

De arktiske land i en energipolitisk mellomfase¹

av

Willy Østreng

Professor og styreleder, Forskningselskapet Ocean Futures

Under den kalde krigen ble næringsøkonomiske aktiviteter i Arktis hovedsakelig gjennomført i nasjonal regi. Bare unntaksvis innledet Arktis-statene bilateralt regionalt samarbeid seg i mellom, mens multilateralt samarbeid på tvers av Øst/Vest skillet lenge var en uaktuell problemstilling. Dette nasjonale selvhjelpsmønsteret ble i særlig grad praktisert og opprettholdt av Sovjetunionen, som i tillegg motsatte seg nærvær av vestlige representanter på eget land- og havterritorium i nord. Kontakt- og friksjonsflatene mellom statene i regionen var derfor få og konfliktpotensialet tilsvarende begrenset.

Opphøret av den kalde krigen og Sovjetunionens sammenbrudd i begynnelsen av 1990-årene endret grunnlaget for denne politikken. Samarbeid er ikke lenger et politisk "fy-ord" mellom Arktis-statene. Multi- og bilateralt samarbeid blir snarere betraktet som ett av flere virkemidler i realiseringen av nasjonale så vel som internasjonale målsettinger i regionen. Samarbeidet er nå institusjonalisert gjennom flernasjonale organ som Arktisk Råd og den Euro-Arktiske Barentsregionen. Parallelt med dette politiske skiftet flytter olje- og gassindustrien utstyr, folk og kapital nordover og inn på den arktiske kontinentalsokkelen. Nye territorier erobres. Dette har mobilisert miljøbevegelsen som krever etablering av petroleumsfrie soner og fiskeriorganisasjonene som krever at de ikke blir utestengt fra tradisjonelle fangstområder. Bildet kompliseres ytterligere ved at stadig flere nasjonaliteter hevder å ha nasjonale interesser i regionen. Kontaktflatene er mange og finnes både på statlig og subnasjonalt nivå. Denne utviklingen kan gi grunnlag for arealkonflikter i farvann hvor flere interesser overlapper. Arktis befinner seg med andre ord i en brytningstid – i en mellomfase hvor konfliktutfordringene er komplekse og til dels uvante og hvor samarbeidsmulighetene har liten tradisjon.

I erkjennelsen av dette hevdet Utenriksminister Jonas Gahr Støre i et foredrag ved Universitetet i Tromsø 11. november i år at man nå står overfor en ny æra i nordområdene, ikke bare for Finnmark, Troms og Nordland, men for hele Europa. Han ba derfor nordlendingene i særdeleshet om å forberede seg på "å oppdage Barentshavet på nytt" og innstille seg på nye næringsmuligheter innenfor flere sektorer, ikke minst petroleums- og fiskerisektoren. Deretter ga han Norge to til tre år på å fatte de beslutningene som er nødvendige for å trygge sine interesser i regionen. Som ett av flere virkemidler for å møte utviklingen lanserte han *Barents 2020-prosjektet*, som et langsiktig program for bygging og videreutvikling av nødvendig nordområdekunnskap. Også den norske diplomatiske språkbruken har tilpasset seg utviklingen. Blant annet omtales ikke lenger det uavklarte grenseområdet mellom Norge og Russland i Barentshavet som "omstridt" men som "omdiskutert", og delingslinjen omtales som en "samarbeidslinje."

Den russiske regjeringen uttrykker seg i tilsvarende baner. President Putin har blant annet lansert begrepet *strategiske partnere* for å beskrive forholdet mellom Norge og Russland i nord. Den russiske ressursministeren forventer på sin side enighet om en avtale mellom Norge og Russland om delingslinjen i Barentshavet i løpet av 2006. Samtidig erkjenner han at russisk offshore produksjon i Barentshavet ikke kan klare seg uten vestlig teknologi og medvirkning. Også russisk territorium i nord åpnes gradvis for vestlig nærvær. Den første manifestasjonen på dette fikk man 1. juli 1991 da russiske myndigheter offisielt

¹ Artikkelen er basert på et foredrag forfatteren holdt på Norsk Petroleumsforenings konferanse om nordområdene 24. november 2005 på Grand hotell i Oslo

åpnet den nordlige sjøruten for internasjonal skipsfart. Disse endringene reiser tre viktig spørsmål:

- Hva er drivkreftene bak denne utviklingen?
- Hvilke utfordringer reiser utviklingen for næringsvirksomhet i regionen?
- Hvilke områder av Arktis er spesielt konfliktutsatte og hvilke tiltak er nødvendige for å redusere konflikt og fremme samarbeid?

Drivkreftene bak utviklingen

Drivkreftene bak denne utviklingen er mange, sammensatte og av to hovedtyper: *Næringsinterne* og *næringsseksterne*. De næringsinterne drivkreftene har å gjøre med faktorer som energinæringen aktivt søker å påvirke, så som oljepris, teknologitvilling, osv., mens de *næringsseksterne* faktorene berører begivenheter som næringen har liten eller ingen innflytelse over, så som politisk genererte konflikter, naturgitte forhold etc.. Selv om det ikke er mulig å trekke et skarpt analytisk skille mellom disse faktorene konsentrerer vi likevel oppmerksomheten på tre næringsseksterne drivkrefter i denne artikkelen: *Sikkerhetspolitiske faktorer*, *miljøfaktorer* og *ekstraterritoriale faktorer*. Formålet er å utelukkende vise hvordan forhold utenfor industriens egen rekkevidde og beslutningssfære påvirker dens egne strategier og handlingsvalg.

Sikkerhetspolitiske faktorer

Under den kalde krigen ble Arktis gjenstand for en omfattende militarisering drevet frem av behovet for strategisk avskrekking mellom blokkene. Partene tok utgangspunkt i det geografiske faktum at den korteste angrepsrute mellom det euroasiatiske og nord-amerikanske kontinentet går over Polhavet. Ingen av de store industristedene i Russland, Nord-Amerika, Europa, Japan og brorparten av Kina er lokalisert mer en 3 800 nautiske mil fra Nordpolen. Eller sagt på en annen måte: 80% av verdens industriproduksjon foregår nord for 30 grader nordlig bredde, mens 75 % av verdens metropoler ligger nord for samme breddegrad. Slik sett er Polhavet et Middelhav mellom verdens mest utviklede og produktive kontinenter (Figur 1). Dette faktum kan benyttes militært så vel som handelspolitisk. Den militære utnyttelsen kom først.

I årene etter 2. verdenskrig ble Arktis omformet fra å være et *militærstrategisk vakuum* før 1940, til å bli en *militær flanke* i perioden 1950-70 (ved utplasseringen av strategiske bombefly og interkontinental raketter), og en *militær front* i 1980-årene (ved utplassering av strategiske atomubåter under isen). Denne gradvise inkluderingen av regionen i den kalde krigens atomplanlegging gjorde at de fleste regjeringer oppfattet arktisk sikkerhet utelukkende i militære termer, hvilket innebar at sivile saksområder som resursutnyttelse, transport, forskning, urfolk, miljøproblemer etc. ble underordnet militære behov og interesser. Det sivile samfunns aktører ble derfor i stor grad kontrollert til å holde en lav profil i regionen. Oppstod det interessekollisjoner mellom de to sektorene måtte de sivile interessene vike. Slik sett, ble Arktis en utpreget samarbeidsfattig region uten grenseoverskridende samarbeid og flernasjonale statlige samarbeidsorgan.

Denne politikken ble snudd på hodet i 1987 da Michael Gorbatsjov i en tale i Murmansk signaliserte villighet til å innlede internasjonalt regionalt samarbeid på fire sivile saksområder: *energi planlegging*, *miljøbeskyttelse*, *vitenskaplig forskning* og *sjøtransport*. Ved å identifisere disse samarbeidsområdene introduserte Gorbatsjov samtidig et analytisk skille mellom *militær sikkerhet* og *sivil sikkerhet*, hvor sistnevnte ble gitt selvstendig betydning i forhold til den militære. Formålet var å skape *utvidet* sikkerhet gjennom internasjonalt samarbeid på flere saksområder og ved å koble den sivile komponenten fra den

militære. Det sivile samfunn skulle gå for egen motor i fremtiden. Dette utspillet utløste en politisk prosess mellom de åtte Arktis-statene som brøt med den langvarige militære dominansen over regional politikk og banet veien for et utvidet og selvstendig engasjement fra det sivile samfunns side i regionen.

I løpet av en seksårsperiode ble det dannet en rekke sivile flernasjonale samarbeidsorgan mellom Arktis-statene: Den internasjonale arktiske vitenskapskomiteen (1990), Det nordlige forum (1991), Toppmøtet for urfolkledere (1993), Den euro-arktiske Barentsregionen(1993), Den arktiske parlamentariker komiteen (1993) og Arktisk Råd (1996). Disse spontane og tildels ukoordinerte etableringene har åpnet opp en helt ny æra for formalisert samarbeid mellom ulike beslutningsnivåer og samfunnsaktører i det sirkumpolare Arktis. Grunnlaget for denne endringen er med andre ord å finne i en redefinering av den regionale sikkerhetspolitikken. Den falt i tid sammen med store regionale forandringer i det fysiske miljøet i nord.

Miljøfaktorene

I løpet av de siste 30 årene har gjennomsnittstemperaturen om vinteren i Arktis øket med 6 grader Celsius. Denne oppvarmingen har vært ledsaget av en tilsvarende reduksjon i sjøisens utstrekning og volum. Mellom 1976 og 1998 har tykkelsen på isdekket i det sentrale Polhav blitt redusert med 42% - fra 3,1 meter til 1,8 meter. I det samme tidsrommet har utbredelsen av isen blitt redusert med rundt 10%, tilsvarende et område på rundt 1 million kvadratkilometer, dvs. et område som er større enn Norge, Sverige og Danmark til sammen. I Chukchihavet, som byr på de strengeste isforholdene av alle marginalhavene nord for Sibir var utbredelsen av isen i 2002, 25 prosent mindre enn minimumsverdien for den foregående 45-års perioden. Omfanget av flerårig is har i tillegg blitt redusert med ca. 8% per tiår i samme periode, samtidig som frekvensen av dypt stikkende skruisgarder er redusert vesentlig. På bakgrunn av disse og andre vitenskaplige observasjoner, indikerer vitenskaplige klimamodeller at tykkelsen på sjøisen vil bli ytterligere redusert med rundt 30% og isvolumet med mellom 15% og 40% rundt 2050. Tre klimamodeller projiserer dessuten at sjøisen i Polhavet kan forsvinne helt om sommeren i løpet av dette århundret (Figur 2). Med andre ord: Isfronten trekker seg nordover, isdekket blir tynnere og svakere, forekomsten av flerårig is i russiske kystområder blir mindre, og dypt stikkende skrugarder er i ferd med å forsvinne.

Det er fortsatt en viss uenighet blant klima- og is forskere om oppvarmingen i Arktis er menneskegjort eller bare utslag av naturlige temperatursvingninger. I den siste rapporten fra FNs klimapanel (IPCC) heter det imidlertid at det foreligger nye og sterkere indikasjoner på at det meste av drivhuseffekten over de siste 50 årene kan tilskrives menneskelige aktiviteter. På denne bakgrunn er det rimelig god grunn til å hevde at endringene i sjøisregimet er langvarige og delvis menneskegjorte. En slik konklusjon åpner for bedre muligheter for petroleumsleting/produksjon og transport i tidligere utilgjengelige farvann.

Klimautviklingen i Barentshavet følger i det alt vesentlige den man har i store deler av Arktis forøvrig. I dette havområdet, hvor den sørlige delen er isfritt året rundt, reduseres isdekket med over 4 % per tiår, hvilket henger sammen med at smeltesesongen i Barentshavet er 4-5 uker lenger i dag enn den var i slutten av 1960-årene. Som eksempel på disse endringene kan nevnes at havområdene nord for Franz Josefs Land var isfritt til langt inn i september i 2004, hvilket aldri tidligere har vært vitenskaplig registrert for denne delen av Barentshavet. Det må likevel bemerkes at variasjonene i sjøisdekket er større i Barentshavet enn i de andre nordiske havene, for eksempel i Østersjøen. Dette skyldes bl.a. lavtrykksaktiviteten ved Island. Den stadig voksende isfrie delen gjør likevel Barentshavet til et naturlig førstevalg blant marginalhavene når petroleumsleting og -produksjon går offshore i Arktis.

Klimautviklingen i Arktis gjør at sjøisen gradvis blir et mindre alvorlig hinder for letevirkosomheten enn den var tidligere. Den isen som fortsatt må overvinnnes er dessuten tynnere og svakere og således lettere å forholde seg til enn den var for bare få tiår tilbake. Reduksjonen i skrugarder og mangeårig is letter dessuten betingelsene for leting, produksjon og transport. Møtet mellom rigg, skrog og is blir mindre dramatisk og utfordrende. Dette gjelder i særdeleshet i russisk Arktis hvor frekvensen av mangeårig sjøis i kystsonene har avtatt vesentlig de senere årene. Seilingsbetingelsene langs *Den nordlige sjøruten* (NSR), som strekker seg fra Beringstredet i øst til Novaya Zemlja i vest, blir stadig bedre (Se Figur 3). Om denne utviklingen fortsetter vil utbredelsen av sjøisen, ifølge rapporten til *Arctic Climate Impact Assessment Group* (ACIA) gradvis tillate skip å legge seilingsrutene lenger nord enn kystsonen og derigjennom unngå de grunne farvannene over sokkelen og de trange stredene gjennom de russiske arkipelene.

Den vestlige delen av NSR, som strekker seg fra Vest-Sibir og vestover mot norske nordområder har vært benyttet for helårs seilinger siden 1978. I tråd med denne erfaringen hevdet Rolf Sæther, tidligere president i Norges Rederiforbund, i 1999 at ressursene i Vest-Sibir kan fraktes vestover på kjøll gjennom norske nordområder til forbrukere i sør. Han betraktet dessuten dette som en miljøvennlig transportform som teknisk lar seg gjennomføre.

I 2002 startet oljetransportene fra disse områdene opp på regulær helårs basis. De foregår med en flåte av små isforsterkede tankskip som frakter oljen fra produksjonsstedet i øst til Murmansk for omlasting til tradisjonelle super tankere for utskiping gjennom *Den nordlige maritime korridor* (NMK) som strekker seg fra Kvitsjøen til det europeiske kontinentet (Figur 4). Vinterforhold og sjøis er således ikke lenger noen absolutt hindring for sjøtransport i de norsk/russiske nordområdene.

Ekstraterritoriale faktorer

I det globale energisystemet er det fem faktorer som gjør Arktis til en interessant region i internasjonal politikk:

- De neste 30 årene er den globale energietterspørselen forventet å stige med 60 % i forhold til dagens nivå,
- Den globale funnraten for olje har falt drastisk siden 1960-årene og energiproduksjonen står i fare for å avta vesentlig i årene som kommer,
- Arktis er estimert til å romme 25 % av verdens uoppdagede olje- og gass ressurser,
- De fleste petroleums importerende land har som uttalt politikk å redusere sin importavhengighet av energi fra områder preget av politisk uro og ustabilitet.
- Suez kanalen er den mest benyttede forsyningsruten for olje og gass fra det urolige Midt Østen til den vestlige verden.

Tre forhold tiltrekker seg interesse i denne sammenheng: For det første har Suez kanalen blitt stengt to ganger for lange perioder i etterkrigstiden, hvilket økte olje- og gassprisene til et nivå som skapte problemer for verdensøkonomien, og ikke minst for de fattige landene; For det andre, kan de fem krigene mellom Israel og Araberstatene etter 2 verdenskrig, Gulf-krigen, den militære invasjonen av Afghanistan og Irak betraktes som uttrykk for "clashes of civilizations", som i henhold til enkelte analytikere vil bli den fremste årsaken til internasjonale konflikter i fremtiden, i særdeleshet mellom den islamske og vestlige kulturen. For det tredje, viser 8-års krigen mellom Irak og Iran på 1980-tallet og den nåværende borgerkrigssituasjonen i Irak hvordan "clashes within civilizations" skjerper usikkerheten omkring de fremtidige forsynningene av olje og gass til et importavhengig Vesten.

For 15 år siden hadde verden ikke noe annet alternativ enn å måtte leve med den politiske usikkerheten i Midt-Østen, både når det gjaldt levering og frakt av energi ressurser.

På grunn av en rekke problemer av praktisk, juridisk, militærstrategisk og politisk karakter, var NSR ikke noe alternativ til den eksisterende transportruten gjennom Suez kanalen. Den offisielle åpningen av NSR for internasjonal skipsfart i juli 1991 har et stykke på vei forandret denne situasjonen, ikke minst for transportene langs den vestlige delen av ruten som allerede er åpnet for petroleumsfrakter på helårs basis. Det er forventet at disse transportene vil bli trappet betydelig opp i nær fremtid, ikke minst i forbindelse med at Snøhvitfeltet settes i produksjon i 2006, oljefeltet Prirazlomnoje i 2007 og Shtokman-feltet i 2010-12. Flere av disse feltene vil bl.a. produsere for det amerikanske markedet. I den sammenheng er det viktig å merke seg at transportkostnadene fra Murmansk til det amerikanske kontinentet er sammenlignbare med dem som gjelder fra Den Persiske Golf.

Her har den politiske forsoningen mellom Russland og Vesten etter opphøret av den kalde krigen, krigen mot internasjonal terrorisme og Russlands behov for stadig å forbedre sine nasjonale økonomi, skapt en regional politisk stabilitet som er ny for Arktis og svært forskjellig fra den i Midt Østen. Arktis fremstår derfor på sikt som et viktig energipolitisk avlastningsområde til Midt Østen og som en gryende geopolitisk region av økende betydning i det internasjonale energiforsyningsmarkedet.

Utfordringer for næringsvirksomhet i regionen

Den økende interessen for nordområdene reiser tre sett av konfliktutfordringer: 1. *Sivile konflikter* mellom ulike næringer og interesser, nasjonalt så vel som internasjonalt, 2. *Sektorkonflikter* mellom militære og sivile interesser både innenfor og på tvers av nasjonale grenser, 3. *Interstatlige konflikter* mellom regjeringer hovedsakelig i forbindelse med uenighet om rettslige forhold.

Samtlige av disse konfliktkonstellasjonene er knyttet til konkurransen om å få adgang til tilstrekkelig store "havrom" for å sikre optimale betingelser for egen virksomhet. Dette havrommet, som både omfatter havbunnen, vannsøylen og overflaten, er kritisk viktig for flere virksomhetstyper, men disse rommene kan i enkelte tilfeller fremstå som svært begrensede goder hvor den enes vinning er den annens tilsvarende tap. I situasjoner hvor flere aktører har overlappende interesser knyttet til et begrenset havområde er det derfor duket for konflikt.

I dette bildet må nykommeren - den mektige oljeindustrien - forvente skepsis og regelrett motstand fra enkelte aktører. Dette krever at "the new kid on the block" gjør klokt i å praktisere mellomfasens pragmatiske nyorientering, dvs. samarbeid, diplomati, sensitivitet og nytenking overfor interessenter med lange tradisjoner i regionen. Samtidig må de tradisjonelle brukerne innstille seg på at den tid er forbi i arktisk politikk da enkelte interessenter kunne nedlegge veto overfor andre aktører og deres aktiviteter. De militære interessene er nå langt på vei sidestilt med de sivile i regionen.

I arbeidsdelingen mellom det sivile samfunn og det politiske system er det politikkenes overordnede ansvar å fordele goder og byrder mellom samfunnsaktører ved å se ting i sammenheng, dvs å skape helhetsløsninger og samlivsbetingelser som sikrer alle et rimelig albuerom og en rimelig plass i sikringen av sine interesser. I slike avveininger er myndighetene i sin rett til å utelukke enkelte aktiviteter fra et gitt havrom for å gi bedre aksjonsbetingelser for høyere prioriterte interesser. Den forvaltningsmessige utfordringen består da i å sikre den utestengte aktøren adgang til et egnet havrom i tilstøtende farvann.

Når det gjelder muligheten for sektorkonflikter mellom militære og sivile interesser er kjørereglene endret. Under den kalde krigen ble muligheten for konflikt redusert gjennom handlingsregelen om at sivile interesser automatisk skulle vike for militære hvis de to interessene kom i berøring eller konflikt med hverandre. Her hadde man løsningsformularet

klart før konflikten manifesterte seg. I 2005 foreligger det ikke en slik endimensjonal regel. Nå eksisterer sivile og militære interesser parallelt i det samme havrommet på like vilkår uten et forhåndsbestemt formular for konfliktløsning.

De interstatlige konfliktene er knyttet til uklare rettsforhold. De kan ytre seg på to måter: For det første som *tolkningskonflikter* i forbindelse med regimer som er opprettet uten allmenn tilslutning fra øvrige berørte stater. Eksempler på slike konflikter er striden om fiskevernsonen rundt Svalbard, uenigheten om gjennomseilingsrettighetene i Nordøst- og Nordvestpassasjen og anvendelsen av sektorprinsippet. Den andre typen konflikt kan kalles *objektkonflikt* knyttet til de særegne forhold i isdekte farvann. Er f.eks. sjøis et særegent rettsobjekt som krever et særskilt rettsregime eller er det bare vann i en annen form som reguleres av gjeldende havrett utviklet for de blå hav? Objektkonflikter preger foreløpig ikke situasjonen i regionen, men kan under gitte omstendigheter utvikle seg i fremtiden. På 1930-tallet var det sovjetiske folkerettsjurister som hevdet at sektorprinsippet kunne anvendes for å kreve suvereniteten over isen innenfor den sovjetiske sektoren i Polhavet. I tillegg kan hybrider av de to konflikttypene oppstå, for eksempel i forbindelse med tolkningsspørsmål hvor objektet sjøis er involvert. Uenigheten knyttet til tolkningen av artikkel 234 i *FNs havrettskonvensjon av 1982* har direkte referanse til objektet, isdekte farvann.

Det regionale konfliktpotensialet er derfor i prinsippet større og mer komplekst i dag enn tidligere. Det involverer flere sektorer, flere næringer, flere aktører, flere beslutningsnivåer og flere samfunnsverdier enn noen gang tidligere. Det berører i tillegg viktige sider ved statens utvidede sikkerhetsbegrep. Dette reiser spørsmålet om hvilke deler av Arktis som er spesielt konfliktutsatte?

3. Hvilke områder av Arktis er spesielt konfliktutsatte?

Arktis kan deles inn i tre ulike aktivitets- og jurisdiksjonssoner: *Et Nasjonalt Arktis*, *et Mellom-Aktis* og *et Høy-Arktis* (Figur 5). Denne inndelingen gir et bilde av hvilke soner som er mest konfliktutsatte, hvilke havrom innenfor de respektive sonene som tiltrekker seg areal konflikter, og hvem som har håndhevningsmyndighet og plikt til å finne frem til konfliktreduserende løsninger gjennom forhandlinger og samarbeid.

Det nasjonale Arktis omfatter land, øyer og interne farvann nord for polarsirkelen. Denne sonen er underlagt uinnskrenket nasjonal jurisdiksjon og suverenitet i henhold til internasjonal og nasjonal lovgiving. I så måte er det opp til nasjonale myndigheter å bestemme hvilke interessenter som skal få adgang til sonen og eventuelt hvordan forholdet mellom disse skal reguleres. Her har utlandet liten eller ingen innflytelse over disposisjonene og kontaktflaten til andre land er begrenset. Interessekonflikter i denne sonen er i hovedsak et nasjonalt ansvar.

Høy-Arktis omfatter områdene utenfor nasjonal jurisdiksjon, dvs utenfor 200 mils økonomiske soner og kontinentalsokkel marginen. Dette området har status som internasjonalt åpne hav og er tilgjengelig for alle nasjonaliteter. Sonen er menneskehetens felleseie, og flaggstaten utøver jurisdiksjon over egne aktiviteter. De menneskelige aktivitetene i denne sonene er utpreget begrensede. Noen ytterst få isbrytere med turister om bord har brøytet seg vei gjennom isen til nordpolen og tilbake, mens atomubåter har patruljert for vitenskaplige og militær-strategiske årsaker under sjøisdekket i perioden fra 1958 og opp til i dag. Dette er et område som foreløpig ikke tiltrekker seg nevneverdig interesse fra kommersielle aktører. Slik sett er kontaktflaten mellom sektorer og interesser ytterst begrenset.

Mellom-Arktis omfatter områder hvor begrenset nasjonale jurisdiksjon gjelder. Det vil si innenfor territorialfarvannet, kontinentalsokkelen og 200 mils økonomiske soner/fiskevernsoner/fiskerisoner. Mellom-Arktis dekker således området mellom grunnlinjene og kontinentalsokkelmarginen og/eller yttergrensen for 200 mils økonomiske

soner/fiskesoner. I denne sonen har kyststatene anerkjent begrenset jurisdiksjon og andre nasjonaliteter anerkjente begrensede rettigheter i henhold til internasjonal havrett. Begrensningene både i jurisdiksjon og rettigheter inviterer således til internasjonalt samarbeid for å unngå at den aktivitetsmessige nærheten mellom rettighetshavere og kyststaten skal føre til konflikter. Mellom-Arktis er således sonen hvor risikoen er størst for at sivile-, sektor- og interstatlige konflikter kan og vil oppstå. Her er kontaktflaten mellom statene, sektorene og interessene størst og interesse mangfoldet er betydelig. Sonen rommer derfor mulighet for alle konflikttypene.

I denne soneinndelingen kan man tenke seg tre typer av havrom som relaterer seg til det nye konflikt- og samarbeidsmønsteret i nord: *havrom med interesse akkumulering*, *havrom med overlappende interesser* og *havrom med interesse separasjon*. Det er ikke mulig i en kort artikkel å gi et fylldig og dekkende bilde av hvordan disse havromene fordeler seg over hele det arktiske området. Dette er en oppgave for en større utredning. Her kan man bare illustrere problematikken med noe få spredte eksempler. La oss starte med å identifisere *havrom med interesse separasjon*.

I forholdet mellom Høy-Arktis, Mellom-Arktis og Nasjonal-Arktis er separasjonen mellom sivile og sjømilitære interesser langt på vei sikret gjennom variasjonen i dybdeforholdene i de respektive sonene. Høy-Arktis har havdyp på flere tusen meter og er derfor et egnet operasjons- og patruljeområde for strategiske atomubåter, mens deler av sokkelen nord for Sibir (som en del av Mellom-Arktis) har så grunn sokkel at en strategisk ubåt ikke får plass mellom havbunnen og isdekket. Karahavet, Laptevhavet, det Øst-Sibiriske hav og Chuckchihavet har alle gjennomsnittlige havdyp på under 100 meter. Til sammenligning trenger en Thyphoon ubåt - som har en høyde tilsvarende en 12 etasjers boligblokk, dvs. rundet 30 meter, - vanddyp på rundt 200 meter for å fullføre sin strategiske oppgave (Se mer om dette operasjonsrommet nedenfor). Av hastighetshensyn har overflatekrigsskipene tynne enkle skrog som gjør dem sårbare i møtet med sjøisen. Den nordlige sjørute benyttes derfor ikke lenger som seilingsrute for ombaseringer av flåteenheter mellom Stillehavet og Atlanterhavet. Det åpner for at sokkelen nord for Sibir kan åpnes for ressursletning uten å kolliere med sjømilitære interesser. Det eksisterer riktignok planer fra 1960-tallet om å benytte det sentrale Polhav for undervanns- og overflatetransport av olje og gass fra produksjonssteder i Arktis til markedene i sør. Hvis slike planer skulle materialisere seg er utfordringen å finne frem til separasjonssystemer som kanalisere transportene til utpekte korridorer gjennom sonen for å unngå kollisjon med militære aktiviteter. Dette er i imidlertid en mulig utfordring i fremtiden.

I Mellom-Arktis er Barentshavet et godt eksempel på et område med interesse-akkumulering, og for enkelte havroms vedkommende også interesse-overlapping og tolkningskonflikter. Den isfrie delen av Barentshavet er per dags dato på rundt 524 000 kvadratkilometer om vinteren. Innenfor dette begrensede området har fartøyene fra den russiske Nordflåten, olje og gassinstallasjoner, fiskeriene, skipsfart, turisme, verneinteresser etc. operasjonelle krav som er spesifikke for hver enkelt interesse, og som bare i begrenset grad kan tilpasses de kravene som gjelder for de andre aktørene. Et eksempel: En Thyphoon ubåt trenger en operasjonsradius på opp til 34 000 kvadratkilometer i horisontalplanet for å fullføre sine operative oppgaver; Olje og gassinstallasjoner trenger vide sikkerhetssoner, sjøtransport trenger egne navigasjonskorridorer med utvidede sikkerhetssoner, fiskeriene okkuperer store fiskebanker, etableringen av verneområder vil forby økonomisk virksomhet i potensielt store områder etc. Med andre ord: Barentshavet har generelt sett stor akkumulering av interesser. Slik sett er havrommet et begrenset gode av kritisk verdi for flere interessenter, hvilket inviterer til areal konflikter. Barentshavet rommer også områder med overlappende interesser. Disse finnes blant annet i de kystnære farvannene utenfor Finnmarkskysten (Figur 6). Her er areal konfliktene i utgangspunktet enda større enn for områdene med interesse

akkumulering. Blant annet har en samlet miljøbevegelse i Norge erklært krig mot utbyggingen av oljefeltet Goliat som nylig ble erklært som kommersielt interessant og utbyggingsverdig. Norske og russiske myndigheter er derfor på kort sikt stilt overfor svært vanskelige avveiningsproblemer i store deler av den isfrie delen av Barentshavet. Denne utfordringen blir ikke mindre ved at deler av dette havområdet er folkerettslig omstridt og uavklart. Området inviterer til blandingskonflikter hvor sivile interesser, ulike sektorer og rettsolkninger går opp i en høyere enhet og kompliserer ethvert løsningsforsøk.

Generelt sett består utfordringen i områder med interesseakkumulering og overlapping i å finne frem til modeller for *interesse separasjon*. I havrom hvor interesseseparasjon ikke er mulig må det foretas en *interesse prioritering* som kan innebære at enkelte aktører må vike plassen for andre og derfor har krav på *interesse kompensasjon* i alternative havrom i tilgrensende farvann. Dette under forutsetning av at forvaltningen foregår innenfor rammen av et helhetlig perspektiv hvor målsettingen er å sikre alle aktører adgang til de angjeldende områdene

Referanser

Arctic Climate Impact Assessment Group: *Impacts of a Warming Arctic*, Cambridge University Press, Cambridge, 2004, 139 sider

Lawson Brigham (ed): *The Soviet Maritime Arctic*, Polar research Series, Belhaven Press, London, 1991, 336 sider

Helge Ole Bergesen, Arild Moe and Willy Østreng: *Soviet Oil and Security Interests in the Barents Sea*, Francis Pinter (Publishers), London, 1987, 143 sider

R. Douglas Brubaker: *Measures Relevant for Sustainable Development and Environmental Protection – the Barents Sea and the Okhotsk Sea*, FNI Report 2/2005, Lysaker, Mimeographed, 59 sider

R. Douglas Brubaker: *The Russian Arctic Straits*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Boston, 2005, 275 sider

Franklyn Griffiths (ed): *Arctic Alternatives: Civility or Militarism in the Circumpolar North*, Science for Peace/Samuel Stevens, Toronto, 1992, 313 sider

NOU Norges Offentlige utredninger, 2003:32: *Mot Nord! Utfordringer og muligheter i nordområdene*, Statens forvaltningstjeneste, Informasjonsforvaltning, Oslo 2003, 127 sider

Finn Sollie: "Forurensning av Polområdene? Et spørsmål om regulering av utviklingen" in *Internasjonal politikk*, no. 1, 1971 NUPI

Davor Vidas and Willy Østreng (eds): *Order for the Oceans at the Turn of the Century*, Kluwer International Law, The Hague, Boston, London, 1999, 562 sider

Henry P. Huntington (ed): *Impacts of Changes in Sea Ice and Other Environmental Parameters in the Arctic*, Bethesda, December 2000, 98 sider

Willy Østreng (ed): *National Security and International Environmental Cooperation – the Case of the Northern Sea Route*, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, Boston, London, 1999, 367 pages

Willy Østreng (ed): *The Natural and Societal Challenges of the Northern Sea Route. A Reference Work*, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, Boston, London, 1999, 465 pages

Willy Østreng: “Oil and Strategy in the Arctic: A Scenario for the 21st Century” in Ben C. Gerwick (ed): *Arctic Ocean Engineering for the 21st Century*, Marine Technology Society, Washington DC, 1995, 18 sider