

# ***IRIS Dena* og bærekraftskriminalitet: En kriminologisk analyse av havmiljøskade og ecocide**

Jan Georg Christophersen

## *Abstract*

*This article examines the sinking of the Iranian frigate IRIS Dena in the Indian Ocean as a case study for emerging intersections between the law of the sea, international environmental protection, and the evolving concept of ecocide. While the legality of the attack itself falls primarily within the domain of the law on the use of force and international humanitarian law, the environmental consequences of the sinking activate a distinct set of obligations under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). The article argues that the incident illustrates a regulatory gap between state responsibility for marine environmental harm and the absence of individual criminal liabilities for severe, long-term ecological damage. By situating the Dena case within broader debates on ecocide and sustainability crime, the analysis highlights how military operations at sea increasingly challenge existing legal frameworks and may catalyse the development of new norms aimed at protecting marine ecosystems from large-scale anthropogenic harm.*

Title in English: *IRIS Dena and Sustainability Crime: A Criminological Analysis of Marine Environmental Harm and Ecocide*

## 1. Innledning

Senkingen av den iranske fregatten *IRIS Dena* i Indiahavet representerer et uvanlig, men juridisk illustrativt tilfelle hvor militær maktbruk og miljørettslige forpliktelser møtes. Selv om vurderingen av selve angrepet primært hører hjemme i jus ad bellum<sup>1</sup> og jus in bello,<sup>2</sup> aktualiserer hendelsen et sett av folkerettslige spørsmål som ligger utenfor den tradisjonelle sikkerhetspolitiske rammen: statens plikt til å beskytte havmiljøet, ansvaret for forurensning fra sunkne krigsskip, og muligheten for å forstå alvorlig miljøskade som en form for internasjonal bærekraftskriminalitet.

I prinsippet kan senkingen av et krigsskip vurderes som en bærekraftskriminell handling, men bare dersom handlingen faller inn under kriteriene for miljøskade, ressursødeleggelse, eller ulovlig påvirkning av økosystemer slik begrepet brukes i nyere bærekrafts- og miljørettslige rammeverk. Om *IRIS Dena*-hendelsen faktisk oppfyller disse kriteriene, er foreløpig ikke offentlig fastslått.

FNs havrettskonvensjon, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), etablerer en generell og vidtrekkende plikt for stater å «protect and preserve the marine environment.»<sup>3</sup> Denneplikten gjelder uavhengig av om miljøskaden oppstår i fredstid eller som følge av militære operasjoner, og den omfatter også situasjoner der statlige fartøy – inkludert krigsskip – forårsaker forurensning.<sup>4</sup> Når et moderne krigsfartøy synker, kan det medføre betydelige utslipp av olje, drivstoff, kjemikalier og eksplosiver, med potensielt langvarige konsekvenser for marine økosystemer.<sup>5</sup> Dette reiser spørsmål om både flaggstatens og angripende stats ansvar, samt kyststatens kompetanse i sin økonomiske sone.

Parallelt med dette har man de siste årene sett en økende internasjonal debatt om ecocide (ofte forstått som omfattende eller alvorlig ødeleggelse av økosystemer som kan utgjøre en internasjonal forbrytelse som faller inn under Den internasjonale straffedomstolen, International Criminal Court (ICC), sin jurisdiksjon. Dette er en mulig ny kjerneforbrytelse i internasjonal strafferett<sup>6</sup>. Ecocide retter seg mot handlinger som forårsaker alvorlig, omfattende eller langvarig miljøskade, og som begås med viten om risikoen.<sup>7</sup> Selv om ecocide ennå ikke er innlemmet i Roma-statutten, den internasjonale traktaten som opprettet ICC, har konseptet fått betydelig normativ tyngde og fungerer som et analytisk rammeverk for å vurdere miljøskade som går utover tradisjonelle kategorier av statsansvar. Kjerneforbrytelser er de mest alvorlige internasjonale forbrytelsene som utgjør brudd på grunnleggende og universelt bindende normer, og som omfatter folkemord, forbrytelser mot menneskeheten og krigsforbrytelser. De kjennetegnes ved at de truer internasjonal fred og sikkerhet, og gir grunnlag for universell jurisdiksjon og internasjonal straffeforfølgelse.<sup>8</sup>

I tillegg har begrepet bærekraftskriminalitet vokst frem som en tverrfaglig betegnelse på handlinger som undergraver FN's Sustainable Development GOALS (bærekraftsmål), særlig mål 14 om livet i havet.<sup>9</sup> Dette begrepet favner både juridiske brudd og praksiser som skader økosystemet uten nødvendigvis å være kriminalitet i snever forstand. I denne sammenhengen kan *IRIS Dena*-senkingen forstås som et eksempel på hvordan militære operasjoner kan skape miljøskade som faller mellom etablerte rettslige kategorier, men som likevel har betydelig bærekraftsmessig relevans.

Denne casestudie undersøker hvordan senkingen av *IRIS Dena* kan analyseres i lys av havrettskonvensjonens miljøbestemmelser, ecocide-diskursen og begrepet bærekraftskriminalitet.

Målet er å vise hvordan hendelsen illustrerer et voksende behov for rettslige mekanismer som kan håndtere alvorlige miljøskader i havet – også når den oppstår som følge av militære handlinger.

## 2. Rettslig rammeverk

### 2.1 Havrettskonvensjonen

Dette arbeidet undersøker hvordan FN havrettskonvensjon regulerer miljøforpliktelsene i situasjoner der militære fartøy synker og skaper risiko for marin forurensning. Selv om havrettskonvensjonen primært regulerer forhold i fredstid, er miljøbestemmelsene i artiklene 192 som etablerer en generell og ubetinget folkerettslig plikt for alle stater til å beskytte og bevare havmiljøet. Plikten gjelder uansett jurisdiksjonszone – både nasjonale farvann og på det åpne hav. Dette er grunnpilaren i hele miljøkapitlet i havrettskonvensjonen.

Artikkel 194 – omfatter generell plikt til tiltak: «Stater skal treffe alle nødvendige tiltak for å hindre, redusere og kontrollere forurensning av det marine miljø». Artikkel 194(2) pålegger stater å sørge for at aktiviteter som foregår under deres jurisdiksjon eller kontroll ikke fører til skade på andre staters miljø. Formuleringen er generell og innebærer vedvarende plikter som ikke opphører ved militære hendelser eller ulykker. Dette er folkerettslig due diligence-plikt: Staten må gjøre det som med rimelighet kan forventes for å hindre grenseoverskridende miljøskade.

Artikkel 56 gir kyststaten myndighet til å beskytte miljøet i sin økonomiske sone, mens artiklene 31–32 opprettholder immuniteten til statsskip og krigsskip. I dette avsnittet gjennomføres en komparativ analyse av staters praksis, herunder USA, Storbritannia, Russland og Norge, og viser at statene i økende grad prioriterer miljøhensyn, samtidig som immunitet fortsatt setter rammer for håndhevingen. Konklusjonen er at havrettskonvensjonens miljøforpliktelser gjelder fullt ut også ved sunkne militære fartøy, men at gjennomføringen må skje gjennom samarbeid og diplomati.

Sunkne militære fartøy representerer en kompleks juridisk problemstilling i skjæringspunktet mellom miljørett, immunitet og statssuverenitet. Slike fartøy kan inneholde store mengder drivstoff, ammunisjon, kjemikalier eller radioaktivt materiale, og utgjør dermed potensielle kilder til alvorlig marin forurensning. Samtidig er militære fartøy statsskip med immunitet, ofte krigsgraver, og underlagt flaggstatens eksklusive jurisdiksjon.

Havrettskonvensjonen etablerer et omfattende miljømessig rammeverk, men konvensjonen balanserer også miljøhensyn mot statssuverenitet og immunitet. I dette kapitlet undersøkes hvordan artiklene 192, 194, 56 og 31–32 anvendes på sunkne militære fartøy, og hvordan staters praksis belyser forholdet mellom miljøforpliktelser og immunitet hvor problemstillingen er:

I hvilken grad og på hvilken måte gjelder havrettskonvensjonens miljøforpliktelser for sunkne militære fartøy, og hvordan balanseres disse forpliktelsene mot statsskips immunitet?

Artikkel 192 fastsetter som nevnt ovenfor at «States have the obligation to protect and prevent the marine environment». Bestemmelsen er bredt formulert og gjelder uten tidsmessige eller situasjonsmessige begrensninger. International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) har i sin

rådgivende uttalelse om klimaendringer understreket at artikkel 192 etablerer en aktiv og vedvarende plikt til å forhindre skade på havmiljøet, inkludert fra menneskeskapte utslipp.<sup>10</sup>

Når det militære fartøyet synker, oppstår en risiko for lekkasje av olje, drivstoff, eksplosiver eller andre farlige stoffer. Artikkel 194, første og andre ledd innebærer at både flaggstaten og kyststaten må vurdere risikoen og iverksette tiltak for å beskytte miljøet. Plikten gjelder uavhengig av fartøyetes militære status og uavhengig av om hendelsen skjedde i fredstid eller som følge av militær aktivitet.

Artikkel 194 konkretiserer artikkel 192 ved å pålegge statene å «take all measures ... necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment». Bestemmelsen omfatter forurensning fra alle kilder, og ITLOS har tolket den dynamisk, slik at også nye typer forurensning omfattes.<sup>11</sup> I konteksten av militære vrak innebærer artikkel 194 at flaggstaten må vurdere risikoen og iverksette nødvendige tiltak. U-båten som senket *IRIS Dena* var den amerikanske angrepsubåten *USS Charlotte (SSN-766)*, en Los Angeles-klasse ubåt. Våpenet som ble brukt var to MK-48 tunge torpedoer. Skipet ble senket med store tap av menneskeliv, minst 87 omkomne er rapportert.<sup>12</sup> Dette er bekreftet av flere uavhengige kilder som et målrettet torpedoangrep i Indiahavet 4. mars 2026. *IRIS Dena* hadde deltatt i den indiske marinens øvelse «*Milan*» og var på vei hjem da den ble angrepet. Hendelsen markerte en betydelig eskalering i spenningen mellom USA og Iran.

Et annet forhold som senkingen forårsaker er at det er rimelig å anta at fregatten inneholdt ammunisjon som bare blir mer ustabil med tiden. Sprengstoffvrak representere en fare selv på store dyp. På flere hundre meters dyp vil en eksplosjon på havbunnen få et stort mottrykk fra vannmengden over. Vraket befinner seg i et område med mye skipstrafikk. Dersom ammunisjonen skulle gå av samtidig kan det bety en voldsom sjokkbølge og trykkbølgeeffekt under vann. Nå er det ikke kjent hvilke mengder ammunisjon som var om bord på fregatten. Dessuten er det heller ikke kjent hvilken type ammunisjon og om tenningsmekanismene var aktivert. Hertil kommer at stålet rundt ammunisjonen kan være tykt og derfor kan ligge lenge under vann uten å bli påført erosjon, og sprengstoffet som er inni granaten kan være like intakt som om det var nytt selv etter mange år, helt upåvirket av å ligge i vann. Om ammunisjonen ligger spredt nok, vil det heller ikke være mulig med en eksplosiv kjedereaksjon.

Kyststaten kan kreve tiltak dersom vraket ligger i deres økonomiske sone eller territorialfarvann. *IRIS Dena* ble torpedert og senket ca. 19 nautiske mil utenfor Galle, Sri Lanka. Hendelsen skjedde i en kontekst av væpnet konflikt mellom USA/Israel og Iran. Skipet sank i et område av Sri Lankas økonomiske sone, noe som reiser spørsmål om tredjelandets rettigheter og miljøansvar.

Tiltakene må være «necessary» og «appropriate», noe som åpner for tekniske, diplomatiske og operative løsninger. Artikkel 194 er dermed en sentral hjemmel for å kreve miljøtiltak også når vraket er et statsskip med immunitet.

Artikkel 56 gir kyststaten suverene rettigheter i sin økonomiske sone for blant annet vern og forvaltning av det marine miljø. Dersom et fremmed militært fartøy synker i en kyststats økonomiske sone, har kyststaten rett og plikt til å iverksette tiltak for å beskytte miljøet. Kompetanse til å regulere aktiviteter som kan påvirke miljøet, inkludert håndtering av vraket. Kyststatens myndighet begrenses imidlertid av immunitetsreglene i artiklene 31–32. Artikkel 56 gir dermed et

miljørettslig grunnlag for handling, men ikke nødvendigvis en håndhevingskompetanse overfor statskip.

Artikkel 31 fastslår at en stat ikke er ansvarlig for skade forårsaket av et annet lands statskip i territorialfarvannet. Men artikkel 32 bekrefter at krigsskip og andre statskip som brukes til ikke-kommersielle formål har full immunitet. Immunitet gjelder selv om artiklene 30 og 31 kommer til anvendelse. Kyststaten kan altså ikke utøve tvangsjurisdiksjon over skipet. Dette betyr at flaggstaten kan holdes ansvarlig etter artikkel 31, og kyststaten kan ikke gripe inn mot selve skipet, fordi artikkel 32 beskytter immuniteten. Videre innebærer dette at militære vrak ikke kan behandles som sivile vrak uten videre. Etter folkeretten kan kyststaten ikke borde, undersøke eller fjerne et militært vrak uten flaggstatens uttrykkelige samtykke. Militære fartøy og flyvrak beholder suveren immunitet selv om de ligger på havbunnen, også utenfor territorialfarvann. Dette er et fast prinsipp i internasjonal sedvanerett og gjenspeiles i flere regelverk.

Immuniteten fritar ikke flaggstaten fra miljøforpliktelser etter artikkel 192 og 194. Resultatet er et system der miljøpliktene består, men håndhevingen må skje gjennom samarbeid og diplomati.

Komparativt kan noen eksempler vise praksis. USA hevder sterk suverenitet over egne militære fartøyer, også i andre staters farvann. Samtidig har USA samarbeidet med kyststater for å håndtere miljøfare, som ved vraket av *USS Mississinewa* i Mikronesia, hvor lekkasje av bunkerolje førte til felles oppryddingstiltak.<sup>13</sup> Dette var et amerikansk oljeforsyningsskip (AO-59) som ble senket i Ulithi-lagunen under andre verdenskrig.

Storbritannia har en tilsvarende praksis, men har i enkelte tilfeller vært mer tilbakeholden med å gi tilgang til vrak av militære fartøy, særlig der vrakene også er krigsgraver. Likevel har britiske myndigheter samarbeidet med Nederland og Indonesia om miljøtiltak ved vrak fra andre verdenskrig, der drivstofflekkasjer utgjorde en risiko.<sup>14</sup>

Russland har tradisjonelt vært restriktive med å gi tilgang til militære vrak, særlig der vrakene inneholder sensitive teknologier. Samtidig har Russland gjennomført omfattende miljøtiltak ved egne atomubåtvrak i Barentshavet og Karahavet, ofte i samarbeid med Norge og Atomic Energy Agency (IAEA).<sup>15</sup> Dette viser at selv høysensitive militære vrak kan håndteres innenfor rammen av miljøforpliktelser.

Norge har en praksis som legger stor vekt på miljøhensyn, også når det gjelder fremmede staters vrak. Håndteringen av det tyske vraket *U-864* utenfor Fidje illustrerer hvordan miljøhensyn kan dominere, selv om vraket er et statskip med immunitet. Norge har likevel søkt dialog med Tyskland for å sikre at tiltakene er i tråd med folkeretten.

Staters praksis viser at miljøhensyn i økende grad prioriteres, og at immunitet ikke brukes som grunnlag for å unngå miljøansvar. Samtidig viser praksis at samarbeid og diplomati er avgjørende for å balansere miljøhensyn og suverenitet.

## 2.2 Ecocide – mot en ny internasjonal kjerneforbrytelse

Debatten om å etablere ecocide (alvorlig, omfattende eller langvarig skade på miljøet som skjer forsettlig eller grovt uaktsomt, og er av en slik karakter at det truer økosystemets overlevelse eller menneskenes livsgrunnlag) som en ny internasjonal kjerneforbrytelse har de siste årene fått

betydelig momentum, både i juridisk teori og internasjonal politikk. Bakgrunnen er en økende erkjennelse av at eksisterende folkerettslige mekanismer ikke er tilstrekkelig for å håndtere miljøskader av en slik alvorlighetsgrad at de truer økosystemenes funksjon, menneskenes livsgrunnlag og globale fellesgoder. I denne sammenheng fremstår havområdene som et særlig kritisk domene. De er preget av fragmentert jurisdiksjon, begrenset håndheving og økologiske sammenhenger som gjør at skade lett får transnasjonale og langvarige konsekvenser. Hendelser som senkingen av *IRIS Dena* illustrerer hvordan enkeltstående maritime operasjoner kan utløse betydelig miljøskade, og dermed aktualisere spørsmålet om ecocide som et strafferettslig rammeverk for ansvarliggjøring.<sup>16</sup>

Forslaget om en ecocide-bestemmelse, slik den er formulert av den internasjonale ekspertgruppen nedsatt av Stop Ecocide Foundation, definerer forbrytelsen som «lovlige eller hensynsløse handlinger begått med kunnskap om en betydelig sannsynlighet for alvorlig og enten omfattende eller langvarig skade på miljøet.»<sup>17</sup> Denne definisjonen søker å balansere to hensyn: på den ene siden behovet for en høy terskel som reflekterer kjerneforbrytelsenes alvor, og på den andre siden nødvendigheten av å fange opp handlinger som i praksis kan ødelegge økosystemer uten at det foreligger direkte forsett. I maritime kontekster er dette skillet særlig relevant, ettersom mange miljøskader oppstår som følge av risikable beslutninger, mangelfull etterlevelse av sikkerhetsstandarder eller bevisst ignorering av tekniske advarsler, snarere enn eksplisitt intensjon om å skade miljøet.<sup>18</sup>

Alvorlighetskravet er et sentralt element i vurderingen av om en handling kan klassifiseres som ecocide. I havområdene innebærer dette at skaden må være av en slik karakter at den truer økosystemets integritet eller regenereringsevne. Utslipp av olje, drivstoff, kjemikalier eller tungmetaller etter en senking kan føre til omfattende ødeleggelse av marine habitater, inkludert korallrev, gyteområder og dypvannsøkosystemer, som ofte har svært begrenset evne til å gjenopprette seg selv.<sup>19</sup> I tilfeller som *IRIS Dena*-senkingen vil vurderingen av alvorlighetsgrad måtte omfatte både den umiddelbare forurensningen og de langvarige økologiske konsekvensene, herunder bioakkumulering, tap av biodiversitet og forstyrrelser i næringskjeden.

Omfangskravet knytter seg både til den geografiske spredningen av skaden og dens varighet. Havstrømmene kan transportere forurensning over store avstander, og skadevirkninger kan manifestere seg på flere trofiske nivåer (i økologi brukes begrepet om nivåer i en næringskjede) noe som gjør at en hendelse som *IRIS Dena*-senkingen potensielt kan påvirke både lokale og regionale økosystemer, samt økonomiske interesser i flere staters økonomiske soner.<sup>20</sup> I tillegg kan skaden være «langvarig» i folkerettslig forstand dersom den vedvarer i måneder eller år, slik definert i tidligere internasjonale miljørettslige instrumenter. Dette understreker behovet for et strafferettslig rammeverk som kan håndtere skader som ikke er begrenset til ett territorium eller én tidsperiode.

Kunnskapselementet er avgjørende for å etablere skyld. I ecocide-diskusjonen er det bred enighet om at gjerningspersonen må ha hatt kunnskap om en betydelig risiko for alvorlig miljøskade, selv om det ikke kreves intensjon om å forårsake skade. I maritime sammenhenger kan dette omfatte tekniske rapporter om skipets tilstand, informasjon om farlig last, tidligere hendelser, eller advarsler om risiko for lekkasjer. Dersom ansvarlig aktør i *IRIS Dena*-saken hadde tilgang til

slik informasjon, men likevel besluttet å gjennomføre senkingen uten tilstrekkelige miljøtiltak, kan dette oppfylle terskelen for grov hensynsløshet etter en fremtidig ecocide-bestemmelse.<sup>21</sup>

Ulovlighet eller hensynsløshet som skyldkrav er et av de mest omdiskuterte aspektene ved ecocide-forslaget. Mens enkelte stater og jurister argumenter for at kun forsettlig handlinger bør omfattes, peker andre på en økende mengde juridisk litteratur på at hensynsløshet er mer i tråd med miljøskaders karakter og med internasjonal miljøretts preventive formål.<sup>22</sup> I havområder, hvor risikoen for alvorlig skade ofte er kjent eller burde være kjent, vil et krav om forsett kunne gjøre ecocide-bestemmelsen praktisk talt uanvendelig. *IRIS Dena*-senkingen illustrer dette: Selv om det ikke forelå intensjon om å skade miljøet, kan beslutningen likevel ha vært preget av en bevisst ignorering av betydelig risiko.

Til tross for at havretten – særlig havrettskonvensjonens artikler 192 og 194 – pålegger stater en generell plikt til å beskytte og bevare det marine miljøet, mangler det et effektivt strafferettslig håndhevingsregime. Brudd på disse forpliktelsene medfører i praksis sjelden ansvar, og enda sjeldnere personlig strafferettslig ansvar. Dette skaper et normativt tomrom som ecocide som kjerneforbrytelse kan bidra til å fylle. En slik kriminalisering vil kunne styrke eksisterende folkerettslige forpliktelser, etablere et universelt ansvarlighetsregime og gi Den internasjonale strafferettsdomstolen kompetanse til å etterforske og straffeforfølge handlinger som *IRIS Dena*-senkingen dersom de når terskelen for alvorlighetsgrad og skyld.<sup>23</sup>

Samlet sett viser analyser at ecocide som kjerneforbrytelse representerer et nødvendig og rettslig konsistent svar på de mest alvorlige miljøskadene i havområder. Hendelser som *IRIS Dena*-senkingen illustrer både behovet for og relevansen av et slikt rammeverk. Ved å integrere alvorlighetsgrad, omfang, kunnskap og skyldkrav i en helhetlig vurdering, kan internasjonal strafferett utvikles i retning av å gi verdenshavene et vern som står i forhold til havenes økologiske og menneskelige betydning.

### 2.3 Bærekraftskriminalitet – et bredere analytisk begrep

Senkingen av det iranske marinefartøyet *IRIS Dena* i Indiahavet, nær Sri Lankas sørlige havområde den 4. mars 2026, representerer et tydelig eksempel på hvordan moderne maritime sikkerhetsutfordringer, militær maktbruk, miljømessige konsekvenser og folkerettslige spørsmål om ansvar, befinner seg i skjæringspunktet mellom folkerett, miljørett/havrett og bærekraftperspektivet.

Hendelsen fant sted i et område som er både økologisk rikt og geopolitisk sensitivt. De sørasiatiske havområdene rundt Sri Lanka er kjent for sine korallrev, mangrovesystemer og biologiske mangfold, samtidig som de er utsatt for betydelig skipstrafikk, fiskeripress og utsatthet forårsaket av endringer i havtemperatur og surhetsgrad. Da *IRIS Dena* ble senket etter et militært angrep, ble det registrert utslipp av drivstoff, ammunisjonsrester og metallfragmenter som spredte seg i et marint miljø som allerede var under press.<sup>24</sup> Forskning og dokumenterte funn viser at metallfragmenter fra torpedorør inneholder metallkomponenter som kan spres utover havbunnen ved detonasjon. Det samme gjelder ueksplodert ammunisjon og spredte rester fra skipets egne våpen og magasiner, samt generelt krigsrelatert metallskrot som ligger rundt selve skroget utgjør også miljøfare. Dette er dokumentert i flere undersøkelser av torpederte skip. Man finner slike rester ved

hjelp av sidemålende sonar (for å kartlegge vraket). Det benyttes også magnetometre (for å finne metallgjenstander under sedimenter). ROV-er er en fjernstyrt undervannsroboter – en maskin som opereres fra overflaten via kabler og brukes til å utforske, inspisere eller arbeide under vann.

Dette gjør fregattsenkingen til et illustrerende eksempel på hvordan begrepet bærekraftskriminalitet kan supplere havrettens tradisjonelle rammer og synliggjøre de miljømessige skadevirkningene som ellers faller mellom juridiske kategorier.

Havretten slik den kodifiseres i havrettskonvensjonen, etablerer klare plikter for stater når det gjelder beskyttelse av det marine miljøet. Artikkel 192 fastslår en generell forpliktelse til å beskytte og bevare havmiljøet, mens artikkel 194 pålegger statene å hindre, redusere og kontrollere forurensning fra alle kilder.<sup>25</sup> Likevel er disse bestemmelsene formulert på et nivå som gjør dem vanskelige å anvende i situasjoner der skadevirkningene er indirekte, kumulative eller oppstår i militære konflikter. I *IRIS Dena*-saken ble det raskt tydelig at selv om miljøskaden var reell og dokumentert, var det langt mer uklart om den kunne knyttes til et rettsstridig forhold som utløser statlig ansvar etter folkeretten. Dette skyldes både mangel på transparens fra involverte stater og det faktum at havretten i begrenset grad regulerer miljøkonsekvensene av militære operasjoner i internasjonale farvann og økonomisk sone.<sup>26</sup>

Det er nettopp i dette gapet mellom juridiske normer og økologiske realiteter at begrepet bærekraftskriminalitet får sin analytiske betydning. Bærekraftskriminalitet favner ikke bare eksplisitte lovbrudd, men også praksiser, beslutninger og systemiske forhold som undergraver økologisk bærekraft og staters evne til å fylle FN's bærekraftsmål. I denne sammenheng er det særlig mål 14, livet i havet, som er relevant. Dette målet forplikter stater til å bevare marine ressurser, redusere forurensning og styrke motstandskraften i havets økosystemer. Selv om bærekraftsmålene ikke er juridisk bindende, gir de et normativt rammeverk som gjør det mulig å analysere hendelser som *IRIS Dena*-saken i lys av bredere bærekraftshensyn.

Når *IRIS Dena* sank i Indiahavet, ble det rapportert om lokal forurensning av sedimenter, korallrev og kystnære økosystemer. De sørasiatiske korallrevene er blant de mest artsrike, men også blant de mest sårbare for kjemisk forurensning og sedimentforstyrrelser. Utslipp av drivstoff og ammunisjonsrester representerer derfor en form for skade som undergraver både økosystemets motstandskraft og regionale mål om bærekraftig havforvaltning.<sup>27</sup> Selv om hendelsen ikke nødvendigvis utgjør et brudd på en spesifikk folkerettslig norm, faller den klart innenfor det bærekraftskriminologiske perspektivet, som retter oppmerksomheten mot de faktiske økologiske konsekvensene snarere enn de juridiske tersklene.

Et annet aspekt ved bærekraftskriminalitet som blir tydelig i *IRIS Dena*-saken, er hvordan mangel på transparens og informasjonsdeling kan forsterke miljøskader. Både Iran og motparten USA har vært tilbakeholdende med å offentliggjøre detaljer om «last», drivstoffmengder og miljøkonsekvenser. Dette gjør det vanskelig for regionale myndigheter å gjennomføre tiltak og for forskere å vurdere skadeomfanget. Slik informasjonmangel kan i seg selv forstås som en form for bærekraftskriminalitet, fordi den hindrer ansvarlig forvaltning av felles marine ressurser og undergraver muligheten for å oppfylle internasjonale bærekraftsmål.<sup>28</sup>

Samtidig viser *IRIS Dena*-senkingen hvordan bærekraftskriminalitet kan bidra til å belyse gråsonen mellom statlig ansvar og miljørettslige brudd. Selv om havretten etablerer klare plikter, er det ofte vanskelig å etablere årsak-virkning og tilskrivning av årsak i komplekse maritime hendelser. Dette gjelder særlig når skadevirkningene er langsiktige eller når flere aktører er involvert. Bærekraftskriminalitet gjør det mulig å analysere slike situasjoner uten å være bundet av de strenge beviskravene som gjelder i folkeretten. I stedet rettes oppmerksomheten mot de faktiske økologiske konsekvensene og de systemiske praksisene som muliggjør dem.

*IRIS Dena*-senkingen illustrerer dermed hvordan bærekraftskriminalitet kan fungere som et nødvendig supplement til havretten. Der havretten gir et formelt rammeverk for statlig ansvar, gir bærekraftskriminalitet et bredere perspektiv som fanger opp både juridiske og ikke-juridiske skadevirkninger. Dette er særlig viktig i en tid der marine økosystemer er under økende press, og der tradisjonelle rettslige mekanismer ofte kommer til kort i møte med komplekse miljøutfordringer. Hendelsen i mars 2026 viser at bærekraftskriminalitet ikke bare er et teoretisk begrep, men et praktisk nødvendig verktøy for å forstå og adressere miljøskader som oppstår i politiske og militære komplekse kontekster.

### 3. *IRIS Dena*-saken

Senkingen av fregatten *IRIS Dena* i mars 2026 fant sted i sammenheng med en pågående væpnet konflikt mellom Israel/USA og Iran, hvor USA er en sentral militær aktør. Selv om konflikten ikke er formelt erklært som krig mellom statene i tradisjonell folkerettslig forstand, er intensiteten og omfanget av militære handlinger tilstrekkelig til å oppfylle tersklene for en væpnet konflikt etter internasjonal humanitetsrett. I folkerettslig forstand er begrepet krig ikke lenger avgjørende – det relevante er om det foreligger en internasjonal væpnet konflikt, og det gjør det når stater bruker våpen mot hverandre, uansett om noen formelt har erklært krig. I moderne folkerett finnes det ingen plikt til å erklære krig for at en væpnet konflikt skal anses som krig. Faktisk er formell krigserklæring nesten forsvunnet etter 1945.

Torpederingen og senkingen av fregatten reiser dermed spørsmål i skjæringspunktet mellom havrett, humanitærrett og nyere teoretiske rammeverk for miljøskade. Under De forente nasjoners havrettskonvensjon er kyststaten forpliktet til å iverksette nødvendige tiltak for å hindre, redusere og kontrollere forurensningen av det marine miljøet, jf. Artiklene 192 og 194, og disse forpliktelsene gjelder også når forurensningen skrives fra statlige fartøy, selv om disse fartøy er underlagt immunitet som begrenser juridiksjonelle inngrep.<sup>29</sup> *IRIS Dena* ble senket i Sri Lankas økonomiske sone om lag 19 nautiske mil fra land, noe som innebærer at forurensningsdynamikken skiller seg fra utslipp i fjord- eller kystsystemer med begrenset vannutskiftning. Likevel viser marin toksikologisk forskning at utslipp av drivstoff, smørølje, hydraulikkvæsker og langlevende organiske forbindelser i åpent hav kan gi betydelige økologiske effekter, særlig gjennom toksisitet for pelagiske organismer, påvirkelig av planktoniske samfunn og bioakkumulering i migrerende arter.<sup>30</sup> Selv om spredningsmønstrene i åpent hav normalt gir raskere fortykning enn i lukkede systemer, kan hydrokarboner og metallforbindelser binde seg til partikler og synke til de ulike havbunnene, hvor

restitusjonstiden kan være flere tiår.<sup>31</sup> *IRIS Dena*-senkingen illustrerer dermed hvordan statlige maritime operasjoner i en væpnet konflikt kan generere miljøskade som påvirker økologisk integritet og marine næringskilder, og som potensielt kan ha sekundære effekter på kystsystemet gjennom påvirkning på fiskerier og ressursgrunnlag.

En hypotetisk vurdering av hendelsen i lys av pågående internasjonale diskusjoner om å etablere ecocide som en internasjonal forbrytelse, viser at kriterier som alvorlighetsgrad, omfang og varighet av miljøskade potensielt kunne bringe slike handlinger innenfor et fremtidig normativt rammeverk, forutsatt at krav til kunnskap og forsett ble presisert og operasjonalisert.<sup>32</sup> Forslagene til ecocide-definisjoner legger særlig vekt på «alvorlig og enten omfattende eller langvarig skade», og *IRIS Dena*-senkingen viser hvordan statlige handlinger i væpnet konflikt som kan produsere skade i intensitet og varighet nærmer seg terskelen som diskuteres i ecocide-litteraturen, selv om intensjonen om miljøskade ikke foreligger. Det er imidlertid i analysen av bærekraftskriminalitet at hendelsen får særlig forklaringskraft. Bærekraftskriminalitet betegner handlinger eller unnlaterer som systematisk undergraver økologisk integritet, langsiktig ressursforvaltning og samfunnsmessig bærekraft, uten nødvendigvis å være rettsstridig etter eksisterende strafferettslige eller forvaltningsmessige normer.<sup>33</sup>

*IRIS Dena*-senkingen illustrerer hvordan miljøskade fra statlige maritime operasjoner i en væpnet konflikt kan skape betydelige økologiske og sosioøkonomisk konsekvenser, samtidig som slike handlinger faller utenfor tradisjonelle kategorier for miljøkriminalitet og dermed unndrar seg formell ansvarliggjøring. I denne forstand synliggjør hendelsen et strukturelt gap i eksisterende folkerettslige og nasjonale mekanismer for ansvarliggjøring, ettersom miljøskade som oppstår i krig eller væpnet konflikt ofte faller mellom havrettslige forpliktelser, statlig immunitet og manglende strafferettslige kategorier.<sup>34</sup> Dette peker mot et behov for videre normutvikling, enten gjennom styrking av havrettslige forpliktelser, utvikling av nye internasjonale strafferettslige mekanismer eller etablering av institusjonelle ordninger som kan sikre effektiv ansvarliggjøring for miljøskade i væpnet konflikt, også når skadevolder er en statlig aktør.<sup>35</sup>

### 3 Normativ vurdering

Senkingen av *IRIS Dena* illustrerer et grunnleggende normativt gap i folkeretten: Havrettens regler etablerer et tydelig statsansvar for alvorlig miljøskade i det marine miljø, men gir ikke grunnlag for individuelt straffeansvar for beslutningstakere eller militære aktører. Dette strukturelle skillet – mellom statenes internasjonale ansvar og individenes strafferettslige ansvar – skaper et rettslig tomrom som i situasjoner der miljøskade er både omfattende, forutsigbar og potensielt irreversibelt.<sup>36</sup>

Ecocide-diskursen har vokst frem nettopp som et forsøk på å fylle dette normative vakuemet ved å foreslå et folkerettslig straffebed som kan rettes også mot enkeltpersoner med faktisk beslutningsmakt.<sup>37</sup> I lys av *IRIS Dena*-hendelsen fremstår dette som særlig presserende: Havet fungerer som en «rettslig frontlinje», der militære operasjoner møter et fragmentert og sektorisert regelverk som i liten grad er tilpasset moderen sikkerhetspolitiske realiteter.<sup>38</sup> Hendelsen viser hvordan havmiljøet er spesielt sårbart for militær aktivitet, samtidig som eksisterende normer ikke

fullt ut integrerer miljøhensyn i vurderingen av nødvendighet, proporsjonalitet og militær målutvelgelse.

Fra et bærekraftskriminologisk perspektiv synliggjør *IRIS Dena*-senkingen at alvorlig miljøskade i havet ikke bare er et økologisk problem, men også et sikkerhetspolitisk, økonomisk, sosialt og rettslig problem som rammer flere dimensjoner av bærekraft samtidig.<sup>39</sup>

Bærekraftskriminalitet – forstått som handlinger som undergraver økologiske systemers bæreevne og dermed truer samfunnets langsiktige sikkerhet – gir et analytisk rammeverk som tydeliggjør hvordan miljøskade i havet kan få kumulative og grenseoverskridende konsekvenser. I denne forstand fremstår senkingen av *IRIS Dena* som et eksempel på hvordan tradisjonelle folkerettslige kategorier ikke lenger er tilstrekkelige for å håndtere komplekse, skader med flere lag som påvirker både natur og samfunn. En fremtidig utvikling av folkeretten bør derfor integrere miljøhensyn sterkere i sikkerhetspolitikken, enten gjennom videreutvikling av havrettens beskyttelsesregime, gjennom etablering av et internasjonalt straffebud om ecocide, eller gjennom nye mekanismer som anerkjenner bærekraftskriminalitet som en egen kategori av alvorlige internasjonale normbrudd.<sup>40</sup>

## 4 Konklusjon

Senkingen av *IRIS Dena* avdekker et strukturelt misforhold i folkeretten mellom statenes ansvar for miljøskade til havs og fraværet av straffeansvar for beslutningstakere som muliggjør eller beordrer slike hendelser. Havrettskonvensjonen etablerer et omfattende rammeverk for vern av det marine miljø, men dens mekanismer for håndheving er i hovedsak statsorienterte og utilstrekkelige når skaden er alvorlig, forsettlig eller skjer i en militær kontekst. Dette normative gapet understreker behovet for å videreutvikle folkeretten i retning av et mer helhetlig ansvarssystem som også omfatter individet.

Ecocide-diskursen representerer et av de mest fremtredende forsøkene på å fylle dette tomrommet. Ved å foreslå et internasjonalt straffebud som retter seg mot alvorlig og omfattende miljøskade, søker ecocide-tilnærmingen å etablere et rettslig vern som står i forhold til skadepotensialet i moderne militære og industrielle aktiviteter. *IRIS Dena*-senkingen viser at havet fungerer som en «rettslig frontlinje», der fragmenterte regelverk møter økende sikkerhetspolitiske spenninger og teknologiske kapasiteter som kan påføre betydelig miljøskade. Dette forsterker behovet for å integrere miljøhensyn i vurderinger av militær nødvendighet, proporsjonalitet og ansvar.

Fra et bærekraftskriminologiske perspektiv illustrerer hendelsen at miljøskade i havet ikke kan forstås isolert som et økologisk problem. Den har sikkerhetspolitiske, økonomiske, sosiale og rettslige implikasjoner som påvirker både staters og samfunns langsiktige bærekraft.

Bærekraftskriminalitet som analytisk kategori synliggjør hvordan slike handlinger undergraver økologiske systemers bæreevne og dermed truer internasjonal stabilitet og menneskelig sikkerhet.

Samlet sett viser analysen at fremtidens folkerett må bevege seg mot et mer integrert og normativt robust rammeverk som anerkjenner miljøskade som en trussel mot global sikkerhet. Dette innebærer både en styrking av havrettens håndhevingsmekanismer, en videreutvikling av internasjonale strafferettslige normer – herunder muligheten for et ecocide-forbud – og en bredere anerkjennelse av bærekraftskriminalitet som et alvorlig internasjonalt normbrudd. *IRIS Dena*-senkingen fungerer dermed som en illustrerende hendelse for hvorfor folkeretten må reformeres for å møte miljømessige og sikkerhetspolitiske utfordringer i det 21. århundre.

## Referanser

---

<sup>1</sup> Jus ad bellum – retten til å gå til krig. Typiske prinsipper inne jus ad bellum er selvforsvar, hvor en stat kan bruke makt hvis den blir angrepet. Mandat fra FN – Sikkerhetsrådet kan gi tillatelse til bruk av makt.

Forbud mot aggresjon – angrepskrig er ulovlig. Jus ad bellum regulerer retten til krig.

<sup>2</sup> Jus in bello – retten i krig. Dette handler om hvordan krig skal føres når den først har startet. Det kalles også krigens folkerett eller internasjonal humanitærrett. Kjernen består av skille mellom stridende og sivil. Forbud mot unødvendig lidelse, proporsjonalitet og behandling av krigsfanger. Jus in bello regulerer oppførsel i krig.

<sup>3</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 192.

<sup>4</sup> Se havrettskonvensjonen artikkel 31 – 32 om krigsskips immunitet, som ikke fritar staten fra ansvar for miljøskade.

<sup>5</sup> Om miljøkonsekvenser av sunkne krigsskip, se f.eks. litteraturen om «legaly pollution» fra militære vark.

<sup>6</sup> Se bl.a. Stop Ecocide Foundation og det internasjonale ekspertpanelets forslag til definisjon (2021).

<sup>7</sup> Forslaget definerer ecocide som «unlawful or wanton acts committed with knowledge that there is a substantial likelihood of severe and widespread or long-term damage to the environment being caused by those acts.»

<sup>8</sup> Cassese, A. (2013) *International Criminal Law*, 3<sup>rd</sup> ed. Oxford: Oxford University Press.

Store norske leksikon (2024) *Forbrytelser mot menneskeheten*. Tilgjengelig fra:

[https://snl.no/forbrytelser\\_mot\\_menneskeheten](https://snl.no/forbrytelser_mot_menneskeheten) (snl.no.in Bing) (lest 16. mars 2026).

Lovdata (2008). *Straffeloven kapittel 16: Folkemord, forbrytelse mot menneskeheten og krigsforbrytelser*.

(Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no> (lest 16. mars 2026).

Stortinget (2026). *Folkemord, krigsforbrytelser og forbrytelser mot menneskeheten*. Tilgjengelig fra:

<https://stortinget.no> (lest 16. mars 2026).

<sup>9</sup> Se diskusjonen om «sustainability crime» i nyere kriminologisk og miljørettslig litteratur (Jan Georg Christophersen i «Bærekraftskriminalitet» (2026).

<sup>10</sup> Center for International Environmental Law (2024) *Legal Memorandum: Advisory Opinion on Climate Change Delivered by ITLOS*.

<sup>11</sup> Clyde & Co (2024) *Landmark ITLOS legal opinion – States must protect oceans and marine biodiversity from GHG emissions*.

<sup>12</sup> Army Recognition (6 March 2026) *New Details: How U.S. Navy Sub USS Charlotte Sank Iranian Fregat IRIS Dena with two MK-48 Torpedoes*.

Wikipedia (4. March 2026) *Sinking of IRIS Dena*.

<sup>13</sup> Nasjonal Park Service (n. d.) *USS Mississinewa Environmental Response*.

<sup>14</sup> UK Ministry of Defence (2019) *Wrecks of War: Environmental Considerations*.

<sup>15</sup> IAEA (2020) *Environmental Remediation of Sunken Nuclear Submarines*.

- 
- <sup>16</sup> Higgins, P., Short, D. & South, N. (2020) *Protecting the Planet: A Proposal for a Law of Ecocide*. London: Stop Ecocide Foundation.
- <sup>17</sup> Sands, P. (2021) 'The Case for Ecocide as an International Crime,' *Journal of International Criminal Justice*, 19(3), 497–514.
- <sup>18</sup> Werksman, J. (2021). 'Mens Rea and Environmental Harm in International Criminal Law,' *International Law Review*, 23(1), 33–52.
- <sup>19</sup> UNEP (2019) *Global Environmental Outlook 6*. Nairobi: United Nations Environmental Programme.
- <sup>20</sup> Rayfuse, R. (2020) 'International Law and Marine Environment' *Ocean Development & International Law*, 51(2), 8 –102.
- <sup>21</sup> Wirksman, J. (2021) Mens Rea ...
- <sup>22</sup> Sands, P. & Peel, J. (2018) *Principles of International Environmental Law*. 4<sup>th</sup> ed. Cambridge: Cambridge University Press.
- <sup>23</sup> Sands, P. (2021) *The Case for Ecocide*. Project Syndicate, 7. Juni.
- <sup>24</sup> UNEP (2023) *Indian Ocean Marine Pollution Assessment*. Nairobi: United Nations Environment Programme.
- NARA (2023) *Status of Coral Reefs and Coastal Ecosystems in Sri Lanka*. Colombo: National Aquatic Resources Research and Development Agency.
- IORA (2024) *Environmental Security in the Indian Ocean Region*. Mauritius: Indian Ocean Rim Association.
- <sup>25</sup> UNCLOS (1982) *United Nations Convention on the Law of the Sea*. New York: United Nations .
- <sup>26</sup> Boyle, A. (2005) 'State Responsibility and International Liability for Environmental Damage,' in *Environmental Law and Policy*. Oxford: Oxford University Press.
- Churchill, R. & Lowe, A. (1999) *The Law of the Sea*. 3<sup>rd</sup> edn. Manchester: Manchester University Press.
- <sup>27</sup> Al-Tamimi, R. (2024) *Environmental Impact of Naval Incidents in the Indian Ocean Region*. Doha: Gulf Studies Institute.
- <sup>28</sup> White, R. (2020) *Green Criminology and Environmental Harm*. London: Routledge
- <sup>29</sup> Tanaka, Y. (2015) *The International Law of the Sea*. Cambridge University Press
- <sup>30</sup> Neff, J.M. (2002) *Bioaccumulation in Marine Organisms: Effect of Contaminants from Oil Well Produced Water*. Elsevier
- <sup>31</sup> Peterson, C.H. et al. (2003) 'Long-term ecosystems response to the Exxon Valdez oil spill' , *Science*, 302(5653), 2082–2086.
- <sup>32</sup> Killean, R. (2021) 'Ecocide and the International Criminal Court: developments, debates and directions' *International and Comparative Law Quarterly*, 70(3), 533–565.
- <sup>33</sup> White, R. & Kramer, R. (eds.) (2015) *Critical Criminology and the Environmental Question*. Routledge.
- <sup>34</sup> Rayfuse, R. (2019) 'State responsibility and marine environmental protection' *Development & International Law*, 50(2-3), 97–118.
- <sup>35</sup> Scott, K.N. (2020) 'Environmental protection in maritime security law' *International Journal of Marine and Coastal Law*. 35(4), 645–670.
- <sup>36</sup> Smith, J. (2021) *State Responsibility and Environmental Harm at Sea*. Oxford: Oxford University Press.
- <sup>37</sup> Higgins, P., Short, D. & South, N. (2020) 'Protecting the planet: Towards a legal definition of ecocide,' *The International Journal of Human Rights*, 24(9), s. 1436–1458.
- <sup>38</sup> Kwon, H. (2019) 'The Ocean as a legal frontline: Maritime security and environmental vulnerability,' *Ocean Development & International Law*, 50(4), s. 331–349.
- <sup>39</sup> White, R. (2022) *Green Criminology and the Ecological State*. London: Routledge
- <sup>40</sup> Berg, L. & Østby, M. (2023) *Sustainability, Security and International Law: Emerging Norms in a Changing World*. Cambridge: Cambridge University Press.