



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	15.08.2025 11:16

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 Kystrostan 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

Har Norge har rett til å nekte kystrostanse skips rett til gjennomfart?

Det fremgår av FNs havrettskonvensjon (UNCLOS) artikkel 2 (1) at en kyststats suverenitet omfatter "an adjacent belt of sea, described as the territorial sea". Dette støttes opp med suverenitetsprinsippet som blant annet er kodifisert i FN-pakten artikkel 2 (1) hvor det står at

organisasjonen er "based on the principle of the sovereign equality of all its Members". Det betyr at medlemsstatene har rett til full myndighetsutøvelse innenfor sine egne statsområder.

Hovedregelen blir derfor at hver stat har full jurisdiksjon i territorialfarvannet, som er 12 nautiske mil fra grunnlinjen, jf. UNCLOS artikkel 3. I den eksklusive økonomiske sone, som er 200 nautiske mil fra grunnlinjen er statens jurisdiksjon begrenset til utnyttning av naturressursene som befinner seg der, jf. UNCLOS artikkel 56 og 57.

Et unntak fra hovedregelen om full jurisdiksjon i territorialfarvannet er skips rett til "uskyldig gjennomfart", hvor det står at skip fra alle stater "enjoy the rights of innocent passage through the territorial sea", jf. UNCLOS artikkel 17. Det foreligger "passage" når et skip seiler: *"through the territorial sea for the purpose of: a) traversing that sea without entering internal waters or calling at a roadstead or port facility outside internal waters; or b) proceeding to or from internal waters or a call at such roadstead or port facility"*, jf. UNCLOS artikkel 18 (1) (egen kursiv). Gjennomfarten er omfattet av bestemmelsen da skipet seiler gjennom territorialfarvannet på vei til importland.

Gjennomfarten er "uskyldig" etter UNCLOS artikkel 19 (1), så lenge den er "prejudicial to the peace, good order or security of the coastal States". En naturlig språklig forståelse av unntaket tilsier en adgang til "uskyldig gjennomfart", så lenge den ikke er "til skade" for kyststatens fred, orden eller sikkerhet. Bestemmelsen andre ledd lister opp tilfeller som er å anse som "til skade".

På bakgrunn av "skyggeflåtens" økende risiko for miljøkatastrofer og fare for sjøfartssikkerhet, ønsker Norge å innskrenke/nekte kyststatske skips rett til "uskyldig gjennomfart". Denne vurderingen skal gjøre rede for Norges folkerettslige forpliktelser som kyststat. Jeg finner det hensiktsmessig å vurdere Norges ønskede tiltakene hver for seg.

Spørsmålet er om Norge har adgang til å nekte "skyggeflåten" adgang til å seile gjennom norsk territorialfarvann.

Som det har blitt gjort rede for, er "uskyldig gjennomfart" et unntak i hovedregelen om full jurisdiksjon i territorialfarvannet. Det fremgår av UNCLOS artikkel 24 at kyststaten plikter til å avstå fra å "impose requirements on foreign ships which have the practical effect of denying or impairing the right of innocent passage", jf. bokstav a. Det innebærer en plikt til å ikke innskrenke eller nekte et skips adgang forutsatt at det er "uskyldig gjennomfart". Det følger av bokstav b at kyststaten heller ikke skal "discriminate in form or in fact against the ships of any State or against ships carrying cargoes to, from or on behalf of any State". En naturlig forståelse av "discriminate" viser til forskjellsbehandling, enten reelt eller formelt. Det vil si at bestemmelsen forbyr forskjellsbehandling, herunder å nekte et skips adgang til "uskyldig gjennomfart".

Anvendt på vår sak, begrunner Norge nektelsen av adgang i territorialfarvannet i at "skyggeflåten" er gjenstand for sanksjoner på vegne av Sakrania. Det følger av UNCLOS artikkel 24 bokstav b at man ikke etter konvensjonen har mulighet til å forskjellsbehandle skip. Denne begrunnelsen er derfor ikke holdbar.

Videre mener Norge at det utgjør en betydelig miljørisiko for Norge som kyststat.

Denne bestemmelsen pålegger altså Norge en plikt til å la skipet seile igjennom territorialfarvannet forutsatt at gjennomfarten er "uskyldig".

Underspørsmålet er om gjennomfarten er "uskyldig", jf. UNCLOS artikkel 19 (2) bokstav h.

Artikkel 19 behandler hva som ikke går inn under "uskyldig gjennomfart". Bestemmelsens andre ledd bokstav h passer godt med begrunnelsen om betydelig miljørisiko, hvor det står at gjennomfarten ikke er "uskyldig" dersom det har blitt gjort "any act of wilful **and** serious pollution". Etter ordlyden er det et krav om forsettlig **og** alvorlig forurensning. Dette er kumulative vilkår.

Det er ingen opplysninger i faktum om at "skyggeflåten" verken forsettlig eller alvorlig har forurenset norsk havn. Sett i sammenheng med opplysningene fra Del II om hendelsen i Tyskland, er det rimelig å uansett legge til grunn at det er krav om at vilkårene er oppfylt i den konkrete kyststatens havn (norsk havn) før man kan konstantere at gjennomfarten ikke er "uskyldig". Norge kan ikke komme frem med miljørisiko begrunnelsen.

Underkonklusjonen er at gjennomfarten er "uskyldig", jf. UNCLOS artikkel 19 (2) bokstav h.

"Skyggeflåtens" gjennomfart er uskyldig, og Norge har derfor ikke adgang til å nekte den adgang i å seile gjennom norsk territorialfarvann, jf. UNCLOS artikkel 24 og 19.

Konklusjonen er at Norge ikke har adgang til å nekte "skyggeflåten" adgang.

Norge ønsker videre at utenlandske tankere skal følge bestemte skipsleder fastsatt av norske myndigheter, og bli eskortert av norske taubåter under gjennomseilingen.

Spørsmålet er om Norge har adgang til å fastsette "sea lanes" for utenlandske tankere, i tillegg til å kreve at de skal bli eskortert av norske taubåter.

Det fremgår av UNCLOS artikkel 22 (1) at kyststaten har "where necessary" adgang til av sikkerhetshensyn, å pålegge fremmede skip å benytte skipsledere og trafikkseparasjonssystemer. Ordlyden legger opp til en nødvendighetsvurdering hvor man skal veie restriksjonen opp mot kyststatens sikkerhetshensyn. Denne restriksjonen gjelder særlig tankskip som inneholder "inherently dangerous or noxious substances or materials", jf. artikkel 22 (2).

Det fremgår av faktum at "skyggeflåten" utgjør en risiko for miljøkatastrofe og fare for sjøfartssikkerhet. Det legges derfor til grunn at skipet omfattes av artikkelens andre ledd.

Underspørsmålet er om restriksjonen er "necessary" av sikkerhetshensyn.

Bestemmelsens formål er å gi kyststaten en adgang til å redusere risikoer for farlige hendelser ovenfor kyststaten i tilfeller der det er en sjanse for ødeleggelse. For den grunn blir særlig tankskip med farlig materiale/innhold nevnt. Under nødvendighetsvurderingen burde det sees hen til om det å pålegge skipet å følge skipsledere er "egnet" i forhold til faren som kan realiseres.

Faktum forteller at skipet utgjør en risiko for både miljøkatastrofer og fare for sjøfartssikkerhet. Dette er tungtveiende argumenter for å pålegge skipet en restriksjon under gjennomfarten i territorialfarvannet for å redusere risikoen for alvorlige miljøhendelser. Det er på det rene "necessary" med restriksjoner rundt fri uskyldig gjennomfart.

Skipsledere kan kontrollere omfanget av skadene, da norske myndigheter kan legge føringer på hvor skipet skal gå. Ved hjelp av norske taubåter kan skipet til enhver tid bli ledet gjennom de punktene i havet som utgjør minst mulig fare i tilfelle at en ulykke. Skipsledere og taubåter er derfor et egnet tiltak.

Det fremgår dessuten av UNCLOS artikkel 21 at kyststaten kan vedta "regulations, in conformity with the provisions of this Convention and other rules of international law, relating to innocent passage through the territorial sea" av hensyn til "the safety of navigation", jf. bokstav a. I artikkel 145 står det også at "necessary measures shall be taken (...) to ensure effective protection for the marine environment from harmful effects which may arise from such activities", hvor myndighetene kan vedta "regulations" for å beskytte "natural resources of the Area and the prevention of damage to the flora and fauna of the marine environment", jf. bokstav b. Den siste bestemmelsen gjelder vern av det marine miljø, og støtter synet om adgang til regulering av hensyn til sikkerhet, særlig for miljøet. Dessuten er det kjent fra opplysninger i Del II at en ulykke med en tilsvarende flåte førte til forurensning av sjøen. Dette innebærer skade på marinemiljøet.

Konklusjonen er at restriksjonen er "necessary" av sikkerhetshensyn

Konklusjonen er at Norge har adgang til å fastsette "sea lanes" for utenlandske tankere, i tillegg til å kreve at de skal bli eskortert av norske taubåter.

Norge ønsker videre å forby skip med kyststatske flagg mot å anløpe norske havner, og begrunner det i suverenitetsprinsippet.

Spørsmålet er om Norge kan forby skip med kyststatske flagg eller skip sertifisert av det kyststatske skipsregisteret uansett flagg mot å anløpe norsk havn

Hovedreglen er som nevnt at staten har full jurisdiksjon til å utøve myndighet innenfor sitt eget område, noe som er begrunnet i suverenitetsprinsippet - prinsippet om at alle stater er suverene og like. Unntaket i den fulle jurisdiksjonen og deretter suverenitetsprinsippet, realiseres dersom det er snakk om uskyldig gjennomfart. Etter UNCLOS artikkel 18 (1) omtales gjennomfart som "b) (...) *a call at such roadstead or port facility*", altså å anløpe havn. Denne gjennomfarten kan forbys dersom det ikke er "uskyldig", altså til skade etter artikkel 19 (1). Bestemmelsen gir eksempler på hva som er "til skade", og ingen synes å passe med faktum.

Gjennomfarten er uskyldig og ikke til skade, og Norge har derfor ikke rett til å forby kyststatske flagg. Dette ville dessuten være forskjellsbehandling som nevnt tidligere etter UNCLOS artikkel 24 (1) bokstav b.

Konklusjonen er at Norge ikke kan forby skip med kyststatske flagg eller skip sertifisert av det kyststatske skipsregisteret uansett flagg mot å anløpe norsk havn

Kyststaten anfører at Norge har en plikt til å gi nødhavn til skip i trøbbel for å redde liv.

Spørsmålet er om Norge har en plikt til å gi nødhavn

Plikten til å gi bistand ved nødstilfeller er hjemlet i UNCLOS artikkel 98 (1), hvor hvert skip som bærer norsk flagg må blant annet: "a) render assistance to any person found at sea in danger of being lost, b) proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress (...)". Staten Norge sine plikter forekommer i bestemmelsens andre ledd hvor det står at kyststaten må "*promote the establishment, operation and maintenance of an adequate and effective*

search and rescue service regarding safety on and over the sea and, where circumstances so require, by way of mutual regional arrangements co-operate with neighbouring States for this purpose" (egen kursiv).

Bestemmelsen legger en plikt på Norge etter folkeretten å gi nødhavn til skip i trøbbel, jf. ordlyden i "rescue service". At Norge ikke ønsker å bistå i nødhavn, kan ikke begrunnes med miljøhensyn etter UNCLOS artikkel 98. At Norge plikter å drive "rescue service regarding safety on and over the sea", må tolkes slik at Norge spesielt er pliktet til å gi nødhavn dersom det er liv på spill.

Det har blitt forutsatt at gjennomfarten er uskyldig. Dersom gjennomfarten ikke var uskyldig, fremgår det uansett av artikkel 18 (2) at gjennomfart som "includes stopping and anchoring" er berettiget dersom det blant annet er "distress". Det viser at plikten til å bistå med nødhavn og samarbeid når liv står i fare er et viktig aspekt i konvensjonen, jf. UNCLOS artikkel 98 og 18 (2).

Konklusjonen er at Norge har en plikt til å gi nødhavn.

Ord: 1752

2 Svar til del II

Skriv ditt svar her

Det overordnede spørsmålet er om Norge har en plikt til å gripe inn før skipsulykken skjer.

Organisasjonen "Det grønne valg" mener at staten har en plikt til å gripe inn, og anfører retten til liv og retten til respekt for privatlivet etter Den europeiske menneskerettighetskonvensjonen. Det har kun blitt påberopt EMK, og det er kun EMK som skal bli behandlet.

Det fremgår av menneskerettsloven § 2 at Den europeiske menneskerettighetskonvensjonen (EMK) gjelder som norsk lov. Det følger av EMK artikkel 1 at staten har en forpliktelse til å "secure to everyone within their jurisdiction the rights and freedoms defined in Section I of this Convention". Staten har altså en positiv forpliktelse til å sikre menneskerettighetene innenfor deres jurisdiksjon.

En annen side ved statens forpliktelser er de negative forpliktelsene, hvor staten pålegges å avstå fra å selv gjøre menneskerettighetsbrudd. For eksempel at et statsorgan går inn og torturerer en person etter EMK artikkel 3 (absolutt forbud). Dette skiller seg fra statens positive forpliktelse som kan sees på som en beskyttelsesforpliktelse.

Et spørsmål er om Norge har en positiv plikt til å gripe inn i forurensningsrisikoen etter EMK artikkel 2

EMK artikkel 2 omhandler retten til liv, hvor det står i første ledd at "everyone's right to life shall be protected by law". Dommen *Opuz v. Turkey* behandler statens positive plikt i henhold til artikkel 2. I dommens avsnitt 128 står det at "*Article 2 § 1 enjoins the State not only to refrain from the intentional and unlawful taking of life, but also to take appropriate steps to safeguard the lives of those within its jurisdiction*" (egen kursiv). Staten har med andre ord en sikringsplikt

som går ut på å beskytte borgernes liv så langt de kan "within its jurisdiction". Sikringsplikten er der for å avverge farlige overgrep på statens borgere før det skjer.

Den positive plikten utløses dersom staten "(1) **knew or ought to have known** at the time of the existence of a (2) **real and immediate risk to the life of an identified individual** (...), and that they failed to take measures within the scope of their powers which, (3) **judged reasonably, might have been expected to avoid that risk.**" (egen uthevelse), jf. avsnitt 129. Disse kriteriene omtales som "Osman-kriteriene. Det oppstilles 3 kumulative vilkår som må sees i lys av den konkrete situasjonen for at sikringsplikten utløses.

Spørsmålet er om statens positive plikt utløses etter kriteriene oppstilt i Opuz v. Turkey avsnitt 129.

Det første vilkåret oppstiller ikke at staten burde ha visst eller visste om et gjennomført brudd som vilkår, men kun "risikoen" at det. Det må sees i sammenheng at et eventuelt brudd - som i dette tilfellet er tap av liv som følge av et farlig skip, er en forutberegnelig følge.

I faktum står det at et skip som tilhørte samme "skyggeflåte" forårsakte alvorlige helsetilstander i Tyskland "like før jul". At det ikke har blitt satt inn et årstall tyder på at dette er nærme i tid. "Alvorlige" helsetilstander refererer ofte til varige eller tunge bivirkninger, som i de mest alvorlige tilfellene kan føre til tap av lik. Dette er fra faktum en kjent hendelse, og staten "knew or ought to have known" om at det foreligger en **risikoen** for brudd på retten til liv.

Delkonklusjonen er at staten "knew or ought to have known" om risikoen for brudd på retten til liv etter EMK artikkel 2.

Det andre vilkåret er "real and immediate risk to the life of an identified individual". Dette vilkåret blir oppstilt da vurderingen pleier å gå på hvorvidt staten burde grepet inn i tap av et enkelt menneskeliv. "Identified" viser til at staten må ha visst hvem dette gjalt for å beskytte vedkommende.

Anvendt på vår sak er det snakk om risiko for tap av liv i lokale beboere nær kystområdene. Det er klart hvem denne risikoen gjelder. "Real and immediate" viser etter ordlyden til en ekte og påtrengende risiko. Det fremgår av faktum Del I at "skyggeflåten" utgjør en "økende risiko for miljøkatastrofer". Vilåret er oppfylt.

Delkonklusjonen er at det foreligger en "real and immediate risk to the life of an identified individual" etter EMK artikkel 2.

Det tredje vilkåret omhandler hvorvidt det foreligger en rimelig forventning til at staten skal avverge risikoen. Som nevnt var det store katastrofale hendelser som følge av ulykken i Tyskland med samme flåte. Det er på det rene at det foreligger en rimelig forventning til at staten skal innrette seg risikoen dersom de tillater. Det tredje vilkåret er oppstilt.

Delkonklusjonen er at staten er "expected to avoid that risk" etter EMK artikkel 2.

Videre settes det en yttergrense for hvor langt sikringsplikten skal gå, hvor den stopper der staten tillegges en "impossible or disproportionate burden", jf. avsnitt 129. "Impossible" viser til en absolutt hindring som gjør at staten ikke kan gjennomføre sine positive forpliktelser, mens "burden" viser til en urimelig stor byrde satt opp mot konsekvensene.

Menneskeliv er sentralt i menneskerettighetskonvensjonen hvor det vises til menneskets rett til beskyttelse og liv basert på den iboende menneskeverd. Å nekte et skip gjennomgang vil derfor ikke være en "disproportionate burden".

Det kan tenkes at det er "impossible" satt opp mot Norges folkerettslige plikter i Havrettskonvensjonen. Det foreligger altså et motstrid mellom statens rett til å skjerme individer fra risikoen tap av liv mot "skyggeflåtens" rett til uskyldig gjennomfart, herunder nødhavn. Det fremgår av Rt. 1997 s. 580 s. 593 at "*Konvensjoner om menneskerettigheter, avgjørelser av EMD og anerkjente folkerettslige prinsipper kan også få internrettslig virkning fordi norsk rett antas å være i samsvar med Norges folkerettslige forpliktelser. Dersom det er en klar motstrid mellom folkerettslige bestemmelser og norsk rett, vil imidlertid utgangspunktet måtte være at den interne rett går foran*" (egen kursiv). Som nevnt gjelder EMK som norsk lov, og i et motstridstilfelle vil EMK gå foran folkerettslige forpliktelser. Det er derfor ikke "impossible" å nekte et skips gjennomgang.

Sikringsplikten går ikke over en "impossible or disproportionate burden", jf. Opuz v. Turkey avsnitt 129.

Det har enda ikke skjedd et inngrep og det er derfor kun nødvendig gjøre rede for den positive plikten etter EMK artikkel 2.

Konklusjonen er at statens positive plikt utløses etter kriteriene oppstilt i Opuz v. Turkey avsnitt 129.

Videre er den positive forpliktelsen til retten til privatliv kodifisert i EMK artikkel 8 (1) hvor det står: "Everyone has the right to respect for his private and family life".

Et spørsmål er om Norge har en positiv plikt til å gripe inn i forurensningsrisikoen etter EMK artikkel 8

Med "privatliv" menes "blant annet menneskets fysiske og psykiske integritet, alle de ulike elementene i den enkeltes *identitet* i videste forstand, og den *personlige autonomi*", jf. Mariadommen Rt. 2015 s. 93 avsnitt 58. Det vil si at staten har en plikt til å beskytte menneskets fysiske og psykiske integritet i snever forstand.

I Maria-dommens avsnitt 59 finner man krav til statens positive forpliktelser under denne bestemmelsen, hvor det står at "det må iverksettes tiltak for å sikre mot inngrep fra andre private". Formålet med sikringsplikten er å beskytte mot inngrep i retten til privatliv. Det legges derfor til grunn at det gjelder å iverksette tiltak mot inngrep fra alt som strider med menneskets fysiske og psykiske integritet og den personlige autonomi. Forurensningsrisikoen må vurderes konkret.

Et underspørsmål er om det er en risiko for menneskets fysiske og psykiske integritet etter Rt. 2015 s. 93

En naturlig språklig forståelse av menneskets "fysiske og psykiske integritet", er at det siktes til menneskets helhet i den forstand at de ikke fysisk eller psykisk negativt skal påvirkes. "Personlige autonomi" kan forstås som personlig uavhengighet eller selvstyre.

Anvendt på faktum er vilkåret om "fysisk og psykisk integritet" av særlig viktighet. Den økende risikoen for miljøskader - både på seg selv og alle rundt deg fører til en redsel for sitt eget liv, spesielt satt i lys av de store konsekvensene som kom fra en tilsvarende flåte kort tid før.

Vilkåret om "fysisk og psykisk" integritet er oppfylt. Dette vilkåret refererer "privatliv" i snever forstand, jf. Rt. 2015 s. 93 s. 59. Det kan derfor sies at det foreligger en risiko for privatlivet etter EMK artikkel 8.

En delkonklusjon er at det er en risiko for menneskets fysiske og psykiske integritet etter Rt. 2015 s. 93

Norges sikringsplikt utløses, og staten er derfor pliktige til å beskytte mot risikoen. Det har enda ikke skjedd et inngrep og det er derfor kun nødvendig gjøre rede for den positive plikten etter EMK artikkel 8.

Konklusjonen er at Norge har en positiv plikt til å gripe inn i forurensningsrisikoen etter EMK artikkel 8

Konklusjonen er at Norge har en plikt til å gripe inn før skipsulykken skjer.

Videre anfører organisasjonen "Det grønne valg" at regjeringen har brutt opplysningsplikten sin.

Spørsmålet er om regjeringen har brutt sin konstitusjonelle plikt ved å ikke dele vurderingen med Stortinget

Regjeringens opplysningsplikt blir behandlet i Grunnloven § 82 hvor det i første ledd står "Regjeringen skal meddele Stortinget alle de opplysninger som er nødvendige for behandlingen av de saker den fremlegger".

Dette er en form for kontroll som Stortinget har ovenfor regjeringen hvor det oppstilles en opplysningsplikt i spørretimer i forhold til opplysninger som er "nødvendige for behandlingen av saker den fremlegger". Det følger av konstitusjonell sedvanerett at faglige vurderinger, herunder juridiske vurderinger, som har relevans for en sak som behandles må komme frem. Faktum tilsier ikke at regjeringen har holdt tilbake opplysninger i en spørretime, og regjeringen har derfor ingen plikt til meddele slike vurderinger. Det stilles dessuten krav til at det gjelder opplysninger for "behandlingen av en sak den fremlegger", og regjeringen har verken fremlagt en proposisjon eller melding om en slik sak til Stortinget.

Dere, organisasjonen "Det grønne valget", kommer ikke frem med denne anførselen da regjeringen ikke har brutt opplysningsplikten.

Konklusjonen er at regjeringen ikke har brutt sin konstitusjonelle plikt ved å ikke dele vurderingen med Stortinget

Ord: 1643