

F/F «Northguider»-forliset som casestudie: Konsekvenser for bærekraftskriminalitet og miljøansvar i Arktis

Jan Georg Christophersen

Abstract

This paper examines the FV “Northguider” shipwreck as a case study to explore the intersection of sustainability crime and environmental responsibility in the Arctic. By situating the incident within broader debates on maritime governance, ecological vulnerability, and corporate accountability, the study highlights how accidents in fragile polar ecosystems expose gaps in regulatory frameworks and enforcement mechanisms. The analysis underscores the challenges of balancing economic activity with environmental stewardship in regions undergoing rapid climatic and geopolitical change. Ultimately, the “Northguider” case illustrates the urgent need for stronger legal, institutional, and ethical responses to prevent environmental harm and to address sustainability-related crime in the Arctic context.

* Title in English: The “Northguider” Shipwreck as a Case Study: Implication for Sustainability Crime and Environmental Responsibility in the Arctic

Innledning

Arktisk fiskeri har de siste tiårene gjennomgått en betydelig forandring, preget av både økologiske endringer (klima, bestandsdynamikk) og politiske- og økonomiske tilpasninger. Utviklingen viser en bevegelse fra tradisjonelt ressursuttak til mer regulert, internasjonalt koordinert og bærekraftsorientert næringsvirksomhet.

Økologiske og klimatiske rammevilkår har endret karakter gjennom bestandsendringer, for eksempel reduksjon i den arktiske torskebestanden. Rekebestanden i Barentshavet og rundt Svalbard har vist nedgang de siste årene, etter en periode med relativt høye nivåer.

Klimaendringer fører til smelting av havisen, som igjen åpner for nye områder for fiskeri, men samtidig skapes det usikkerhet rundt økosystemenes stabilitet. En ny art som snøkrabbe har etablert seg i Arktis, noe som har endret både økologisk balanse og økonomiske muligheter. Det samme gjelder for kongekrabbe langs den nordlige delen av norskekysten.

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO) og nasjonale institusjoner har lagt vekt på den «blå transformasjonen», som innebærer mer bærekraftige fiskerier og styrking av verdikjeder.

Når det gjelder økonomiske og sosiale dimensjoner kan det vises til at Svalbard har utviklet seg til et nytt knutepunkt for arktiske fiskerier. Det er ikke etablert fullskala fiskeriindustri på Svalbard, men det pågår prosjekter, politiske avklaringer og forskningsinitiativ som vurderer mulighetene.

Den globale etterspørselen har ført til økende behov for sjømat som har presset frem industrialisering og effektivisering av fiskeriene, samtidig som kravene til bærekraft har blitt strengere. Overgangen fra tradisjonelle fiskerier til mer regulerte og teknologisk avanserte fangstmetoder har påvirket kystsamfunnene, både økonomisk og kulturelt.

Fremtidige utfordringer er typisk bærekraft versus vekst – balansen mellom økonomisk ekspansjon og økologisk bærekraft er fortsatt uavklart. Geopolitisk er Arktis et strategisk område, og fiskeriene inngår i bredere diskusjoner om ressurskontroll og internasjonal rett, International Maritime Organization (IMO, 2017).

Klimausikkerhet er en potensiell faktor som ved en oppvarmingsperiode i Barentshavet kan gi uår i fiskeriene, med store konsekvenser for både næring og forvaltning. Det handler altså om risiko – noe som kan gå galt hvis forholdene endrer seg eller hvis ingen griper inn. Uforutsigbarhet i forvaltningen av ressursene i havet – er tegn på at noe kan eskalere.

I denne sammenheng oppstår det rom for det som kan betegnes som *bærekraftskriminalitet* – handlinger som kombinerer økonomisk gevinst med brudd på miljømessige regulering. Per i dag er bærekraftskriminalitet ikke etablert som juridisk eller kriminologisk samlebetegnelse. Utviklingen innen ressursforvaltning, miljøregulering og ansvarlig virksomhet – særlig i sårbare områder som Arktis – kan imidlertid bidra til at begrepet gradvis får en mer formalisert plass i både rettslig og kriminologisk diskurs.

I Arktis er koblingen mellom ressursutnyttelse, miljøpåvirkning og risiko særlig tydelig. Det gjør det naturlig å diskutere om dagens fragmenterte begreper (miljøkriminalitet,

fiskerikriminalitet, arbeidslivskriminalitet, brudd på urfolksrettigheter, sikkerhetsbrudd i islagt farvann) kan utvikle seg mot en mer helhetlig kategori.

Tre forhold styrker relevansen. For det første vil økende press på ressurser gjennom nye fiskerier, endrede migrasjonsmønstre og økt tilgjengelighet i havområder skape nye reguleringsbehov. For det andre er det høy risiko og store konsekvenser ved ulykker. Ulovlig fiske, brudd på sikkerhetsprosedyrer og miljøskader får større ringvirkninger i Arktis enn i mer tempererte områder. For det tredje er internasjonal styring og normutvikling i Arktis et område der rettslige rammer, traktater og forvaltningsregimer er i rask endring – et typisk miljø der nye begreper kan oppstå. Dette gir faglig grunnlag for tanken at bærekraftskriminalitet kan bli et nyttig analytisk rammeverk.

I norsk rett og fiskerier i Arktis er særlig følgende lover relevante: Forurensningsloven, havressursloven, naturmangfoldsloven og straffeloven kap. 19 og 20 (miljøkriminalitet og allmennfarlige lovbrudd). Hertil kommer Norges særlov for miljøvern på Svalbard. Vedtatt i 2001 og i kraft fra 2002. Lov om miljøvern på Svalbard, LOV-2001-06-15-79).

Gjennom å kombinere perspektiver fra økonomisk teori, miljøkriminalitet og internasjonal rett, søker denne artikkel å bidra til en bedre forståelse av hvordan bærekraftskriminalitet i Arktis kan identifiseres, analyseres og bekjempes.

Tema

«Northguider»-forliset ved Svalbard i 2018 illustrerer hvordan fiskeriaktivitet i utsatte arktiske områder reiser spørsmål om miljøpåvirkning, bærekraftig ressursutnyttelse og rettslige rammer. Hendelsen viser både risikoen for naturen generelt, men økosystemet spesielt, samt behovet for tydelige reguleringer og beredskap. Derfor er bedømmelsen av påvirkningen av skipsfartsaktivitet i arktiske områder, inkludert fiskerirelatert virksomhet, av global betydning (Poo, Lam & Yap, 2024).

Forliset skjedde i ubeskyttet natur med rikt dyreliv og svært ubeskyttet økosystem. Skipsforlis med drivstofflekkasje kunne fått alvorlige konsekvenser for fugleliv, isbjørn og marine arter. Selv om mannskapet ble reddet, var det stor bekymring for oljeutslipp fra fartøyet. Dette understreker hvor risikabel tung skipstrafikk og tråling er for Arktis. Hendelsen peker på hvordan økt aktivitet, drevet av klimaendringer og tilbaketrekning av isen, øker presset på naturen (Meteorologisk Institutt, 2023).

«Northguider» drev med rekefiske. Spørsmålet er hvorvidt slik aktivitet er forenlig med bærekraftig ressursutnyttelse i et område med begrenset beredskap og høy naturverdi. NOU 2024:2 fremhever at næringer må ta hensyn til naturrisiko – altså hvordan tap av natur og økosystemtjenester kan true både økonomi og samfunn.

«Northguider»-forliset er et konkret eksempel på slik risiko. Norge er bundet av Parisavtalen og Naturavtalen (Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework) som er den globale avtalen verdens land inngikk i desember 2022 under FNs konvensjon om biologisk mangfold, Convention on Biological Diversity (CBD), for å stanse og reversere tap av natur. Den regnes som en «Paris-avtale for naturen», som krever at natur og klima skal være rammen for all politikk. Den har som mål å

stanse og reversere tapet av natur og biologisk mangfold innen 2030, og sikre at mennesker lever i harmoni med naturen innen 2050. UNEPs årsrapport 2021 fokuserer på den såkalte «triple planetary crisis» - klimaendringer, tap av natur og biologisk mangfold, samt forurensning fra avfall (UNEP, 2021).

Aktiviteten på Svalbard reguleres av Svalbardtraktaten, som har strenge krav til beskyttelse av naturen. Forliset reiser spørsmål om hvorvidt fiskeriaktivitet i slike områder burde begrenses ytterligere. Juridisk sett er det rederiet som har ansvar for fartøyets sikkerhet og forebygging av forurensning. Samtidig har staten ansvar for beredskap og redningsaksjoner. Etter forliset ble det diskutert om fiskeri i særlig utsatte områder burde forbys eller reguleres strengere, nettopp for å redusere risikoen for miljøskade.

Miljømessige og regulatoriske utfordringer vil ved økt aktivitet i fiskerier påvirke sårbare økosystemer og medfører risiko for utslipp, ulykker og forstyrrelser av dyrelivet. Svake eller fragmenterte kontrollmekanismer kan føre til systematiske regelbrudd. Internasjonale avtaler og reguleringer er ofte utilstrekkelige for å møte de nye utfordringene.

Aktivitet i Arktis representerer et voksende globalt fenomen som kombinerer økonomiske muligheter med miljømessige og politiske utfordringer. Den fremtidige utviklingen vil avhenge av hvordan internasjonale aktører balanserer behovet for effektiv transport og ressursutnyttelse med hensyn til klima og økosystemer. En helhetlig regulering og styrket internasjonalt samarbeid vil være avgjørende for å sikre at Arktis ikke blir et område preget av manglende miljøhensyn, bærekraft og rettslige rammer, som kan føre til systematiske regelbrudd jf. Havrettskonvensjonen – United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS, 1982 og United Nations, 2023).

Arktis er spesielt ubeskyttet økologisk og geopolitisk, og har svake kontrollmekanismer fordi klimaendringer skjer raskere der enn andre steder. Regionen er geopolitisk utsatt med overlappende stormaktsinteresser, og kontrollmekanismer for miljø, fiskeri og skipsfart er svake og fragmenterte som geopolisk dimensjon gjennom håndheving mellom Russland, Norge, Canada og USA. (European Journal of Futures Research, Vol. 13, article number 5, (2025).

Den økologiske utsattheten beror i det vesentlige på at endringer skjer raskere og er irreversible, geopolitisk rivalisering øker risikoen for konflikt, og svake kontrollmekanismer gjør det vanskelig å håndtere regler og beskytte miljøet. Regionen står dermed i krysningspunktet mellom klima, næringsvirksomhet og sikkerhet, og blir en test på verdens evne til å kombinere økonomisk utvikling med miljømessig bærekraft.

Metode

I denne artikkelen benyttes en kombinasjon av casestudie, empirisk analyse og et juridisk/kriminologisk perspektiv. Valget av flere metoder kan forstås som en form for metodetriangulering, der ulike tilnærminger utfyller hverandre og styrker studiens analyse og dybde.

Casestudien gir en kontekstnær og detaljert fremstilling av en konkret hendelse, og fungerer som et rammeverk for å belyse komplekse problemstillinger. Den empiriske analyse sikrer at konklusjonene bygger på observerbare data og faktiske forhold, noe som øker studiens validitet ved

å knytte teorien til virkelige hendelser. Det juridiske og kriminologiske perspektivet tilfører en normativ dimensjon, der gjeldende rettsregler, ansvarsforhold og samfunnets behov for kontroll og forebygging analyseres.

Ved å kombinere disse metodene styrkes både reliabiliteten (gjentakbarhet og konsistens) og validiteten (gyldigheten av funnene). Samlet gir dette en helhetlig tilnærming som fanger opp både den konkrete konteksten og de bredere strukturelle rammene, og som dermed gir et solid grunnlag for å trekke konklusjoner om miljø, bærekraft og rettslige rammer.

Formål

Bærekraftskriminalitet kan forstås som handlinger eller unnlater som undergraver bærekraftig utvikling ved å skade natur, miljø eller samfunnets langsiktige ressursgrunnlag. Dette omfatter både direkte miljøkriminalitet (som ulovlig forurensning eller naturødeleggelse) og mer indirekte former, der virksomhetens drives på måter som setter økosystemer og fremtidig livsgrunnlag i fare.

Formålet med studien av «Northguider»-forliset er å undersøke hvordan hendelsen illustrerer og utfordrer dette begrepet. Forliset viser hvordan næringsaktivitet i ubeskyttet arktiske områder kan medføre betydelig risiko for natur og biologisk mangfold, og dermed reise spørsmål om hvorvidt slik aktivitet bryter med prinsipper for bærekraftig ressursforvaltning. Samtidig utfordrer hendelsen begrepet ved å synliggjøre gråsonen mellom ulykke og systematisk uansvarlig virksomhet.

Gjennom en kombinasjon av casestudie, empirisk analyse og et juridisk/kriminologisk perspektiv søker studien å belyse hvordan «Northguider»-forliset kan bidra til en bredere forståelse av bærekraftskriminalitet som fenomen, og hvordan det setter søkelys på behovet for strengere regulering, bedre beredskap og tydeligere ansvarlinjer i møte med økende aktivitet i Arktis.

«Northguider»-forliset

Den 28. desember 2018 grunnstøtte reketråleren «Northguider» ved Sparreneset i Hinlopenstredet, et av de mest utilgjengelige og utsatte områdene på Svalbard. Om bord befant seg 14 personer, som alle ble evakuert under krevende forhold med kulde, mørke og drivis. Selv om ingen liv gikk tapt, ble hendelsen raskt vurdert som en alvorlig miljøtrussel. Fartøyet hadde 300 000 liter diesel om bord, og grunnstøtingen skjedde i et vernet område med strenge miljøkrav.

Forliset utløste en omfattende rednings- og bergingsoperasjon ledet av Kystverket, der både tømning av drivstoff og senere fjerning av selve vraket ble gjennomført i et arktisk miljø preget av isbjørn, drivis og ekstreme værforhold. Operasjonen ble beskrevet som den nordligste vrakfjerningen som noen gang er gjennomført, og krevde koordinering mellom nasjonale myndigheter, bergingsselskaper og forskningsmiljøer.

Denne casestudien tar utgangspunkt i «Northguider»-forliset som et eksempel på hvordan ulykker i Arktis utfordrer både beredskap, miljøforvaltning og internasjonale forpliktelser. Studien vil belyse tre hoveddimensjoner:

For det første sikkerhet og beredskap for å redde mannskapet, og hvilke operative utfordringer redningsaksjonen møtte. For det andre miljøhensyn hvor risikoen for utslipp og hvordan Svalbardmiljøloven legger føringer for håndteringen av vraket. Og for det tredje logistiske og tekniske løsninger for den unike bergingsoperasjonen, der fartøyet måtte skjæres opp i over 50 deler og fraktes sørover bit for bit.

Gjennom analysen vil forliset av «Northguider» fungere som en case for å diskutere hvordan fremtidige hendelser i Arktis kan håndteres, og hvilke lærdommer som kan trekkes for både nasjonal og internasjonal beredskap.

Relevans

Forliset kan ses som et eksempel på bærekraftskriminalitet fordi det skjedde i et sårbart og vernet område hvor streng miljølovgivning gjelder. Uansvarlig navigasjon og manglende beredskap truet økosystemet. Myndighetene måtte gripe inn for å sikre at rederiet tok ansvar. Særlig på grunn av at fartøyet hadde store mengder bunkers i form av diesel om bord. Selv om drivstoffet, forholdene tatt i betraktning, raskt ble fjernet, ble vraket liggende i et vernet område og utgjorde en potensiell trussel mot økosystemet. Perioden strakk seg fra forliset 28. desember 2018 til begynnelsen av september 2020 før siste rest var borte, altså 1 år og 8 måneder.

Hertil kommer myndighetenes manglende risikohåndtering hvor tillatelse til rekrefiske med fiskefartøy av denne type i et ekstremt ubeskyttet og utilgjengelig område, uten tilstrekkelig beredskap, kan ses som uansvarlig og i strid med prinsippene for bærekraftig ressursutnyttelse. Staten måtte bruke betydelige ressurser på berging av mennesker, beredskap og fjerning av vraket. Dette viser hvordan private aktørers uansvarlige handlinger kan belaste felleskapet og true arktiske økosystemer.

Dette viser med all ønskelig tydelighet svakhetene i lovgivningen. Svalbardmiljøloven og Lov om skipssikkerhet av 16. februar 2007 nr. 9 (Skipssikkerhetsloven). Sistnevnte krever kun at fartøyet er sjødyktig for forholdene det faktisk møter. Ingen særkrav for Svalbard. Svalbardmiljøloven regulerer miljø, ikke fartøyskonstruksjon – og forvaltningspraksis er at kapteinen må unngå isforhold som fartøyet ikke tåler.

Arktis er utsatt, og økosystemene her er svært følsomme for forurensning. Et dieselutslipp kunne medført langvarige konsekvenser. Dette perspektivet på hendelsen illustrerer hvordan økonomiske interesser (fiske) kan komme i konflikt med miljøvern og internasjonale forpliktelser om bærekraft. «Northguider»-saken skaper presedens fordi vraket ble fjernet bit for bit i en unik bergingsoperasjon – den første av sitt slag så langt nord. Dette viser at norske myndighetene tar bærekraftsspørsmål på alvor og setter krav til ansvarlig drift i fiskerinæringen. Men alt kommer i etterkant – når katastrofen er avverget. «Northguider»-forliset var ikke bare en ulykke, men en sak som viser hvordan manglende ansvarlighet i Arktis kan bli definert som uaktsomhet, men også som bærekraftskriminalitet.

«Northguider» var ikke sertifisert eller bygget for fiske i arktiske isfylte farvann. Fartøyet hadde ikke isklasse, altså ikke konstruksjons- eller sertifiseringstilstand som kreves for trygg

operasjon i områder med is, slik som rundt Svalbard i desember. Fartøyet var en konvensjonell kysttråler uten forsterket skrog for is og uten de tekniske kravene som normalt gjelder for fartøy som skal operere i polare farvann midtvinters. Sertifisering og krav for fartøy i Arktis er for det første IMO's (Polar Code) (Polarkoden). Isklasse – International Association of Classification Societies (IACS Polar Class), og nasjonale isklasser, PC1 – PC7 (IACS Polar Class).

Angående fartøyet isklasse legger retten uttrykkelig til grunn at «Northguider» ikke hadde isklasse. Dette var et sentralt punkt i vurderingen av om fartøyet var egnet for operasjon i Hinlopenstredet midt i mørketiden. Fartøyet var bygget uten isforsterkning, det var ikke sertifisert for operasjon i områder med drivis. Det ble vurdert som et avvik fra hva som forventes for trygg seilas i polare farvann. Spørsmål i retten var om fartøyers tilstand var i samsvar med norsk sjøfartslovgivning og svaret ble delvis, men ikke tilstrekkelig for området det opererte i. Retten konkluderte med at fartøyet var generelt sjødyktig etter ordinære norske krav til kyst- og havfiske. Men, sjødyktighet må vurderes konkret opp mot farvannet, og retten fant at fartøyet ikke var tilstrekkelig egnet for polare forhold, særlig på grunn av manglende isklasse. Manglende vurdering av isforhold, mangelfull risikovurdering før seilas og utilstrekkelig beredskap for ising og mørketidsnavigering. Dette førte til at kapteinen og rederiet ble ilagt straff. Retten vurderte at «Northguider» ikke oppfylte kravene til Polarkoden. Manglene som ble påpekt var at fartøyet ikke hadde dokumentert Polar Water Operational Manual (PWOM) ombord. Manglende risikovurdering av isforhold og fartøyet manglet konstruksjonsmessige forutsetninger for operasjon i polare farvann. Hertil kom manglende vurdering av evakueringsmuligheter og beredskap i et område uten Search and Rescue (SAR)-kapasitet i nærheten. Selv om Polarkoden var relativt ny, la retten til grunn at kravene var gjeldende og at rederiet hadde plikt til å følge dem.

Forliset fikk flere konkrete konsekvenser for hvordan norske myndigheter – inkludert Sjøfartsdirektoratet – arbeider med sikkerhet i fiskerier i Arktis. Selv om kildene ikke beskriver alle interne tiltak direkte, peker de på tydelige endringer i beredskap, oppfølging og læring etter hendelsen. Sjøfartsdirektoratet, som den ansvarlige institusjonen for sikkerhet i skipsfartsnæringen, har styrket sitt fokus på risikobasert tilsyn i Arktis. De har lagt økt vekt på beredskapssamarbeid med Kystverket, Sysselemesteren og andre aktører, samt prioritert erfaringsdeling og kompetanseheving i fiskerinæringen, og bidratt til politisk oppmerksomhet som igjen styrker rammevilkårene for sikkerhetstiltak.

Begrepet bærekraftskriminalitet er handlinger som bryter lover og regler knyttet til miljø, klima og naturressurser. «Northguider»-forliset kan knyttes til lovbrudd i flere sammenhenger.

Etterforskningen førte til at både rederiet og skipsføreren ble bøtelagt for konkrete lovbrudd knyttet til navigasjon og aktsomhet i et vernet og risikofylt område på Svalbard. Etterforskningen (ledet av Sysselemesteren på Svalbard) konkluderte med at både skipsføreren og rederiet hadde brutt Svalbardmiljøloven og sjøveisreglene. Hovedvekten ble lagt på aktsomhetsplikten i Svalbardmiljøloven § 5. Hertil kom brudd på sjøveisreglene, International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG), hvor et sentralt punkt var at skipsføreren ikke hadde sørget for tilstrekkelig utkikk jf. sjøveisreglene regel 5 – Plikt til å holde forsvarlig utkikk. Rederiets ansvar ble betegnet som mangelfull risikostyring og ufullstendig risikovurdering før seilasen i

høyrisikoområdet tok til. Ikke tilfredsstillende oppfølging av sikkerhetsstyringssystemet, International Safety Management Code (ISM-koden). Rederiet ble ilagt et typisk eksempel på foretaksstraff, som i norsk rett hjemles i straffeloven § 27, mens straffeloven § 29 regulerer bot som straffeaksjon.

Arktis er spesielt usatt for klimaendringer, geopolitikk og lovverkets svakheter og konsekvenser. Det handler ikke bare om klassisk miljøkriminalitet, men også om hvordan klimaendringer og geopolitikk åpner rom for nye former for utnyttelse og konflikter. I Arktis er bærekraftskriminalitet ikke unntaket, men regelen.

Problemstillingen

Hvordan oppstår og manifesteres bærekraftskriminalitet i arktisk skipsfart og fiskerier, og hvilke økonomiske og miljømessige konsekvenser har dette for regionens utsatthet og for globale styringssystemers evne til å regulere og beskytte sårbare havområder?

Spørsmålet som stilles søker å dekke sammenhenger mellom økonomiske insentiver og miljøkriminalitet. Med denne kombinasjonen får man en sammenheng: fra økonomiske drivere – til miljøkriminalitet – til juridiske og politiske utfordringer – og til slutt mulige løsninger.

«Northguider»-forliset som casestudie har som mål å belyse konsekvenser av næringsvirksomhet i vernet område hvor rekefiskerier forliste med store mengder bunkers om bord. Miljøfaren ble ikke eliminert ved at drivstoffet ble fjernet uten at det oppsto skade. Vraket ble liggende i naturreservatet til 2020 og utgjorde en trussel mot økosystemet, selv om forurensende stoffer og utstyr var fjernet.

Dette viser hvordan manglende ansvarlighet og brudd på miljøreguleringer kan defineres som bærekraftskriminalitet – handlinger som setter natur og samfunn i fare.

Forskningsspørsmål

Miljø og økosystem – hvilke miljømessige risikoer representerte «Northguider»-forliset, og hvordan ble disse håndtert i lys av Svalbardmiljøloven og internasjonale konvensjoner?

Bærekraftskriminalitet – på hvilken måte kan rekefiske med bunntål i Arktis midtvinters forstås som en form for bærekraftskriminalitet, og hvilke juridiske og etiske implikasjoner har dette?

Beredskap og styring – hvordan utfordrer hendelsen norske myndigheters beredskap og evne til å håndtere ulykker i et ekstremt arktisk miljø?

Lærdom for fremtiden – kan erfaringer fra «Northguider»-saken bidra til å styrke forebygging, kontroll og internasjonalt samarbeid mot bærekraftskriminalitet i Arktis?

Teori til dette arbeidet er hentet fra litteratur om arktisk skipsfart og bygger både på nasjonale kilder i Norge og Norden (Bellona, 2025), og internasjonale studier om global shipping, Northern Sea Route og geopolitikk. (Gunnarsson & Moe 2021 og UiT, 2017).

Her trekkes også inn fiskerikriminalitet. Viktige referanser inkluderer rapporter fra Kystverket og Framsentret, bøker og artikler fra UiT Norges arktiske universitet og Nord universitet,

samt internasjonale tidsskrifter som Polar Geography og Marine Policy. Samt miljørisiko i Arktis (UNEP, 2019). Kriminologisk litteratur om «Miljøkriminalitet», Polarkoden, og IMO's (1973), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), som ble modifisert i 1978. Og videre økonomisk teori: Cost-benefit ved regelbrudd osv.

Det finnes dokumenterte casestudier av havarier og forlis i Arktis – fra «Northguider» på Svalbard til større internasjonale oversikter som Compendium of Arctic Ship Accidents (CASA), 2021. Disse brukes aktivt til å styrke sikkerhet, miljøvern og regelverk.

År 2018 – hendelsen hvor «Northguider» grunnstøtte og forliste i Hinlopenstredet på Svalbard, brukes i denne casestudien som eksempel. Men dette forliset er ikke enestående. Flere fenomener i Arktis kan ses som bærekraftskriminalitet. Som forurensning og svart karbon, sotpartikler fra industri og skipsfart som bidrar til oppvarming og ismelting. Økt aktivitet i arktiske områder forsterker presset på naturen – fiske, turisme, olje og gass møter strenge miljøkrav, men brudd forekommer, og det kan få dramatiske konsekvenser. Sikkerhetsdimensjonen har sammenheng med klimaendringer og kan forårsake konflikter og økt geopolitisk spenning i Arktis, der brudd på miljølovgivningen og ressurskamp henger tett sammen.

«Northguider»-forliset som symbol viser hvordan enkeltaktører kan true hele økosystemer og utløse kostbare statlige tiltak. Det kan oppstå strukturelle problemer. Når hendelser som forurensning og klimaendringer ses samlet, blir det tydelig at bærekraftskriminalitet i Arktis ikke bare handler om lovbrudd, men også om et mønster av uansvarlig ressursutnyttelse. Det har global relevans når Arktis varmes opp fire ganger raskere enn resten av verden (Rantanen 2022).

Hendelsen med «Northguider» blir dermed ikke bare en lokal ulykke, men har konsekvenser langt utenfor nærområdet og utgjør bærekraftsutfordringer.

«Northguider»-forliset kan forstås som en del av bærekraftskriminalitet i Arktis fordi det kombinerer brudd på miljølovgivning, trusler mot sårbare økosystemer og manglende beredskap. Sammen med andre eksempler – som forurensning, klimaendringer og ressurskonflikter – viser det hvordan Arktis er et laboratorium for å forstå og bekjempe bærekraftskriminalitet.

Juridisk sett knyttes «Northguider»-forliset til svalbardmiljøloven og norsk strafferett, som gjelder på Svalbard. Disse regelverkene gjør at ulykker og brudd på miljøkrav kan behandles som bærekraftskriminalitet.

Rederiet Br. Birkeland ASA var hjemmehørende i Storebø, Austevoll kommune i Vestland fylke, og er en del av Austevoll Seafood ASA. Selskapet har flere industrielle virksomheter innen fiskeri og sjømat. Etterspillet etter forliset ble at rederiet ble ilagt en bot på 300.000 kroner. Begrunnelsen var mangelfullt sikkerhetsstyringssystem, som ikke tilstrekkelig kartla og kontrollerte risikoen ved seilas og fiske i området. Mens skipsføreren fikk en bot på 35.000 kroner for uaktsom navigering. Konsekvenser og vurderinger var at området der fartøyet forliste er et område som er i fare for påvirkning, et naturreservat, med strenge miljøkrav. Sysselmesteren på Svalbard understreker at fartøyet opererte i et klimakritisk og værmessig svært krevende område, med is, lave temperaturer, og at sikkerhetsrutinene ikke var tilfredsstillende. Forliset utløste omfattende bergingsarbeid for å hindre miljøskader, blant annet fjerning av drivstoff og vrakfjerning.

Dersom det er dette som betraktes som streng håndheving av miljøvernet er det i hvert fall ingen grunn for redere og skipsførere å bekymre seg for eventuelle sanksjoner.

Svalbardmiljøloven (2001) har som formål å ivareta Svalbards unike natur og kulturminner. Loven omfatter reguleringer av arealbruk, verneområder, flora og fauna, forurensning og kulturminner. Pliktene ligger i at alle som oppholder seg på Svalbard har ansvar for å unngå skade på miljøet. Brudd kan straffes med bøter eller fengsel. Regjeringen har nylig foreslått å øke strafferammen fra ett til to år for alvorlige brudd.

Norsk strafferett på Svalbard er hjemlet i LOV-1925-07-17-11(Svalbardloven) § 2 – norsk straffelov gjelder fullt ut på Svalbard. Sysselmasteren har både politi- og miljømyndighet, og etterforsker saker som «Northguider»-forliset. Bærekraftskriminalitet er høyt prioritert.

Svalbardtraktaten (1920) gir Norge suverenitet, men med plikt til å bevare naturen og sikre likebehandling av andre nasjoner. Norge er bundet av konvensjoner, også konvensjonen om biologisk mangfold MARPOL. Dette gir ekstra tyngde til å definere hendelser som forliset med «Northguider» som bærekraftskriminalitet. Saken blir brukt som eksempel på behovet for strengere straffer og bedre beredskap i Arktis.

Casestudier som metode kan gi innsikt i skjult kriminalitet fordi de gjør det mulig å avdekke mønstre, mekanismer og kontekster som ellers ikke kommer frem i statistikk eller generelle analyser.

Hertil kommer dokumentanalyse av rapporter fra IMO, Arctic Council og Non-Governmental Organization (NGO-er). Intervju med aktører som jurister, miljøorganisasjoner og representanter for skipsfartsnæringer.

Hendelsesforløp

Det finnes ingen vitenskapelig litteratur om F/F «Northguider»-forliset i Hinlopenstredet (2018), men hendelsen er godt dokumentert i artikler fra blant annet Svalbardposten, NRK, Fiskeribladet og Kystverket. Disse kildene gir både tekniske detaljer, miljøperspektiver og beredskapsmessige konsekvenser av forliset.

Manglende internasjonal koordinering åpner for at denne saken kan være en studie av bærekraftskriminalitet i Arktis. Kontekst og betydningen av forliset som skjedde i et vernet område med sårbar natur gjorde miljøhensyn avgjørende i redningsarbeidet. Skipet ble raskt tømt for diesel, men vraket måtte fjernes for å unngå langsiktige skader. Aksjonen var den nordligste vrakfjerning som noen gang er gjennomført, og ble ledet av bergingsselskapet Smit Salvage. Hendelsen har blitt brukt som eksempel i beredskapslitteratur og miljøforvaltning på Svalbard, og omtales ofte i sammenheng med KNM Helge Ingstad-forliset som skjedde samme år.

Som casestudie egner den seg godt når den settes inn i en bredere kontekst av fiskeri og beredskap. Det samme gjelder for en studie av bergingsmetoder og utfordringer med isforhold.

Forliset

Fredag formiddag 28. desember 2018 var tråleren «Northguider» i gang med tråling i Hinlopenstredet på østkysten av Svalbard. Mens resten av Norge har tatt juleferie, er de fjorten personene om bord på rekejakt med en stor trålpose på slep. Været er hardt med snøstorm og 22 minusgrader. Overvann i det harde været skaper ising, det unge mannskapet må på dekk for å hakke løs isen. Ising er en farlig situasjon for fartøyet og en kompliserende faktor for mannskapets arbeid på dekk.

Stadig flere norske fiskere har Barentshavet som sin arbeidsplass. Men skjer det havari, eller i verste fall forlis, kan hjelpen være meget langt unna. Det skal dette mannskapet snart få erfare.

12 dager tidligere forlot fartøyet Austevoll i Hordaland, noen av besetningen var på sin første tur med denne båten og det var en ung og uerfaren besetning. Sjøfolkene om bord hadde en snittalder på godt under 30 år.

Trålingen foregår i innløpet til Hinlopenstredet. Den lange fjorden som skiller hovedøya på Svalbard, Spitsbergen, fra det store Nordaustlandet. Fartøyet befinner seg i et av Svalbards mest verdifulle verneområder, og de driver den mest skadelige form for tråling, nemlig bunntråling.

I Barentshavet og rundt Svalbard (inkludert der «Northguider» opererte) brukes bunntråll i rekefisket. Dette er fordi arten man fisker på, dyphavsreker (*Pandalus borealis*), lever nær bunnen.

Trålposen er spent ut mellom tråldørene (også kalt otter boards) sett forfra minner den om en trekant eller trapes, fordi den holdes ut av tråldørene og sveipene. Sett i lengderetningen er posen lang og konisk, som en lang trakt som smaler inn mot enden. Bak trålposen ender den i en kuleformet eller pæreformet sekk (kalt koden eller trålsekken) der fangsten samles.

Reketråling påvirker havbunnen og økosystemet, siden redskapen, tråldørene, slepes langs bunnen og kan virke som en plog som pløyer opp havbunnen.

Under trålingen – legger av ukjent årsak fartøyet kursen mot land. I Hinlopenstredet er vind og strøm meget vanskelig å beregne og dermed har ikke navigatøren tilstrekkelig kontroll over avdriften og fartøyet grunnstøter. Er det ett sted i Norge sjøfolk ikke vil havarere, så er det her. Det er flere hundre nautiske mil til der mennesker bor, og hjelp kan finnes. Klokken er 13:20, det er helt mørkt på høye breddegrader på denne årstiden, blir det sendt ut to nødsignaler, med nødpeilesender og VHF/HF-radio (Very High Frequency og High Frequency). Ingen radiokommunikasjon lengre nord enn 70 grader virker godt. Fartøyet befinner seg på nesten 80 grader nordlig bredde.

Om bord finnes MF/HF-radio (radiokommunikasjon i mellomfrekvens- og høyfrekvensbåndet – 300 kHz – 30 MHz) hvor signalene går via atmosfæren, men i nordlige områder kan de bli hemmet av for eksempel nordlys. Satellittelefon virker i det vesentlige som en vanlig telefon som gir muligheter til kontakt med konkrete mottakere i helt andre frekvensbånd (type L-bånd eller Ka-bånd) og kommuniserer via satellitter, ikke direkte jord-til-jord. L-bånd og Ka-bånd er betegnelser for bestemte frekvensområder innen mikrobølge- og satellittkommunikasjon.

Denne type telefoner mister ikke sjelden dekning på Svalbard. Og VHF-radio har kort rekkevidde og når bare fartøyer i umiddelbar nærhet. Den kan sammenliknes med walkietalkie.

Fartøyet hadde en posisjon 79 grader, 53 minutter nord, 18 grader, 4 minutter øst. Det var 14 personer om bord. Nødkalling og nødmelding med posisjonen ble mottatt ved

Hovedredningssentralen og Kystradioen i Bodø kl. 13:22. Men kvittering for at nødmeldingen var mottatt av redningssentralen ble ikke oppnådd. Satellittelefon ble prøvd, men lyden var dårlig og falt ut.

20 fartøyer befinner seg sør for Svalbard og er dagsreiser unna og kan ikke forsere isen. Sysselmesterens fartøy MS «Polarsyssel» som har hjemmehavn i Longyearbyen og har helikopterdekk, sykestue og oljevernutstyr, lå på verksted på Sunnmøre på den norske vestkysten. Fartøyet er et kombinert kystvakt- og tjenesteskip, brukt av Sysselmesteren på Svalbard og benyttes i politioppdrag, redningstjeneste, miljøovervåkning og transport av personell og utstyr.

Bare helikopter kan nå havaristen. 35 minutter etter at nødsignalet ble sendt, lettet redningshelikopteret fra Svalbard Lufthavn. Et kvarter senere følger det andre helikoptret etter. Det var raskere enn reglementet tilsier ved slike hendelser. Nå har de mer enn en times flyvning foran seg.

Redningsaksjonen av mannskapet

Besetningene på helikoptrene gjør seg klar til innsats, men er ikke orientert om hva de har i vente fordi informasjonen spriker. Har mannskapet redningsdrakter på seg? har «Northguider» sunket? Meldingene de får gjennom kommunikasjonen er motstridende. Besetningen på redningshelikoptrene vurderer at bølgehøyden rundt havaristen er flere meter og lufttemperaturen er meget lav. Det er kraftig vind i Hinlopenstredet og 22 minusgrader.

40 minutter etter grunnstøtingen får fartøyet kontakt og bekreftelse på at nødmeldingen er mottatt og hjelp er underveis. Svaret kommer fra kystvaktskipet KV «Barentshav» som ligger utenfor Bjørnøya, omtrent midt mellom det norske fastland og Svalbard. Erfarne kystvaktoffiserer forstår at kommunikasjonen mellom havaristen og Redningssentraler er vanskelig og tilbyr seg å være «mellomstasjon». Fra dette tidspunkt er KV «Barentshav» bindeledd mellom havaristen og Hovedredningssentralen. «Northguider» får nå informasjon om at helikopter er i lufta og vil være fremme om cirka 40 minutter. KV «Barentshav» ligger 592 kilometer unna havaristen, altså minst en døgnseilas. I en nødssituasjon som denne kan Kystvakten ikke bistå fysisk, men være til nytte kommunikasjonsmessig. Etter hvert forsto kystvaktskipets offiserer og Hovedredningssentralen at de var de eneste som hadde mottatt nødandropene fra havaristen. Man håpet naturligvis på at det var andre fartøyer nærmere havaristen som kunne komme til unnsetning.

Fra Andøya flystasjon letter et militært Orion-fly. Intensjonen var at det kunne bedre kommunikasjonen med «Northguider». De kunne også slippe ned forsyninger til mannskapet.

Den kraftige vinden og sjøgang førte fartøyet over mot grunnen der det ble liggende med 20 grader slagside. Dette førte til at den siste redningsflåten havnet fast under fartøyet og dermed ikke kunne benyttes. Kaptein på havaristen beskriver slagsiden til styrbord, og at mannskapet begynner å gjøre seg klare for å evakuere fartøyet, som betyr at de må gå i sjøen. Han tror ikke de klarer å komme seg i flåten. Det er mellom 30 og 50 meter til nærmeste isflak og mannskapet må forberede seg på å forflytte seg ved egen hjelp. Den som har forsøkt å svømme med redningsdrakt vet at det ikke er enkelt. Redningsdrakt er en spesiell drakt laget for å beskytte personer mot nedkjøling i kaldt vann, typisk brukt på skip, oljeplattformer og i redningstjenesten. Den er vanntett

og isolerende, og kan holde kroppen varm nok til å overleve i flere timer i sjøen. Hvordan de skal komme seg opp på isflaket er uvisst. Isen er anslått til å være en halv meter tykt og ingen vil kunne klatre opp uten hjelp. Innenfor isen er det land og et av de tetteste isbjørnområdene på Svalbard.

Besetningen har forlatt kommandobroen som de fant var for usikker og befinner seg på dekk. Det viser seg at fartøyet synes å ha stabilisert seg og blir liggende med samme slagside og slår mot grunnen. En drøy time etter grunnstøtingen går brannalarmen, men det er ikke brann, det er hjelpemotorene som stanser, de gir ikke lenger strøm til dekklys og andre strømkrevende innretninger. Mørket blir totalt slik det er på denne breddegrad og årstid. I 22 minutter oppholder mannskapet seg på dekk. Klokkeren 15:00 kommer helikoptret til Hinlopen – det er gått 1 time og 38 minutter siden mannskapet sendte ut «Mayday».

Helikoptret finner fartøyet etter at besetningen sendte opp nødraketter. Prosedyren videre er at en redningsmann blir firt ned til fiskerne. Arbeidet med å heise opp mannskapet startet med to om gangen, men gikk etter hvert over til én om gangen da redningsmannen må være med på hvert løft fordi muligheten for at noe kunne skje slik at den som ble fraktet i heisen kunne gå i sjøen.

Aksjonen som fant sted nord på Svalbard denne romjulsdagen er av enkelte beskrevet som å være i «ytterkant av det mulige». Kanskje har også redningsmannskapet gått over streken i sitt forsøk på å redde liv. Redningshelikoptret er fylt til maksimum og flyr tilbake til Longyearbyen lufthavn.

Fire personer står igjen på havaristen. Men det går bare noen få minutter til det andre helikopter ankommer og de blir heist om bord, og kapteinen er den siste som forlater skuta.

Litt over kl. 17:00, tre timer etter nødsignalet ble sendt, er hele mannskapet i Longyearbyen, 209 kilometer unna havaristen. Mannskapet blir meget godt mottatt. De får tilsyn på sykehus, hvor legene bare finner småskader. Lokalsamfunnet åpner et hotell og en klesbutikk og de lager nyttårsmiddag for sine nyankomne gjester.

Tømming av drivstoff

Torsdag 3. januar 2018, fem dager etter forliset, kommer det første skipet frem til «Northguider». KV «Svalbard» er det eneste kystvaktskipet som er konstruert for islagt farvann. Skipet lå i havn ved basen på Sortland, mens mannskapet hadde jule- og nyttårsfri. Det tok 36 timer å få fartøyet seilingsklart. Om bord var det oljevernustyr og eksperter fra Kystvakt, Sysselmesteren, rederiet og et innleid bergingsselskap. «Northguider» forliste i et strengt vernet naturreservat. Utslipp av drivstoff kunne blitt katastrofalt for dyrelivet som isbjørn-, sel- og sjøfugler. 300 kubikkmeter diesel måtte tømmes fra fartøyet før noe lekket ut. Men været spiller ikke på lag. Rundt fartøyet ligger det sørpeaktig is, men lenger ut ligger havis som driver i retning fartøyet og kan komme til å lette det fra grunnen og føre det ut på dypere vann hvor alt kan skje.

Å fjerne drivstoff fra havet er vanskelig, men å fjerne diesel fra islagt hav på ca. 80 grader nord i høy sjø og sterk vind er sannsynligvis umulig. Det hastet å få tømt tankene på «Northguider» før drivisen kom. Arbeidet må avbrytes gang på gang på grunn av været og kystvaktskipet må søke trygg havn. I Longyearbyen var været så dårlig at folk måtte evakuere fra husene sine. Men hver

mulighet i roligere vær ble utnyttet. Og 13. januar 2019 er «Northguider» tømt for diesel, plast, tauverk og annet som kan forurense.

Det ble sagt fra Kystverket at «En vellykket nødlosseoperasjon under slike forhold har aldri vært gjennomført tidligere» (Kystverket, 2024).

Tråleren ble liggende igjen i mørke, den utgjorde ikke lenger en trussel mot økosystemet og dyrelivet.

Bergingsoperasjonen

Vrakfjeringen var en svært kompleks operasjon. Den krevde omfattende planlegging og koordinering mellom Kystverket, bergingsselskapet Smit Salvage, rederiet Br. Birkeland og flere støttefartøy. Arbeidet ble gjennomført i vernet område under strenge miljøkrav, og den nordligste vrakfjeringen som noen gang er gjennomført.

Bakgrunnen som er redegjort ovenfor, er fartøyets grunnstøting den 28. desember 2018 i Hinlopenstredet på Svalbard. Mannskapet ble reddet og skipet ble tømt for drivstoff for å indre akutt forurensning. Svalbardmiljøloven påla rederiet å fjerne vraket for å hindre langsiktig miljøskade. Dette satte rammen for planleggingen. I 2019 ble det forsøkt å rette opp fartøyet for deretter å slepe det til fastlandet. Planen måtte avbrytes på grunn av ekstreme vær- og isforhold. Endelig strategi ble at sommeren 2020 besluttet man å dele opp fartøyet i mindre deler og frakte dem bit for bit. Dette var mer realistisk gitt de arktiske forholdene.

Kystverket hadde det overordnede ansvaret og koordinerte operasjonen, inkludert ferdselsforbud i området under arbeidet. Det nederlandske selskapet Smit Salvage ledet selve bergingsarbeidet, med spesialutstyr som kranlektre og slepebåter, to lektre og rundt 82 personer i arbeid samtidig. Teknikken som ble benyttet over vann var at skipet ble skåret opp med skjærebrennere, men under vann ble store stålkonstruksjoner løsnet med giljotin-lodd, termisk skjæring. Nærmere bestemt undervanns oxy-arc cutting (også kalt exothermisk cutting eller termisk lanse). Dette er metoden som ble brukt av profesjonelle dykkere for å dele vraket i håndterbare seksjoner. Utfordringer var delvis isbjørn og uforutsigbart vær som gjorde koordineringen krevende. Arbeidet måtte kontinuerlig tilpasses naturforholdene.

Betydningen av denne operasjonen viser hvordan norske myndigheter håndhever strenge miljøkrav i Arktis. Den førte også til unik erfaring ved at det var første gang en vrakfjering ble gjennomført så langt mot nord, erfaringer som gir lærdom for fremtidige hendelser i polarområder. Prosjektet illustrerer hvordan statlige myndigheter, private bergingsselskaper og rederier må samarbeide tett for å lykkes under ekstreme forhold.

Kystverket bekrefter 1. september 2020 at hele fartøyet var delt opp og fjernet fra Hinlopenstredet ved Svalbard.

Miljømessige utfordringer

De største miljøutfordringene ved aktivitet i Arktis er raske klimaendringer, sårbare systemer, langtransportert forurensning og økt press fra industriell virksomhet som skipsfart, olje- og gassutvinning og fiske.

Arktis fremstår som et av verdens mest utsatte områder, der klimaendringer og menneskelig aktivitet møtes i et komplekst samspill. Oppvarmingen skjer raskere enn det globale gjennomsnittet, og dette gir dramatiske konsekvenser for natur, dyreliv og samfunn (Rantanen 2022).

Samtidig åpner ismeltingen for økt skipsfart, turisme og ressursutnyttelse, og skaper nye økonomiske muligheter, men også betydelige miljøutfordringer.

Problemstillingen er hvordan menneskelig aktivitet og klimaendringer påvirker miljøet i Arktis, og hvilke tiltak er nødvendig for å sikre bærekraftig forvaltning av regionen?

Miljøutfordringene er; klimaendringer, industriell virksomhet, skipstrafikk, langtransportert forurensning og ekstremvær.

«Northguider»-forliset og studier av Arktis viser at miljøutfordringene ikke kan løses isolert. De krever internasjonalt samarbeid, strenge miljøkrav og kunnskapsbasert forvaltning. Arktis fungerer som et laboratorium for globale klimaendringer, og erfaringer her gir innsikt som er avgjørende for å forstå og håndtere miljøutfordringene på verdensbasis.

Aktiviteter i Arktis illustrerer hvordan klimaendringer og menneskelig ressursutnyttelse skaper komplekse miljøutfordringer. For en bærekraftig utvikling må det etableres strategier som kombinerer forskning, politikk og internasjonalt samarbeid.

Forliset av fiskerifartøyet illustrerer de strukturelle utfordringene knyttet til utnyttelse av fiskeressurser i Arktis. Hendelsen kan tolkes som både et uttrykk for overmot og som et resultat av manglende kompetanse, der kommersielt press på ressursutnyttelse overskygger hensynet til sikkerhet og miljø. Sist, men ikke minst, har vi å gjøre med et tilfelle av bærekraftskriminalitet.

Fartøyet var bygget i 1988 ved Ørskov Christensen verft i Danmark. Skipet var en kysttråler som senere ble ombygd og modernisert, men det hadde som tidligere nevnt, ikke polarklasse eller særskilt sertifisering for isforhold og arktiske farvann. Fartøyet hadde levd en omtumlede tilværelse som opprinnelig «Regina C» i 1988, «Sæviking» (2001-2006), «Atlantic Viking» (2006-2013), «Timmuarmit» (2013-2016), før den fikk navnet «Northguider» i 2016 da den ble kjøpt av Br. Birkeland rederi. Etter kjøpet i 2016 ble fartøyet modifisert ved Fitjar Mekaniske Verksted for å tilpasses reke- og fiskerivirksomhet i Barentshavet. Her er det verdt å merke seg at det ikke stilles særskilte krav for tilpassingen til arktiske farvann.

«Northguider» var ikke bygget eller ombygget til polarklasse (Polarkode-sertifisering) eller særskilte konstruksjoner for å operere i islagt farvann. Fiskefartøyer som operer i polare områder er ikke automatisk underlagt krav om polarskipssertifikat, med mindre de også er sertifisert som lasteskip under SOLAS-konvensjonen. Dette betyr at dette fartøyet kunne operere i Arktis, men uten de samme tekniske kravene til isforsterkning og mannskapsopplæring som gjelder for polarskip.

«Northguider» kunne faktisk operere helt lovlig uten Polarkode-sertifisering, og det skyldes hvordan regelverket var utformet da forliset fant sted. Polarkoden gjelder bare for skip som går i

internasjonal fart. «Northguider» var et norsk fiskefartøy som opererte innenfor norsk territorialfarvann rundt Svalbard. Derfor falt det utenfor de obligatoriske kravene i Polarkoden.

Polarkodden er en del av International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) og MARPOL, som gjelder for SOLAS-pliktige skip. Fiskefartøyer under 500 bruttotonn er ikke SOLAS-pliktige, og dermed heller ikke Polarkode-pliktige. «Northguider» var et fiskefartøy, ikke et passasjerskip eller lasteskip. Fartøy som opererer nasjonalt (innenfor ett lands territorialfarvann) omfattes ikke av Polarkoden, med mindre staten selv innfører kravene nasjonalt.

Kritikken etter forliset har vært at fartøyets flatbunnskonstruksjon gir større avdriftsmulighet ved sterk strøm og vind slik forholdene var i Hinlopenstredet midtvinters. Forliset i 2018 viser hvordan fartøy uten polarklasse eller særskilt sertifisering kan bli satt inn i svært krevende farvann. Dette understreker behovet for strengere regulering og krav til både skipseier, fartøy og mannskap når fiskeressurser skal utnyttes i Arktis.

Eier av fartøy som skal drive fiske eller fangst i polare farvann bør ta sine forholdsregler. De må forholde seg til miljødelen i Polarkoden, men bør også sette seg inn i sikkerhetsdelen.

Hendelsen peker på et mer grunnleggende problem: det kommersielle presset på å utnytte fiskeressursene i stadig mer marginale områder. Etterspørselen etter fisk og skalldyr og konkurransen om kvoter driver fartøyene stadig lengre nord, inn i områder der naturen er mest ubeskyttet og marginene for feilvurderinger er små. Når økonomiske interesser prioriteres foran sikkerhet og miljøsyn, kan dette forstås som en form for bærekraftskriminalitet – der handlingsvalgene svekker prinsippene for ansvarlig ressursforvaltning. Begrunnelsen er at «å handle mot bedre vitende» i arktisk fiske og fangst, er å ta bevisste valg som setter både mennesker og natur i fare til tross for at man har kunnskap om risikoen. Når slike handlinger samtidig bryter med regelverk for ressursforvaltning og verneområder, glir det over i bærekraftskriminalitet – altså lovbrudd som destabiliserer bærekraftig bruk av havets ressurser.

Miljømessig representerer «Northguider»-forliset en betydelig risiko. Hendelsen understreker derfor behovet for strengere reguleringer, hvor skipseier sørger for fartøy som er teknisk tilpasset arktiske forhold og forsvarlig opplæring av mannskap.

Erfaringen fra forliset med «Northguider» er en tydeliggjøring av hvordan kombinasjonen av mangelfull planlegging fra fartøyeiere, manglende kompetanse i besetningen og kommersielt press kan føre til alvorlige hendelser i Arktis. Det setter søkelys på nødvendigheten av å balansere ressursutnyttelse med sikkerhet og miljøansvar for å unngå bærekraftskriminalitet.

Analyse og lærdommer

Dersom vi setter opp en SWOT-analyse (strengths, weaknesses, opportunities, threats) for «Northguider»-forliset kan den se slik ut:

Styrker var rask evakuering av mannskapet uten tap av menneskeliv. God koordinering mellom Kystvakten, Sysselmesteren og redningshelikoptre, samt effektiv bruk av kommunikasjonssystemer og teknologi.

Svakheter var begrenset tilgang til ressurser i Arktis (lange avstander og få fartøyer). Manglende ekstra sikkerhet eller reservekapasitet som gjør system mer robust (redundans) i

beredskapsplaner for ekstreme forhold. Høy risiko for drivstoffutslipp med begrenset kapasitet til å håndtere dette lokalt.

Muligheter vil være å utvikle robuste beredskapsplaner for Arktis. Øke samtrenting og øvelser mellom aktører. Styrke krav til fartøy som opererer i ubeskyttede områder. Samt investere i miljøberedskap og teknologi for oljeoppsamling i isfylte farvann.

Trusler er ekstreme vær- og klimaforhold som gjør redningsarbeid svært krevende. Økt skipstrafikk i Arktis øker sannsynligheten for nye hendelser. Miljøtruslene er oljeutslipp, skade på sårbare økosystemer, og ikke minst trusselen fra begrenset internasjonal kapasitet til å respondere raskt i polare områder (Rosnes & Markusson, 2023).

Skulle man kortfattet oppsummere en SWOT-analyse uten å gå i detaljer, må det bli at den viser at «Northguider»-forliset ble håndtert med sterke sider som rask evakuering og koordinering, men avslørte også betydelige svakheter i beredskap og miljøhåndtering. Mulighetene ligger i å styrke beredskap, felles øvelser og forebygging, mens trusler peker på de ekstreme naturforholdene og økende trafikk i Arktis som ingen kan gjøre noe med.

Fremtidig praksis for fiskerier og skipsfart i Arktis

De mest utbredte formene for bærekraftskriminalitet i arktisk fiskeri og skipsfart er ulovlig utslipp av drivstoff og eksosgasser, dumping av avfall og lensevann, brudd på ballastvannregler, samt ulovlig avfallshåndtering. Disse praksiser henger sammen med svakt regelverk, manglende overvåking og store kostnadsbesparelser for rederiene.

Beredskapen i Arktis bør styrkes ved å etablere flere beredskapsplasser og fartøy nær operative områder. Det må sikres raskere responstid gjennom bedre logistikk og tilgjengelighet. Forebyggingen må forbedres gjennom strengere krav til fartøy som opererer i ubeskyttet farvann (isforsterkning, sikkerhetsutstyr). Obligatoriske risikovurderinger før seilas i polare områder. Samtrenting og koordinering økes ved regelmessige øvelser mellom Kystvakten, Sysselmasteren, redningshelikoptre og rederier. Og kommunikasjonsprotokoller for krisesituasjoner bør bedres. Styrking av miljøberedskap ved å investere i teknologi for oljeoppsamling og beredskap under arktiske forhold. Utvikle spesialiserte planer for håndtering av utslipp i isfylte farvann. Forskning og kunnskapsdeling ved systematisk evaluering av hendelser som «Northguider»-saken for å bygge lærdom. Samarbeid mellom forskningsmiljøer, myndigheter og industri for å utvikle nye sikkerhetsstandarder.

IMOs, Polarkoden og MARPOL gir et rammeverk for sikkerhet og miljøvern i polare farvann, men i praksis er håndheving og effekt begrenset. Regelverket har styrket kravene til skip som opererer i Arktis, men tilsynet er svakt, fragmentert implementering og manglende krav til renere drivstoff gjør at bærekraftskriminalitet i form av utslipp fortsatt er utbredt.

Håndhevingen av miljøregler i Arktis er fragmentert fordi både geografi, politikk og institusjonelle forhold gjør det vanskelig å ha en enhetlig og effektiv kontroll.

Overlappende jurisdiksjoner, geografiske og økologiske interesser gjør bekjempelse av bærekraftskriminalitet i Arktis svært vanskelig, fordi både rettslige gråsoner og politiske

prioriteringer skaper kunnskapshull. Grunnen er at ulike stater har forskjellige prioriteringer, regelverk og kontrollnivåer. Dette gir rederiene mulighet til å utnytte gråsoner og svak håndheving, noe som gjør internasjonalt samarbeid helt avgjørende for å beskytte Arktis.

Regulering av skipsfart inkludert fiskeri i Arktis formes av et komplekst samspill mellom IMO, Arktisk råd, arktiske stater, EU/nordiske land, miljøorganisasjoner og store rederier. IMO setter de juridiske rammene, Arktisk råd fremmer samarbeid, mens stater og selskaper avgjør hvor strenget reglene håndheves. Miljøorganisasjoner kan ha innflytelse på politisk dagsorden med krav til bærekraft.

Effektiv bekjempelse av bærekraftskriminalitet i Arktis krever en kombinasjon av teknologi (satellitter, KI, droner), strenge sanksjoner (økonomiske og juridiske), og tett internasjonalt samarbeid. Bare ved å koble disse mekanismene kan man redusere mulighetene for ulovlige utslipp og sikre at regelverket faktisk etterleves.

For å redusere bærekraftskriminalitet i Arktis gjennom global styring, må man kombinere internasjonale avtaler, felles overvåkning og økonomiske insentiver som gjør det ulønnsomt å bryte regler. Det betyr harmonisering av regelverk, dele overvåkningsteknologi, innføre felles sanksjoner og skape økonomiske insentiver for mindre forurensende skipsfart. Dette krever tett samarbeid mellom IMO, Arktisk råd, FN, stater, urfolk og næringsliv.

«Northguider»-forliset viser at evakuering og koordinering fungerte godt, men beredskap og miljøhåndteringen må styrkes. Fremtidige tiltak bør fokusere på forebygging, samtrening og miljøberedskap, slik at man står bedre rustet mot økende trafikk og ekstreme forhold i Arktis.

En tanke kan være at det på statlig nivå utarbeides en handlingsplan med en tidslinje fordi det er ikke vanskelig å forstå at en styrking av beredskapen i Arktis vil ta tid. Man kan snakke om en plan som tar for seg kort sikt, mellomlang sikt og lang sikt. Tenker man kort sikt er en rask styrking av beredskapen og forebygging mest aktuelt. På mellomlang sikt kan investeringer i miljøberedskap og forskning komme på tale. Som en tredje fase gjelder det å komme i gang med infrastruktur og internasjonalt samarbeid.

Fiskeriene i Arktis står overfor en unik kombinasjon av muligheter og utfordringer. Klimaendringer, økende kommersiell aktivitet og svakt stilte økosystemer gjør det nødvendig å utvikle en praksis som både ivaretar næringsinteresser og sikrer langsiktig bærekraft. Fremtidig praksis bør derfor bygge på tre hovedprinsipper: kunnskapsbasert forvaltning, økologisk ansvarlighet og internasjonalt samarbeid.

For det første må fiskeriene reguleres gjennom en tydelig vitenskapsbasert tilnærming. Det innebærer kontinuerlig overvåkning av bestander, bruk av forsiktighetsprinsippet og fleksible kvoter som kan justeres i takt med økologiske endringer. For det andre må økologisk ansvarlighet stå i sentrum. Det betyr å minimere bifangst, redusere utslipp og sikre at fiskeriene ikke truer arter eller habitater som allerede er under press fra klimaendringer. For det tredje er internasjonalt samarbeid avgjørende. Arktis er et grenseoverskridende område, og bærekraftige fiskerier krever felles regler, deling av data og koordinert håndheving mellom arktiske stater og relevante organisasjoner.

I denne sammenheng blir bærekraftskriminalitet et kritisk begrep. Det handler ikke bare om klassisk ulovlig, urapportert og uregulert fiske (UUU-fiske), men også om praksiser som innebærer betydelig risiko for miljøskade ved manglende etterlevelse av internasjonale standarder.

«Northguider»-forliset illustrerer dette tydelig: selv om rederiet med fartøyet ikke drev ulovlig fiske, representerte det en alvorlig trussel mot miljøet ved å operere i utsatte område uten å være bygget i henhold til Polarkoden. Hendelsen viser hvordan bærekraftskriminalitet kan oppstå både gjennom aktive brudd på regler og gjennom passiv unnlattelse, uansvarlighet, ved ikke å følge krav til sikkerhet og miljøansvar.

For å motvirke bærekraftskriminalitet må fremtidig praksis inkludere styrket kontroll og overvåkning, utvikling av felles sanksjoner og straffereaksjoner, integrering av urfolks og lokale samfunns kunnskap, samt øke transparens og rapporteringskrav i hele verdikjeden. Innovasjon og teknologiutvikling – som bruk av satellittdata, digitale sporingssystemer og mer effektive fangstmetoder – vil være avgjørende verktøy.

Samlet sett handler anbefalingen om å etablere en helhetlig forvaltningsmodell som er tilpasset omgivelsene og som balanserer økonomiske interesser med økologiske hensyn, samtidig som den aktivt forebygger og bekjemper bærekraftskriminalitet. «Northguider»-saken viser at selv lovlig næringsvirksomhet kan utgjøre en form for bærekraftskriminalitet dersom den ikke er tilpasset de konkrete kravene som gjelder i polare farvann. Bare gjennom en slik tilnærming kan fiskeriene i Arktis utvikles på en måte som sikrer både ressursgrunnaget og miljøet for fremtidige generasjoner.

Avslutning

Analysen av fiskeripraksis i Arktis viser at bærekraftig forvaltning må bygge på vitenskapsbaserte prinsipper, økologisk ansvarlighet og internasjonalt samarbeid. Samtidig fremstår begrepet bærekraftskriminalitet som en nødvendig ramme for å forstå hvordan både direkte regelbrudd og indirekte risikofylt aktivitet kan true miljøet og undergrave legitimiteten til fiskerinæringen.

«Northguider»-forliset illustrerer dette tydelig. Selv om fartøyet ikke drev ulovlig fiske, representerte det en betydelig risiko for miljøskade ved å operere i et ubeskyttet område uten å være bygget i henhold til polarkoden. Hendelsen viser hvordan bærekraftskriminalitet kan oppstå også gjennom manglende etterlevelse av internasjonale standarder og uansvarlig praksis, og understreker behovet for å utvide forståelsen av kriminalitet i bærekraftperspektiv ved å inkludere strukturelle og institusjonelle forhold.

Betydningen av «Northguider»-saken ligger derfor i dens rolle som et varselsignal: den avdekker svakheter i regelverk, håndheving og beredskap, og peker på nødvendigheten av å styrke både nasjonale og internasjonale mekanismer for å forbygge og håndtere risiko i polare farvann. Den viser også hvordan enkelthendelser kan ha stor symbolsk kraft i å forme debatten om ansvar, sikkerhet og miljøvern i Arktis (Reka, 2025).

For fremtidig forskning åpner dette flere spor. Behov for studier som undersøker hvordan bærekraftskriminalitet kan defineres og operasjonaliseres i maritime kontekster, hvordan

Polarkoden og andre internasjonale rammeverk fungerer i praksis, og hvordan teknologi, urfolkskunnskap og nye styringsmodeller kan bidra til å redusere risiko. Videre bør forskning se nærmere på samspillet mellom geografiske og økonomiske interesser, hvordan disse kan balansere i lys av økende kommersielle aktivitet og klimatiske endringer (Hermann, et al. (2022).

Samtidig viser konklusjonen at fremtidig praksis i Arktis må være helhetlig, tilpasse seg omgivelsene og rettes mot å forebygge klassisk ulovlig fiske og bredere former for bærekraftskriminalitet.

«Northguider»-forliset minner oss om at selv lovlig aktivitet kan bli en kilde til alvorlig miljøfare dersom den ikke er tilpasset de særegne kravene som gjelder i polare farvann.

Referanser

- Bellona (2025). *Norge leder an i renere skipsfart i Arktis*. Bellona. Tilgjengelig fra: <https://bellona.org> [25. november 2025].
- Gunnarsson, B. & Moe, A. (2021). 'Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route' *Arctic Review on Law and Politics*, 12(1), pp. 4–30.
- Hermann, R.R., Pashkevich, N. & Hovi, I.B. (2022). 'Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review', *Maritime policy*, 137, 104942.
- International Maritime Organization (IMO) (2017) *International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)*. London: IMO
- Kystverket (2024) *Status 2024: Historie, næringer og skipstrafikk*. Kystverket. Tilgjengelig fra: <https://www.kystverket.no> [25. november 2025].
- Meteorologisk institutt (2023) *Aldri før har det vært så stor skipstrafikk i arktiske farvann*. Meteorologisk institutt. Tilgjengelig fra: <https://www.met.no> [25. november 2025].
- Poo, M.C-P., Lam, J.S.L. & Yap, W.Y. (2024). "Assessing the impact of Arctic shipping route on the global container shipping network", *Polar Geography*, 47(2), pp. 85–104.
- Rantanen, M. et al. (2022) 'The Arctic has warmed nearly four times faster than the globe since 1979', *Communications Earth & Environment*, 3(1), p. 168.
- Reka, D. (2025). *The role of Arctic shipping routes in global supply chains*. Masteroppgave, University of Piraeus.
- Rosnes, Holt, K. & Markusson, H. H. (2023). *Aldri før har det vært så stor skipstrafikk i arktiske farvann*. Oslo: Meteorologisk institutt.
- UiT Norges arktiske universitet & National University of Singapore (2017). *Arctic Shipping and Asian Interests*. Tromsø/Singapore: UiT/NUS Collaborative Project.
- UNEP (2019) *Global Chemicals Outlook II – Environmental risk in the Arctic*. Nairobi: UNEP.
- United Nations (1982) *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. New York: UN.
- United Nations Environmental Program (UNEP) (2021) *Global Environmental Outlook – Arctic Chapter*. Nairobi: UNEP.
- United Nations (2023) *Report of the Secretary-General on Oceans and the Law of the Sea*. New York: UN.