlinje ble tilgriset av oljesøl. Ulykken førte til flere tilfeller av alvorlige helsetilstander hos lokale beboere på grunn av forgiftning av vann, kyst og luft, og det ble reist bekymring for potensielle helsebivirkninger ved inntak av forurenset sjømat fra lokale havområder.

Dette ønsket ikke "Det grønne valg" skulle skje i Norge. De argumenterte for at den norske stat hadde en plikt etter Den europeiske menneskerettskonvensjonen (EMK) til å gripe inn før en eventuell ulykke skjer og til å vise bort slike skip fra norsk territorialfarvann. Det ble særlig vist til retten til liv og retten til respekt for privatliv, som "Det grønne valg" hevdet ble truet av forurensningsrisikoen fra skip fra "skyggeflåten".

Videre ble det kjent gjennom mediene at UD's rettsavdeling hadde skrevet en vurdering av havrettslige spørsmål knyttet til "skyggeflåten". "Det grønne valg" reagerte igjen sterkt og hevdet at regjeringen ikke kunne holde slike juridiske vurderinger av så viktige saker hemmelige, men pliktet å dele dem med Stortinget.

Du er advokatfullmektig for advokatfirmaet "Eden" som har fått et oppdrag fra "Det grønne valg" om å skrive en utredning av spørsmålene reist i del II.

1 Svar til del I

Skriv ditt svar her

Del 1 - Folkerett

Denne delen av oppgaven reiser flere spørsmål av folkerettslig karakter, nærmere bestemt spørsmål norsk jurisdiksjon på havet og hva denne jurisdiksjonen innebærer. I det følgende vil alle spørsmål som oppgaven reiser behandles i den rekkefølgen de fremkommer i oppgaven. Det forutsettes ved besvarelsen av hele oppgaven at Kyrostan, og Norge, er parter til De forente nasjoners havrettskonvensjon (heretter: "UNCLOS" eller "havrettskonvensjonen").

Norge har som følge av Kyrostans invasjon av nabolandet Sakrania i 2022 gjennomført omfattende restriksjoner mot Kyrostan. Disse sanksjonene er innført av flere land, herunder Norge, med formål om å svekke Kyrostans økonomiske evne til å fortsette krigføringne og presse myndighetene til å endre sin politikk. Sanksjonene er rettet mot et land som er i krig, og hvor det antas at Norge ikke er aktiv part i denne krigen. Det vil dermed oppstå et spørsmål om Norge, og de andre landene, i det hele tatt har anledning til å innføre kollektive sanksjoner mot Kyrostan.

Den første overordnede problemstillingen er om Norge og de andre landene har anledning til å innføre kollektive sanksjoner mot Kyrostan.

Det rettslige grunnlaget for en ikke-lidende stats adgang til å innføre mottiltak mot et annet land følger av Draft Articles on the Responsibility of States (heretter: "RSIWA") artikkel 54, jf. artikkel 48. Traktaten er ikke i kraft, men antas å utgjøre folkerettslig sedvanerett på rettsområdet, noe den forutsettes å gjøre også for vår sak. Etter ICJ-statuttene artikkel 38(1)(b) utgjør traktaten dermed en primærkilde ved løsningne av folkerettslige spørsmål.

Etter RSIWA artikkel 54 heter det at en stats har rett "to invoke the responsibility of another State, take lawful measures against that State to ensure cessation of the breach and reparation in the interest of the injured State". For å

kunne gjøre dette må staten ha rett til å påberope et folkerettsbrudd å vegne av en tredjepart etter RSIWA artikkel 48.

For at en stat skal kunne påberope ansvar for folkerettsbrudd på vegne av en tredjepart må bruddet være brudd på en folkerettslig forpliktelse "owed to a group of States including that State" etter RSIWA artikkel 48(1)(a) eller "owed to the international community as a whole" etter RSIWA artikkel 48(1)(b). I vår sak kommer ikke RSIWA artikkel 48(1)(a) til anvendelse da Norge ikke anses for å være en del av "group of States", slik at sanksjonene ikke er som ledd i beskyttelse av en gruppes kollektive interesser. til anvendelse, slik at vurderingen må skje opp mot RSIWA artikkel 48(1)(b).

Delspørsmålet blir dermed om Kyrostans invasjon av Sakrania i 2022 er et folkerettsbrudd mot "the international community as a whole".

Tolkning av traktater skal etter Wienkonvensjonen om traktatretten (heretter: "VCLT") artikkel 31(1) tolkes i god tro, i samsvar med en alminnelig ordlydsforståelse sett i dens rette kontekst, og i samsvar med konvensjonens formål. Selv om Norge ikke er tilsluttet Wienkonvensjonen, anses tolkningsreglene i traktatens artikkel 31 og artikkel 32 å gi uttrykk for folkerettslig sedvanerett, jf. HR-2023-491-P avsnitt 100, jf. også ICJ-dommen *Costa Rica v. Nicaragua* avsnitt 47.

Fra ordlyden alene er det krevende å utlede hvilke folkerettsbrudd som regnes for å være brudd på folkerettslige forpliktelser mot det internasjonale verdenssamfunn. Sett i lys av bestemmelsens kontekst er det nok likevel slik at bestemmelsen ønsker å romme de brudd på folkerettslige forpliktelse som er så grove at også tredjeparter kan påberope ansvar på vegne av "an injured State". Dette dreier seg med andre om såkalte *erga omnes*-regler. Disse reglene er en form for jus cogens-regler, altså ufravikelig folkerett, hvis brudd på disse "peremptory norms" i tillegg kan gjøres gjeldende av tredjeparter. Dette er altså de groveste folkerettsbrudd.

Et videre underspørsmål under dette blir dermed om invasjon er å regne som en erga omnes-regel som faller inn under RSIWA artikkel 48(1)(b).

At det å bruke vepnet makt, slik en invasjon av et naboland og en påfølgende krig må antas å innebære, er folkerettstridig følger av klar folkerett. Nærmere bestemt følger forbudet mot krig av både klar folkerettslig sedvanerett og FNPakten artikkel 2(4). At forbudet mot bruk av makt også er å regne som en erga omnes-regel antas videre å følge av folkerettslig sedvanerett.

Etter ICJ-statuttene artikkel 38(1)(b) må det for at noe skal anses som folkerettslig sedvanerett foreligge både statspraksis og opinio juris. At Norge her har en rettsoppfatning om at de har rett til å innføre sanksjoner som følge av et folkerettsbrudd mot en tredjepart må være på det rene. Det samme gjelder for de andre statene. Når det gjelder statspraksis taler også denne klart for at det foreligger en rett til å innføre sanksjoner på vegne av andre stater som er offer for en angrepskrig. Fra nyere tid kan det her særlig vises til de reaksjoner ulike europeiske og nord-amerikanske land har innført mot Russland etter deres invasjon av Ukraina i 2022. Invasjon må dermed regnes som en erga omnes-regel som faller inn under RSIWA artikkel 48(1)(b).

Det forutsettes her at Norge og de andre landene har fulgt de prosedyrer som følger av RSIWA artikkel 48(3).

Norge og de andre landene kan innføre "lawful measures" mot Kyrostan så lenge det har til formål å "ensure cessation of the breach and reparation in the interest of the injured State". At sanksjonene er å regne som "lawful measures" må anses klart i dette tilfellet, all den tid sanksjonene er å regne som reaksjoner på en erga omnes-regel. Videre var det her klart at sanksjonene hadde til formål å svekke Kyrostans økonomiske evne til å fortsette krigføringen og presse myndighetene til å endre sin politikk. Dette må da anses for å ligge innenfor et formål om en slutt på folkerettsbruddet, gjennom en slutt på krigen. Altså vil Norge og de andre landene da ha rett til å innføre sanksjoner mot Kyrostan.

Konklusjon: Norge og de andre landene har anledning til å innføre kollektive sanksjoner mot Kyrostan.

Norske myndigheter vurderer om de har folkerettslig adgang til å nekte "skyggeflåten" å seile gjennom norsk territorialfarvann fordi slike skip utgjør en betydelig miljørisiko for Norge som kyststat, og fordi "skyggeflåten" er gjenstand for sanksjoner grunnet Kyrostans angrep på Sakrania. Kyrostan har derimot sterke innvendinger mot dette, og hevder at tiltak som nekter skip under fremmed flagg å seile gjennom norsk territorialfarvann eller gjør gjennomfarten vanskelig vil være i strid med havrettskonvensjonens bestemmelser om uskyldig gjennomfart.

Den andre overordnede problemstillingen er om Norge har folkerettslig adgang til å nekte "skyggeflåten" å seile gjennom norsk territorialfarvann.

Etter UNCLOS artikkel 3 vil sjøterritoriets bredde ikke kunne overstige 12 nautiske mil målt fra grunnlinjen, jf. UNCLOS artikkel 7, 14, 15 mfl. for hvordan territorialfarvannet nærmere fastsettes. Utgangspunktet er at kyststaten innenfor sitt territorialfarvann har suverenitet som kan utøves i henhold til havrettskonvensjonens bestemmelser og andre folkerettsregler, jf. UNCLOS artikkel 2(3).

Det relevante rettslige grunnlaget for et eventuelt unntak for Norges suverenitet som kyststat vil i forholdet til "skyggeflåten" være retten til uskyldig gjennomfart etter UNCLOS Avsnitt 3.

Det rettslige utgangspunktet er etter UNCLOS artikkel 17 at, med de forbehold som følger av konvensjonen, så har skip fra alle stater "rett til uskyldig gjennomfart gjennom sjøterritoriet".

Når det gjelder den nærmere betydningen av uttrykket "uskyldig gjennomfart" er dette nærmere definert i UNCLOS artikkel 19. I UNCLOS artikkel 19(1) er utgangspunktet at en gjennomfart er "uskyldig så lenge den ikke er til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhet". Videre gir UNCLOS artikkel 19(2) anvisning på tilfellene som et fremmed skips gjennomfart regnes å være til skade for kyststatens "fred, orden eller sikkerhet".

Norge har her vist til to grunnlag for hvorfor der ønsker å nekte "skyggeflåten" å seile gjennom norsk territorialfarvann. For det første at skipene i "skyggeflåten" utgjør en betydelig miljørisiko, og for det annet fordi "skyggeflåten" er gjenstand for sanksjoner grunnet Kystans angrep på Sakrania. I det følgende vil det gjøres rede for hvorvidt Norge har slik adgang til å nekte "skyggeflåten" å seile gjennom norsk territorialfarvann, først på grunnlag av miljørisikoen og deretter på grunnlag av sanksjonene.

Det første delspørsmålet er dermed om Norge har folkerettslig adgang til å nekte "skyggeflåten" å seile gjennom norsk territorialfarvann som følge av miljørisikoen dette innebærer.

Når det gjelder miljørisikoen ved skipene i "skyggeflåten" vil det rettslige grunnlaget for om en skips gjennomfart anses å være til skade for kyststatens "fred, orden eller sikkerhet" følge av UNCLOS artikkel 19(2)(h).

I UNCLOS artikkel 19(2)(h) heter det at et fremmed skips gjennomfart skal anses å være til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhet dersom det i sjøterritoriet foretar en handling som innebærer "forsettlig eller alvorlig forurensning i strid med denne konvensjonen".

Det sentrale spørsmålet vil her derfor være om "skyggeflåten" handler på en slik måte at handlingen innebærer en "forsettlig eller alvorlig forurensning i strid med denne konvensjonen".

Også her vil utgangspunktet for tolkningen av bestemmelsen være VCLT art. 31 til 33.

En ordlydsforståelse av "forsettlig eller alvorlig forurensning i strid med denne konvensjonen" innebærer at terskelen for når UNCLOS art. 19(2)(h) kommer til anvendelse er høy. Forsettlig viser til de tilfeller hvor skipene med hensikt bidrar til forurensning. Hva som nærmere ligger i "alvorlig forurensning" kan ikke utledes fra ordlyden alene, men må ses sammenheng med retten til uskyldig gjennomfart generelt. Denne retten er en sentral rettighet etter havrettskonvensjonen, og sørger generelt for en langt mer effektiv skipsfart enn hva som ellers hadde vært tilfelle hvis stater ikke hadde rett til uskyldig gjennomfart innenfor kyststaters territorialfarvann. Dersom en slik rett ikke eksisterte ville dessuten mange havområder være vanskelig tilgjengelig, eller attpåtil helt utilgjengelig, uten annen avtale med kyststaten. Konsekvensen ville vært en sterk redusert verdenshandel, men også at skipsfarten ville kunne medført større skade på miljøet enn den gjør med retten til uskyldig gjennomfart. Dette kan dreie seg om både et økt drivstofforbruk for skipene, men også andre miljøskader. Det kan her for eksempel tenkes at endrede skipsfartsruter ville medført en økt risiko for å spre ulike fremmede arter til større deler av verden, gjennom skipenes ballast. Uansett er det klart at det kreves en kvalifisert terskel, som må anses nokså høy, for å kunne legge til grunn at en forurensning er å regne som alvorlig.

Når det gjelder "skyggeflåten" konkret forekommer det ingen informasjon om at en forsettlig forurensning fra disse skipene. Dette alternativ vil dermed ikke komme til anvendelse i det gjeldende tilfelle.

For spørsmålet om det foreligger "alvorlig forurensning" kan det på den ene siden hevdes at skyggeflåten består av eldre, uforsikrede skip med dårlig standard. At skipene nok utgjør en større miljørisiko enn det som gjelder for alminnelige skip av nyere standard må nok anses å være på det rene. Det er likevel ikke problemstillingen i dette tilfellet. For at UNCLOS artikkel 19(2)(h) skal komme til anvendelse kreves det en "alvorlig forurensning". Det er for det første ingen indikasjoner på at slik forurensning allerede har funnet sted. Og selv om miljørisikoen ved disse eldre skipene må anses å være større enn for andre skip, vil de nok likevel ikke være i så dårlig stand at man kan anse det sannsynlig med alvorlig forurensning. Dermed vil ikke UNCLOS artikkel 19(2)(h) få anvendelse i vår sak.

UNCLOS artikkel 145 vil i denne saken ikke få anvendelse. Selv om bestemmelsen krever at "nødvendige tiltak" skal iverksettes forutsettes det at disse tiltakene er "i samsvar med denne konvensjonen", noe et forbud mot uskyldig gjennomfart ikke vil være. Det samme gjelder UNCLOS artikkel 194 som påbyr statene å "treffe alle nødvendige tiltak" for "å hindre, begrense og kontrollere forurensning av det mariner miljø fra enhver kilde", ettersom at også denne bestemmelsen kun innebærer de tiltak "som er forenelige med denne konvensjonene". Ved disse begrensningene som følger eksplisitt av bestemmelsene, forutsettes det at disse vil måtte vike for retten til uskyldig gjennomfart når de, som her, befinner seg i et kollisjonstilfelle.

Delkonklusjon: Norge har ikke folkerettslig adgang til å nekte "skyggeflåten" å seile gjennom norsk territorialfarvann som følge av miljørisikoen dette innebærer.

Det andre delspørsmålet er om Norge har folkerettslig adgang til å nekte "skyggeflåten" å seile gjennom norsk territorialfarvann fordi den er gjenstand for sanksjoner grunnet Kystans angrep på Sakrania.

Også i dette tilfellet må det ses hen til de situasjoner som etter havrettskonvensjonen vil være til skade for kyststatens "fred, orden eller sikkerhet", jf. UNCLOS artikkel 19(2). For sanksjonenes vedkommende er det UNCLOS artikkel 19(2)(a) som fremstår mest nærliggende.

UNCLOS artikkel 19(2)(a) regulerer "trussel eller bruk av makt mot kyststatens suverenitet, territoriale integritet eller politiske uavhengighet, eller på annen måte bryter folkerettsprinsippene nedfelt i De forente nasjoners pakt".

At Kyststatens invasjon av Sakrania er i strid med FN-pakten, ved FN-pakten artikkel 2(4), må anses å være på det rene. Det er likevel ikke spørsmålet her, ettersom at bestemmelsen dekker de handlinger hvor et skips gjennomfart i sjøterritoriet i seg selv utgjør en trussel eller bruker makt. Det foreligger ingen holdepunkter for at "skyggeflåten" handlinger innebærer en "trussel eller bruk av makt mot kyststatens suverenitet, territoriale integritet eller politiske uavhengighet".

Det kan her stilles spørsmål ved om "skyggeflåten" gjennomfart på annen måte bryter folkerettsprinsippene nedfelt i De forente nasjoners pakt. Også her må det ses hen til at bestemmelsen regulerer skipet selv, og ikke dens flaggstat. Uansett seiler "skyggeflåten" under bekvemmelighetsflagg. Det foreligger heller ingen holdepunkter for at "skyggeflåten" gjennomfart på annen måte bryter med folkerettsprinsippene nedfelt i FN-pakten.

UNCLOS artikkel 19(2)(a) vil dermed ikke komme til anvendelse i vår sak. Det kan vanskelig ses at noen av de andre bokstavene heller vil gjøre seg gjeldende for dette tilfelle, slik at Norge heller ikke vil ha adgang til å nekte "skyggeflåten" uskyldig gjennomfart på dette grunnlag.

Delkonklusjon: Norge har ikke folkerettslig adgang til å nekte "skyggeflåten" å seile gjennom norsk territorialfarvann fordi den er gjenstand for sanksjoner grunnet Kyrostan's angrep på Sakrania.

Konklusjon: Norge har ikke folkerettslig adgang til å nekte "skyggeflåten" å seile gjennom norsk territorialfarvann.

Som et alternativ til å nekte "skyggeflåten" gjennomgang gjennom Norges territorialfarvann vurderes tiltak for å redusere risikoen for alvorlige miljøhendelser. Tiltaket dreier seg om et krav til at utenlandske tankere som seiler gjennom norsk territorialfarvann skal følge bestemte skipsleder fastsatt av norske myndigheter, samt at de blir eskortert av to taubåter som rederiene selv må betale for. Kyrostan har på sin side hevdet at også tilfeller som gjør gjennomfarten gjennom norsk territorialfarvann også vil være i strid med havrettskonvensjonens bestemmelser om uskyldig gjennomfart

Den tredje overordnede problemstillingen er om Norge har rett til å innføre krav om at utenlandske tankere som seiler gjennom norsk territorialfarvann skal følge bestemte skipsleder, og bli eskortert av to norske taubåter som rederiene må betale for.

Utgangspunktet for kyststatens rett til å vedta lover og forskrifter om uskyldig gjennomfart gjennom sjøterritoriet følger av UNCLOS artikkel 21. Etter bestemmelsen kan kyststaten vedta de lover og forskrifter som er i samsvar med andre bestemmelser i konvensjonen og andre folkerettslige regler, og som gjelder et eller flere av de hensyn som er listet opp i UNCLOS artikkel 21(1) bokstaver (a) til (h). Etter UNCLOS artikkel 21(2) kan ikke lovene få anvendelse på fremmede skips "utforming, bygging, bemanning eller utstyr".

Det første delspørsmålet er om Norge har rett til å innføre regler om skipsleder.

Det rettslige grunnlaget for å innføre regler om skipsleder følger av UNCLOS artikkel 22. I UNCLOS artikkel 22(1) følger det at kyststaten kan "forlange at fremmede skip som utøver retten til uskyldig gjennomfart gjennom kyststatens sjøterritorium, benytter de skipsleder og trafikkseparasjonssystemer som den anviser eller foreskriver for å regulere skips gjennomfart", men bare så langt dette er "nødvendig av hensyn til sikkerheten til sjøs". I UNCLOS artikkel 22(2) vises det særlig til at blant annet tankskip lastet med stoffer eller materialer som i seg selv er farlige kan pålegges å begrense sin gjennomfart til slike skipsleder.

At vår sak faller innenfor UNCLOS artikkel 22 fremstår nok som rimelig sikkert. For det første dreier det seg her om tankskip, hvor staten er gitt en særskilt adgang til å begrense gjennomfart til skipsleder. For det annet må nok et ønske om å redusere risikoen for alvorlige miljøhendelser være å anse som "nødvendig av hensyn til sikkerheten til sjøs". En omfattende miljøhendelse ville hatt brede konsekvenser, herunder må det også regnes med konvekvenser for sikkerheten til sjøs. Så lenge Norge følger de regler som vil gjøre seg gjeldende etter UNCLOS artikkel 22(3) og artikkel 22(4), vil dermed Norge kunne innføre regler om skipsleder med hjemmel i UNCLOS artikkel 22.\

En lov eller forskrift som regulerer dette vil videre være i samsvar med UNCLOS artikkel 21(1)(f), og muligens også flere av hensynene som følger av UNCLOS artikkel 21(1).

Det følger videre noen unntak i kyststatens rett til å hindre uskyldig gjennomfart i UNCLOS artikkel 24. Kyststaten skal ikke hindre uskyldig gjennomfart for fremmede skip gjennom sjøterritoriet med mindre dette skjer i samsvar med konvensjonens bestemmelser. Særlig skal kyststaten etter UNCLOS artikkel 24(1) avstå fra å gi fremmede skip pålegg som i praksis vil nekte eller svekke retten til uskyldig gjennomfart, jf. bokstav (a). Videre skal kyststaten heller ikke

"formelt eller reellt diskriminere en bestemt stats skip eller skip som fører last til, fra eller på vegne av en bestemt stat", jf. UNCLOS artikkel 24(1)(b).

Å innføre regler om skipsleder i seg selv kan nok vanskelig anses å hindre retten til uskyldig gjennomfart. I så tilfelle må skipslederen være så uhensiktsmessig at det ikke lenger lønner seg for rederiene å ta den i bruk. Under forutsetning av at så ikke er tilfelle vil ikke UNCLOS artikkel 24(1)(a) komme til anvendelse i det gjeldende tilfelle.

Det sentrale spørsmålet blir dermed om regler om en skipsleder vil diskriminere "skyggeflåten".

At regler om skipsleder ikke innebærer formell diskriminering er på det rene. Det kan derimot hevdes at introduksjonen av disse reglene innebærer en reell diskriminering av "skip som fører last til, fra eller på vegne av" Kyststaten. Når bestemmelsen stiller krav om at utenlandske tankere som seiler gjennom norsk territorialfarvann må følge skipsledere må det antas at dette stiller seg likt for alle utenlandske skip. Diskriminering kommer dermed ikke på tale i denne saken. Altså må det være klart at Norge har rett til å innføre regler om skipsleder.

Delkonklusjon: Norge har rett til å innføre regler om skipsleder.

Det neste delspørsmålet er om Norge har rett til å innføre krav om at utenlandske skip som seiler gjennom norsk territorialfarvann skal bli eskortert av to norske taubåter som rederiene må betale for.

Det rettslige utgangspunktet vil her følge av UNCLOS artikkel 21(1)(f). Ettersom at hensikten med kravet til taubåter er å unngå alvorlige miljøhendelser må norske myndigheter som utgangspunkt ha rett til å pålegge skipene et slikt krav. En slik regel vil med andre ord i utgangspunktet klart være i samsvar med

UNCLOS artikkel 21(1)(f). Og heller ikke her foreligger noen diskriminering etter UNCLOS artikkel 24.

Det som derimot gjør seg spesielt gjeldende i denne saken er UNCLOS artikkel 26. Fra denne bestemmelsens første ledd heter det at fremmede skip ikke kan "ilegges avgifter alene på grunn av sin gjennomfart gjennom sjøterritoriet". Fra annet ledd følger det at avgifter på fremmede skip som seiler gjennom territorialfarvannet bare kan pålegges "som betaling for særskilte tjenester som ytes skipet". Det heter videre at slike avgifter skal pålegges uten diskriminering, jf. UNCLOS 26(2) siste punktum.

At eskortering av to taubåter er å regne som en "særskilt tjeneste som ytes skipet" må anses å være på det rene. Når det heller ikke her foreligger diskriminering må de være klart at Norge har adgang etter UNCLOS artikkel 26(2) til å pålegge eskortering av to norske taubåter som rederiene må betale for.

Delkonklusjon: Norge har rett til å innføre krav om at utenlandske skip som seiler gjennom norsk territorialfarvann skal bli eskortert av to norske taubåter som rederiene må betale for.

Konklusjon: Norge har rett til å innføre krav om at utenlandske tankere som seiler gjennom norsk territorialfarvann skal følge bestemte skipsleder, og bli eskortert av to norske taubåter som rederiene må betale for.

Norske myndigheter diskuterer til slutt et forbud mot å anløpe norske havner for skip under kyrostansk flagg og skip sertifisert av det kyrostanske skipsregisteret uansett hvilket flagg fartøyet er registrert under. Kyrostanske myndigheter hevdet her at rett til nødhavn ikke kan nektes med grunnlag i

miljøhensyn, og at Norge har en plikt etter folkeretten til å gi nødhavn til skip i trøbbel til sjøs for å redde liv.

Den fjerde overordnede problemstillingen er om Norge har adgang til å legge ned et forbud mot å anløpe norske havner for skip under kyrostansk flagg og skip sertifisert av kyrostanske myndigheter uansett hvilket flagg fartøyet er registrert under.

Slik Norge anfører vil norsk territorium, herunder norske havner, som et utgangspunkt være suverene etter suverenitetsprinsippet, jf. UNCLOS art. 2. Her må norske myndigheter ha svært vid adgang til å selv regulere på den måten de finner hensiktsmessig ut fra norske interesser.

Det følger også av norsk statspraksis at Norge har vid adgang til å regulere utenlandske fartøy sin adgang til å anløpe norske havner. Sentralt i så henseende er Forskrift om restriktive tiltak vedrørende handlinger som undergraver eller truer Ukrainas territorielle integritet, suverenitet, uavhengighet og stabilitet (heretter: "Sanksjonsforskrift Ukraina"). For vår sak er det særlig Sanksjonsforskrift Ukraina § 19a som kan belyse Norges opinio juris på dette området. Som et utgangspunkt følger det av Sanksjonsforskrift § 19a første ledd at det er forbudt for visse fartøy å anløpe norske havner. Fartøyene dette gjelder er både fartøy som er registrert under russisk flagg, jf. bestemmelsens første ledd første punktum, men også "alle fartøy som er sertifisert av det russiske skipsregisteret, uansett hvilket flagg fartøyet er registrert under", jf. bestemmelsens første ledd annet punktum.

I seg selv vil ikke denne forskriften ha en særlig stor rettskildemessig verdi i denne saken. Samtidig gir forskriften et klart uttrykk for Norges statspraksis og opinio juris om et nærmest tilsvarende forhold. UNCLOS gir her kun generelle retningslinjer, slik at statspraksis og opinio juris bidrar til å avklare hva som kan anses som gjeldende folkerettslig sedvanerett på dette område.

Altså finnes det her slik at sedvaneretten, slik den kan utledes fra norsk statspraksis og opinio juris, tilsier at Norge har en rett til å nekte et lands fartøy å anløpe norske havner. Et slikt forbud vil i tillegg gjelde for fartøy som er registrert i et land, selv om de seiler under et annet flagg. Utgangspunktet etter dette at Norge har rett til å nedlegge et slikt forbud mot å anløpe norske havner som vår sak gjelder. Samtidig vil det her oppstå et spørsmål om retten til nødhavn må gjelde som unntak for dette utgangspunktet.

Det neste delspørsmålet er om retten til nødhavn begrenser Norges adgang til å forby anløp ved norske havner.

Her angir ikke UNCLOS noen klare anvisninger på hvordan dette spørsmålet skal løses, slik at det også her finnes hensiktsmessig å se hen til folkerettslig sedvanerett.

Også dette spørsmålet kom opp i Sanksjonsforskrift Ukraina § 19a. Her heter det i bestemmelsens sjette ledd at første ledd ikke får anvendelse "på et fartøy som har behov for hjelp og søker nødhavn, nødhavnanløp av hensyn til maritim sikkerhet eller for å redde liv til sjøs eller på et fartøy som er pålagt av kompetent norsk myndighet anløpe en angitt havn". Også dette anses som et uttrykk for Norges statspraksis og opinio juris, og dermed som et uttrykk for folkerettslig sedvanerett. At Norge har en plikt etter folkeretten til å gi nødhavn til skip i trøbbel til sjøs for å redde liv anses dermed å være på det rene.

Når det gjelder spørsmål rett til nødhavn heller ikke kan nektes med grunnlag i miljøhensyn er også her Sanksjonsforskrift Ukraina et godt utgangspunkt for folkerettslig sedvane. Etter Sanksjonsforskrift Ukraina § 19ac første ledd bokstav a gjelder det et forbud mot å gi adgang til norske havner for enkelte nærmere spesifiserte fartøy, jf. Sanksjonsforskrift Ukraina vedlegg XLII. Denne listen med fartøy dreier seg blant annet om fartøy som frakter varer og teknologier som brukes i forsvars- og sikkerhetssektoren i Russland eller i forbindelse med Russlands krigføring i Ukraina, jf. Sanksjonsforskrift Ukraina § 19ac annet ledd bokstav. Likevel følger det et unntak i bestemmelsens tredje

ledd om at forbudet mot å anløpe norske havner ikke får anvendelse blant annet "for omgående hindring eller begrensning av en hendelse som sannsynligvis vil få alvorlige og betydelige følger for menneskers helse og sikkerhet eller for miljøet". Altså virker det klart at man etter folkeretten heller ikke kan nekte rett til nødhavn med grunnlag i miljøhensyn.

Her finnes det nødvendig å presisere at rettskildeverdien som utledes fra Sanksjonsforskrift Ukraina dreier seg om forskriften i seg selv, men heller som forskriftens uttrykk for norsk statspraksis og opinio juris. Den danner altså et grunnlag for hva som er å anse som folkerettslig sedvanerett. Og denne sedvaneretten tilsier at rett til nødhavn ikke kan begrenses i noen av disse to tilfellene vår sak dreier seg om.

Delkonklusjon: Retten til nødhavn begrenser Norges adgang til å forby anløp ved norske havner.

Konklusjon: Norge har adgang til å legge ned et forbud mot å anløpe norske havner for skip under kyrostansk flagg og skip sertifisert av kyrostanske myndigheter uansett hvilket flagg fartøyet er registrert under, men likevel slik at retten til nødhavn med grunnlag i miljøhensyn og plikten til å redde liv er i behold.

Ord: 4160

2 Svar til del II

Skriv ditt svar her

Del 2 - Menneskerettigheter og statsrett

Denne delen av oppgaven reiser spørsmål av både menneskerettslig og statsrettslig karakter, i form av en utredning som utføres som advokatfullmektig for advokatfirmaet "Eden". Oppgaven reiser to sentrale spørsmål, som i det følgende vil behandles i den rekkefølge de fremkommer i oppgaven.

Miljøvernorganisasjonen "Det grønne valg" hevder at den norske stat har en rettslig plikt til å forhindre at "gamle og utdaterte" tankskip seiler i norske farvann eller legger til kai i norske havner. Til støtte for sitt syn viser organisasjonen til bestemmelser i den europeiske menneskerettskonvensjonen (heretter: "EMK") om retten til liv og retten til respekt for privatliv.

Den første overordnede problemstillingen vil etter dette være om Norge har en rettslig plikt etter EMK til å forhindre at "gamle og utdaterte" tankskip seiler i norske farvann eller legger til kai i norske havner.

"Det grønne valg" viser til støtte for sitt syn til den europeiske menneskerettskonvensjonens bestemmelser om retten til liv og retten til respekt for privatliv. De relevante bestemmelsene organisasjonen antas å sikte til er EMK art. 2 om retten til liv og EMK art. 8 om retten til respekt for privatliv. Organisasjonen har her ikke anført Grl. § 112. Det foreligger uansett noe uklart hvor stor grad av positivrettslig innhold Grl. § 112 inneholder, selv om Høyesterett har gjort det klart at bestemmelsen ikke er en ren prinsipperklæring, jf. HR-2020-2472-P. Når "Det grønne valg" uansett ikke har påberopt bestemmelsen, finnes det hensiktsmessig å heller vurdere saken opp mot bestemmelsene i EMK.

EMK er gjort til norsk lov med trinnhøyde over annen lov, jf. menneskerettsloven § 2, jf. § 3. Etter Bøhler-doktrinen er det videre klart at norske domstoler skal følge den europeiske menneskerettsdomstols (EMDs) metode når den tolker EMK, jf. Rt. 2000 s. 996. EMDs metode danner derfor utgangspunktet for vurderingen også i vår sak. Det finnes her hensiktsmessig å først behandle EMK art. 2, før så å vurdere saken opp mot EMK art. 8.

Det første delspørsmålet er om Norge har en rettslig plikt etter EMK artikkel 2 til å forhindre at "gamle og utdaterte" tankskip seiler i norske farvann eller legger til kai i norske havner.

EMK artikkel 2 beskytter retten til liv. At artikkelen innebærer både negative og positive plikter for staten må anses på det rene, jf. blant annet HR-20202472-P avsnitt 166. I denne saken dreier det seg om den norske stats positive plikter etter bestemmelsen. Det er ikke klart hvorvidt også miljøsaker som omhandler potensiell fare for menneskeliv må anses å falle inn under virkeområdet til EMK art. 2. Uttalelsene i Öneryildiz v. Turkey (2002) § 65 kan muligens trekke i den retning, men den saken gjaldt et tilfelle av en mer nærliggende risiko. EMD tok heller ikke stilling til om EMK art. 2 kom til anvendelse i Verein Klimaseniorinnen Schweiz and others v. Switzerland (2024). Her legges det til grunn at EMK art. 2 kommer til anvendelse i den grad det har potensial til å true menneskeliv. Slik den følgende fremstilling vil vise vil staten uansett ikke ha positive forpliktelser etter bestemmelsen i de tilfeller hvor miljørisikoen ikke utgjør en "real and immediate risk to the life of an individual or individuals". Slik vil altså statens forpliktelser uansett begrenses, selv om også miljøsakene anses for å falle innenfor bestemmelsen.

Utgangspunktet for statens positive forpliktelser etter EMK artikkel 2 er de såkalte "Osman-kriteriene", jf. Osman v. UK (1998) § 116.

Det er ikke slik at staten har plikt til å beskytte liv i enhver situasjon hvor tap av liv er en tenkelig konsekvens. EMD oppstiller i sin praksis vilkårene som at "the

authorities knew or ought to have known at the time of the existence of a real and immediate risk to the life of an individual or individuals and that they failed to take measures within the scope of their powers which might have been expected to avoid that risk", jf. Osman v. UK (1998) § 116.

Som følge av hendelsen i tysk farvann må det antas at vilkåret om at staten "knew or ought to have known at the time of existence" er oppfylt i vår sak, ettersom at en slik alvorlig miljøhendelse allerede har funnet sted.

Det neste underspørsmålet er transporten av olje med "skyggeflåten" utgjør en "real and immediate risk to the life of an individual or individuals".

I HR-2020-2472-P i avsnitt 166 viser førstvoterende til en dansk lærebok som oversetter begrepet til "aktuel og nærliggende risiko for liv". Kravet til "real and immediate risk" har vært drøftet av EMD en rekke ganger. Samtidig har spørsmålet ikke vært oppe i en sak som har store likheter til vår sak. Det fremgår likevel klart fra bestemmelsens ordlyd at det må dreie seg om en risiko for tap av liv som er relativt sett nært forestående. Slik førstvoterende uttaler i HR-2020-2472-P er det ikke tvilsomt at følgene av klimaendringene vil kunne føre til tap av menneskeliv, også i Norge, jf. dommens avsnitt 167. Samtidig må det gjøres en vurdering av hvorvidt det er tilstrekkelig sammenheng mellom det forhold som utløser risikoen, som i vår sak er risikoen for alvorlige miljøhendelser ved "skyggeflåtens" transport av olje gjennom norske farvann, og mulige tap for liv slik at kravet til "real and immediate" risiko er oppfylt.

I vår sak er det klart at det foreligger en viss risiko for at "skyggeflåtens" aktivitet kan medføre alvorlige miljøhendelser. Dette viser saken fra Tyskland klart, hvor lokalbefolkningen blant annet utviklet flere alvorlige helsetilstander. Samtidig må nok risikoen for slike hendelser betegnes som nokså liten, selv for disse eldre skipene. Det er vanskelig å si noe om hvorvidt saken fra Tyskland utgjør et enkelttilfelle, eller om man vil kunne forvente flere slike hendelser i tiden fremover. At "skyggeflåtens" skip har en større risiko for å havne i slike

situasjoner må anses på det rene. Likevel foreligger her ikke tilstrekkelig evidens til å legge til grunn at risikoen for tap av menneskeliv er å regne som "real and immediate". Det er heller ikke mulig å klart identifisere "an individual or individuals" som risikoen gjør seg gjeldende for, ettersom at "Det grønne valg" kun anfører potensialet for tap av retten til liv generelt. Dette vilkåret kan dermed ikke anses oppfylt.

Underkonklusjon: Transporten av olje med "skyggeflåten" utgjør ikke en "real and immediate risk to the life of an individual or individuals".

Det neste underspørsmålet er om Norge "failed to take measures within the scope of their powers which might have been expected to avoid that risk".

Norges mest nærliggende alternativ for å begrense transporten av olje med "skyggeflåten" vil være å forby denne transporten ved lovgivning, samt å forby disse skipene fra å anløpe norske havner. Slik redegjørelsen i del 1 av denne besvarelsen viser vil ikke Norge ha anledning til å begrense "skyggeflåtens" gjennomfart gjennom norsk territorialfarvann, med mindre den medfører "forsettlig eller alvorlig forurensning", jf. UNCLOS artikkel 19(2)(h). Å vedta loven i strid med Norges folkerettslige forpliktelser etter UNCLOS vil kunne medføre store konsekvenser for Norge. Det antas derfor at noe slikt regnes for å være utenfor "the scope of their powers".

Lovgivning som forbyr anløp i norske havner stiller seg derimot annerledes. Men også her vil retten til nødhavn sette skranker, også på miljøgrunnlag. Dermed anses vilkåret heller ikke her å være oppfylt.

Underkonklusjon: Norge har ikke "failed to take measures within the scope of their powers which might have been expected to avoid that risk".

Når hverken vilkåret om "real and immediate risk" eller "measures within the scope of their powers" er oppfylt, kan ikke den norske staten anses for å ha krenket EMK artikkel 2 i vår sak.

Delkonklusjon: Norge har ikke en rettslig plikt etter EMK artikkel 2 til å forhindre at "gamle og utdaterte" tankskip seiler i norske farvann eller legger til kai i norske havner.

Det andre delspørsmålet er om Norge har en rettslig plikt etter EMK artikkel 8 til å forhindre at "gamle og utdaterte" tankskip seiler i norske farvann eller legger til kai i norske havner.

EMK verner retten til respekt for privatlivet, familielivet, og hjemmet. Rettspraksis fra EMD viser at artikkelen medfører positive plikter for staten, jf. HR-2020-2472-P avsnitt 169. I Verein Klimaseniorinnen Schweiz and others v. Switzerland kom det frem at EMK art. 8 kan komme til anvendelse i klimasaker både på grunnlag av statens direkte handlinger, men også ved fraværende regulering av privat industri.

I Klimaseniorinnen Schweiz and others v. Switzerland stilte EMD opp vurderingstemaet for klimasaker under EMK art. 8. For det første må det foreligge et inngrep i retten til privat- eller familieliv, som innebærer at den klimarelaterte skaden må stå i direkte sammenheng med klagerens privat eller familieliv. For det andre må inngrepet overstige en alvorlighetsterskel for å være omfattet av EMK artikkel 8, noe som beror på en konkret vurdering. Denne terskelen er høy, og generelle anførsler om negative konsekvenser av klimaendringer er ikke tilstrekkelig for at et tilfelle vil overstige denne terskelen. Sentrale momenter i den vurderingen er intensiteten og varigheten som ulempene medfører for klagerens livskvalitet. Forpliktelsene kan også bli utløst av at klageren blir eksponert for en vesentlig risiko som følge av klimaendringene.

Når det gjelder vår sak legges det for det første til grunn at miljøorganisasjonen "Det grønne valg" er lovlig opprettet og at de har partsevne i relasjon til artikkel 8. At EMK art. 8 kommer til anvendelse også i vår sak kan nok til en viss grad problematiseres noe. I motsetning til slik saken lå an for *Klimaseniorinnen Schweiz and others v. Switzerland* er det ikke her vist til noen spesifikke individer som vil lide av eventuelle miljøkonsekvenser. Det forutsettes likevel at saken faller innenfor bestemmelsens virkeområde ettersom at oppgaven ikke er klar når det gjelder spørsmålet om identifiserbare individer. At EMK art. 8 innebærer positive forpliktelser for Norge til å iverksette rettslige og administrative rammeverk for å beskytte helse og liv er som et utgangspunkt helt klart.

Innenfor statens folkerettslige forpliktelser om utslippsmål er statens skjønnsmargin innenfor klimasaker vid, jf. *Klimaseniorinnen Schweiz and others v. Switzerland*. Det er her heller ikke opplyst om konsekvensene for enkeltindivider, slik at vurderingen i denne tilfellet må gjøres generelt.

På den ene siden illustrerer hendelsen i Tyskland at alvorlige utslippshendelser vil kunne medføre alvorlige helsetilstander hos befolkningen. Dette må antas å gjelde også i Norge. På den annen side må det her tas hensyn til kompleksiteten i en lovgivning som forbyr uskyldig gjennomfart. Norge må kunne forvente at en slik lovgivning vil kunne få folkerettslige konsekvenser. De norske myndigheter er dermed til en viss grad bundet av sine folkerettslige forpliktelser. Og selv om ikke dette fritar Norge fra ethvert ansvar om å begrense konsekvensene av miljøhendelser, taler det nok samtidig for at Norge bør innrømmes en vid nok skjønnsmargin til å kunne fatte andre tiltak enn å forby "skyggeflåten" uskyldig gjennomfart gjennom norsk farvann. Norge har dermed heller ikke en rettslig plikt etter EMK artikkel 8 til å forhindre "skyggeflåten" å seile i norske farvann eller å legge til kai i norske havner.

Delkonklusjon: Norge har ikke en rettslig plikt etter EMK artikkel 8 til å forhindre at "gamle og utdaterte" tankskip seiler i norske farvann eller legger til kai i norske havner.

Når hverken EMK art. 2 eller EMK art. 8 kommer til anvendelse i vår sak må det være klart at Norge ikke har en rettslig plikt etter EMK til å forhindre at "gamle og utdaterte" tankskip seiler i norske farvann eller legger til kai i norske havner.

Konklusjon: Norge har ikke en rettslig plikt etter EMK til å forhindre at "gamle og utdaterte" tankskip seiler i norske farvann eller legger til kai i norske havner.

"Det grønne valg" gjør videre gjeldende at regjeringen hadde plikt til å dele sine juridiske vurderinger i UD's vurdering av havrettslige spørsmål knyttet til "skyggeflåten" med Stortinget.

Den neste problemstillingen blir derfor om regjeringen hadde plikt til å dele sine juridiske vurderinger av havrettslige spørsmål knyttet til "skyggeflåten" med Stortinget.

Det følger av både Grunnloven og statspraksis at det er regjeringen som har ansvaret for Norges utenriksstyre, jf. Grunnloven § 26. De juridiske vurderingene som gjøres i utenriksdepartementet, som en del av den utøvende makt, ligger dersom som utgangspunkt til regjeringen.

Det er her ikke opplyst om at regjeringen har fremført denne saken for Stortinget, men det forstås fra miljøorganisasjonens anførsel slik at dette ikke har funnet sted. Da vil ikke regjeringens opplysningsplikt komme til anvendelse, jf. Grunnloven § 82.

De juridiske betenkningene dreier seg heller ikke om en inngåelse av traktater eller en tilslutning til en internasjonal sammenslutning, slik at hverken Grunnloven § 26 (2) eller Grunnloven § 115 kommer til anvendelse.

Det har likevel vært spørsmål i enkelte saker av viktighet om regjeringen har en konstitusjonell plikt til å informere Stortingets utvidede utenriks- og forsvarskomite (DUUFG). Spørsmålet er dermed først om en slik konstitusjonell plikt foreligger.

Det rettslige utgangspunktet er her Stortingets forretningsorden § 16 annet ledd. Første punktum angir at komiteen har til oppgave å drøfte viktige spørsmål vedrørende blant annet "utenrikspolitikk, handelspolitikk, sikkerhetspolitikk og beredskap" med regjeringen. Ordlyden i FO § 16 annet ledd annet punktum sier at "drøftelse bør finne sted før viktige beslutninger fattes". Denne ordlyden vil isolert sett tale mot at en det foreligger en konstitusjonell plikt for regjeringen til å konsultere DUUFG i viktige spørsmål innenfor de angitte saksområder.

Statspraxis, da særlig i forbindelse med

Norges deltakelse i militære luftoperasjoner over Libya i 2011, på bakgrunn av FNs sikkerhetsråds resolusjon 1973 (2011), trekker derimot nokså klart i retning av at en slik konstitusjonell plikt finnes. Selv om det i Libya-saken bare var slik at regjeringen tok kontakt med partilederne telefonisk, utgjør også partilederne utvidelsen av den alminnelige utenriks- og forsvarskomitee. Den kan dermed vanskelig anses som uttrykk for at en slik konstitusjonell plikt ikke foreligger, og det finnes her at en slik konstitusjonell plikt eksisterer i norsk rett.

Det neste spørsmålet blir så om UD's betenkninger er å regne som "viktige avgjørelser", noe som nok må besvares bekreftende. Sentralt i så henseende er at en sak om havrett og Norges sanksjoner er blant kjernespørsmålene etter FO § 16. Selv om det her bare vises til UD's egne juridiske betraktninger virker ikke DUUFG å være informert om regjeringens planlagte politikk når det gjelder "skyggeflåten" i det hele tatt. Mye taler for at regjeringens håndtering av "skyggeflåten" er en sak av viktighet, og at regjeringen derfor har en konstitusjonell plikt til å konsultere DUUFG i denne saken.

Konklusjon: Regjeringen hadde plikt til å dele sine juridiske vurderinger av havrettslige spørsmål knyttet til "skyggeflåten" med Stortinget, nærmere bestemt Stortingets utvidede utenriks- og forsvarskomite.

Ord: 2413