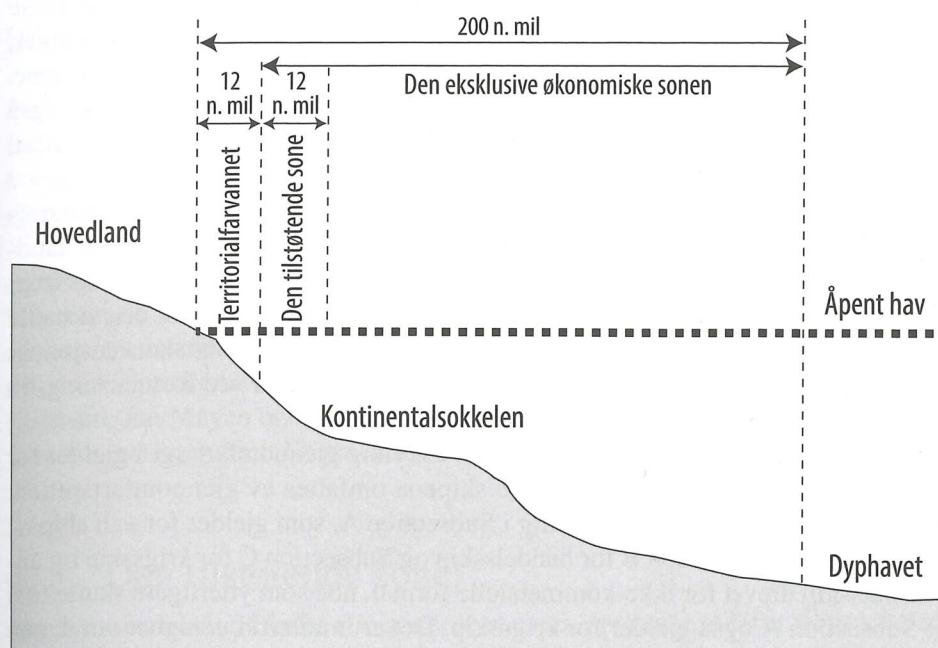


3 Sjøterritoriet



Figur 1: Ulike kyststatssoner.

Kyststatens suverenitet strekker seg utenfor de indre farvann, til territorialfarvannet, inkludert havbunnen under og luftrommet over territorialfarvannet (art. 2). I samsvar med Havrettskonvensjonen legger vi til grunn at sjøterritoriet er området utenfor de indre farvann (dvs. utenfor grunnlinjene), men lov om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone av 27. juni 2003 nr. 57 anser territorialfarvannet som å omfatte både sjøterritoriet og de indre farvann. Utgangspunktet er at kyststaten i kraft av sin suverenitet har full lovgivnings-, doms- og tvangsjurisdiksjon i, over og under territorialfarvannet. Andre stater har således ingen rett til å fly over territorialfarvannet.

En viktig begrensning er at andre staters skip har rett til «uskyldig gjennomfart» (art. 17). I uttrykket «gennemfart» ligger at skipet ikke kan stoppe eller ankre opp, med mindre dette er et ledd i den ordinære gjennomfarten, skyldes *force majeure*, eller en nødssituasjon (art. 18). Med «uskyldig» menes at skipet ikke må true kyststaten, foreta våpenøvelser, drive fiske e.l. Kyststaten kan ikke hindre den uskyldige gjennomfarten eller gjøre den urimelig vanskelig (art. 24). Men den kan fastsette regler for gjennomfarten, inkludert opprettelse av seilingsleder og trafikkseparasjonssystemer (art. 21 og 22). Norge har i forskrift av 20. desember 2018 fastsatt regler om utenlandske fartøyers anløp av og ferdsel i territorialfarvannet.

Havrettskonvensjonen fastsetter imidlertid ikke uttrykkelig om kyststaten også har lovgivningskompetanse for andre forhold enn gjennomfarten overfor skip som er i uskyldig gjennomfart. Vanligvis vil kyststaten ikke ha særlig interesse av å regulere de indre forhold om bord. Men i fravær av spesielle begrensninger, skulle kyststatens suverenitet i territorialfarvannet tilsi at den har slik kompetanse. Den norske straffeloven fastsetter således at den gjelder i «Norge», hvilket også omfatter territorialfarvannet (§ 4). Dersom skipet ikke er i uskyldig gjennomfart, har kyststaten full jurisdiksjon over skipet.²

Kyststaten må også kunne håndheve sin lovgivning, men det er fastsatt at straffeforfølgning om bord bare *bør* skje i visse tilfeller, først og fremst dersom handlingen får virkning utenfor skipet (art. 27). Det er videre bestemt at sivil forfølgning mot skipet bare *kan* skje dersom rettskravet har oppstått under den aktuelle gjennomfarten, f.eks. ved skade på fiskeretskaper (art. 28). Havrettskonvensjonens Del XII har nærmere regler om doms- og tvangsjurisdiksjon ved forurensning fra skip i territorialfarvannet (art. 220 og 223–33).

Det har vært strid om hvorvidt retten til uskyldig gjennomfart også gjelder for krigsskip.³ Ordlyden taler for at disse skipene omfattes av gjennomfartsretten. Reglene om gjennomfart står nemlig i Subsection A, som gjelder for «all ships». Videre gjelder Subsection B for handelsskip og Subsection C for krigsskip og andre statsskip drevet for ikke-kommersielle formål, noe som ytterligere skulle tilsi at Subsection A også gjelder for krigsskip. Det er imidlertid uenighet om denne tolkningen.⁴ Krigsskip og skip drevet for ikke-kommersielle formål har immunitet mot doms- og tvangsjurisdiksjon (art. 32). En spesialregel gjelder for undervannsbåter, som skal foreta gjennomfarten i overflatestilling med flagget heist (art. 20).

Siden en ikke kom til enighet på FNs første og andre havrettskonferanse om bredden på territorialfarvannet, forble dette et uløst og sterkt omtvistet spørsmål. På den tredje havrettskonferansen kom en imidlertid fram til en pakkelsøning, hvor en territorialgrense på 12 nautiske mil, målt fra grunnlinjene, ble akseptert (art. 3).

Betingelsen for at territorialfarvann på 12 mil ble akseptert av stormaktene, var at gjennomfarten i *internasjonale streder*, slik som Øresund og Gibraltar, ble garantert. I *Corfu Channel-saken* (1949) kom Den internasjonale domstol (ICJ) til at Albania ikke kunne nekte uskyldig gjennomfart av britiske krigsskip i Korfu-stredet. Havrettskonvensjonen fastsetter i Del III mer omfattende rettigheter i form av «transittgjennomfart», enn det som følger av reglene om uskyldig gjennomfart, og dette gjelder også fly (art. 38).

I en sak mellom Finland og Danmark for ICJ, hevdet Finland at bygging av Storebelt-brua mellom Fyn og Sjælland ville hindre gjennomfart med oljeinstallasjoner bygd ved finske verft, og dermed stride mot retten til gjennomfart i internasjonale streder.⁵ Søksmålet ble imidlertid trukket mot at

2 Churchill, Lowe og Sander: *The Law of the Sea*, 4. utg., Manchester University Press 2022 s. 159.

3 Rothwell, op.cit. s. 98–99.

4 Churchill, Lowe og Sander, op.cit. s. 150–51.

5 *Storebelt-saken*, Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark), I.C.J. Reports 1991 s. 12.

Danmark i
mellom øy
Russland g

Havretts
vann. Ko
under vis
I disse ha
har også
gjennom

12 na
anses so
Promene
tilnærme
de sone
Svalbard
Peter I's

4

Det har
vannet f
den tilst
sone («
betegne
farvann
for det f
den tilst
til å gjø
suveren

Den
18. århu
fastsette
vendig
om toll
Dette in
ikke ka
er også
(art. 30

6 Se
Re
Th
s.

Danmark betalte 90 millioner danske kroner til Finland.⁶ Den rettslige statusen til havområdene mellom øyene i Norvest- og Nordøstpassasjen i Arktis er omstridt, hvor henholdsvis Canada og Russland gjør krav på omfattende rettigheter til å regulere skipsfarten.

Havrettskonvensjonens Del IV etablerer også et spesielt rettssystem for *arkipelfarvann*. Konvensjonen fastsetter at stater som består av øyer, slik som Filippinene, under visse vilkår kan etablere rette arkipelgrunnlinjer mellom øyene (art. 47 (1)). I disse havområdene har andre stater rett til uskyldig gjennomfart (art. 52), men de har også en mer omfattende rett til gjennomfart med både skip og fly i definerte gjennomfartsruter (art. 53).

12 nautiske mils territorialgrense er opprettet av de fleste stater, og må i dag anses som akseptert i folkerettslig sedvanerett. Norge har med grunnlag i Cancelli-Promemoria av 25. februar 1812 hatt et sjøterritorium på 1 geografisk mil, det vil si tilnærmet 4 nautiske mil. I medhold av lov om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone ble imidlertid territorialfarvannet utvidet til 12 mil utenfor Fastlands-Norge, Svalbard, Jan Mayen og Bouvetøya, men ikke utenfor Dronning Mauds Land og Peter I's øy (forskrifter 27. juni 2003 nr. 798 og 25. februar 2005 nr. 173).

4 Den tilstøtende sone

Det har vært vanlig å kalle alle soner kyststaten oppretter utenfor territorialfarvannet for tilstøtende soner. Men siden både Konvensjonen om sjøterritoriet og den tilstøtende sone fra 1958 og Havrettskonvensjonen bruker begrepet tilstøtende sone («contiguous zone») om en bestemt type sone, er det grunn til å reservere betegnelsen til denne sonen. I likhet med andre kyststatssoner utenfor territorialfarvannet, har kyststaten ikke suverenitet i den tilstøtende sonen. Dette innebærer for det første at det blir nødvendig å bestemme kyststatens saklige kompetanse i den tilstøtende sonen. For det andre kan en ved tvil om kyststatens kompetanse til å gjøre inngrep ikke løse rettsspørsmålet i favør av kyststaten ved å bygge på suvereniteten.

Den tilstøtende sone har røtter tilbake til Storbritannias «Hovering Acts» i det 18. århundre, som ga grunnlag for bekjempelse av smugling ut til 24 mil. I dag fastsetter Havrettskonvensjonen at kyststaten i den tilstøtende sone kan utøve nødvendig håndheving («control») for å hindre og straffe overtredelser av lovgivning om toll, skatt, immigrasjon og helse på territoriet eller territorialfarvannet (art. 33). Dette innebærer altså at den tilstøtende sonen er en håndhevingssone, og at det ikke kan gis materielle regler om disse saksområdene i denne sonen. Kyststaten er også gitt en viss myndighet til beskyttelse av arkeologiske gjenstander i sonen (art. 303 (2)). Den tilstøtende sonen kan være på opptil 24 mil fra grunnlinjen. I

6 Se om denne saken *Harhoff*: Passageretten gjennom internasjonale stræder i Tidsskrift for Rettsvitenskap vol. 104 nr. 5 (1991) s. 594–627 og *Koskeniemi*: Case Concerning Passage Through the Great Belt i *Ocean Development and International Law* vol. 27 no. 3 (1996) s. 255–291.