



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Marie Widell

Fartygsnationalitet

En analys av begreppet genuine link

Examensarbete
30 högskolepoäng

Lars-Göran Malmberg

Havs rätt

VT 2009

Innehåll

SUMMARY	1
SAMMANFATTNING	2
FÖRKORTNINGAR	4
1 INLEDNING	5
1.1 Syfte och frågeställning	6
1.2 Metod och material	6
1.3 Disposition och avgränsning	7
1.4 Terminologi och språk	8
2 BAKGRUND	9
3 JURISDIKTION OCH NATIONALITET	10
3.1 Staten	10
3.1.1 Kuststatens rätt till och ansvar för havsterritoriet	10
3.1.2 Fartygsregister	12
3.1.2.1 Fartygsregistrering enligt internationell rätt	12
3.1.2.2 Fartygsregistrering enligt svensk rätt	13
3.1.2.3 Bekvämlighetsregister	14
3.1.3 Statens ansvar för registrerade fartyg	14
3.1.3.1 Jurisdiktionskonkurrens 1	16
3.1.3.2 Jurisdiktionskonkurrens 2	17
3.2 Fartyget	18
3.2.1 Skyldighet att föra flagg	18
3.2.2 Statslöshet och konsekvenser därav	18
4 FLAGG, NATIONALITET OCH GENUINE LINK	20
4.1 Bakgrund	20
4.1.1 1958 års och 1982 års havsrättskonventioner	20
4.1.2 1986 års fartygsregistreringskonvention	23
4.2 FAO och IMO i samarbete	24
4.3 Jämförelse med lufträttens nationalitetsbestämmelser	24
4.4 Sammanfattning	25
5 TRAKTATRÄTTEN	26

5.1	Tolkning av traktater enligt Wienkonventionen	26
5.2	Tolkningsoperation	27
5.2.1	Grundläggande tolkningsmedel	27
5.2.1.1	Sammanhang, ändamål och syfte	28
5.2.1.2	Efterföljande överenskommelser	29
5.2.1.3	Efterföljande praxis	29
5.2.1.4	Övriga relevanta rättsregler	30
5.2.2	Slutsats efter en första tolkning	31
5.2.3	Supplementära tolkningsmedel	31
5.2.3.1	1958 års konventions förarbeten	32
5.2.3.2	1982 års konventions förarbeten	34
5.2.4	Slutsats efter de supplementära tolkningsmedlen	34
5.3	Gällande rätt	35
5.3.1	IMCO	35
5.3.2	Barcelona Traction	36
5.3.3	M/V Saiga (Nr. 2)	36
5.3.4	Domar från EG-domstolen	38
5.4	Sammanfattning	39
6	ANALYS OCH SLUTSATS	40
6.1	Definitionen av genuine link som begrepp	40
6.2	Effekten av en icke-existerande genuine link mellan stat och fartyg	42
6.3	Sammanfattning och avslutande kommentarer	42
BILAGA A		44
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING		46
RÄTTSFALLSFÖRTECKNING		51

Summary

This thesis examines the rules of public international law governing the areas of vessel nationality and flag State jurisdiction, which is linked together by the concept of *genuine link*, in the Geneva Convention on the High Seas and the United Nations Convention on the Law of the Sea. Neither of the conventions defines or states what is meant by a *genuine link*, nor does either stipulate what consequences follow if no *genuine link* exists. That is why this thesis will chart those two questions.

A phenomenon in shipping of the twentieth century that has increased is the flags of convenience, which means ships registered in a state because of its liberal regulation of ship registry and without a connection between the flag state and the vessel, neither by its owners nor its crew. This has stressed the focus on the link that under international law shall connect a ship to its flag state – a *genuine link*, which in most cases can be assumed missing between ships and state of registry if the state is a typical flag of convenience state.

States, with liberal attitude to ship registration and registration fees as only interest, does show little adherence to matters such as the rules of effective control and jurisdiction laid down by both Geneva Convention on the High Seas and United Nations Convention on the Law of the Sea.

All the world's nations have the right to register ships under its flag, whether they are coastal States or not and on the conditions the state itself considers appropriate. But the right is limited, to some extent, by the requirement of an existing *genuine link* between flag States and vessels. This criterion came into effect, when the Geneva Convention was negotiated during the Law of the Sea Conference in 1958 and the Netherlands presented its proposal containing this linkage, but without definition of the same. This absence of definition is still a reality, why the concept of *genuine link* therefore is appropriate to interpret the term in accordance with the Law of Treaties, under the Vienna Convention on the Law of Treaties. Under those interpretation rules it can be stated that the *genuine link* is closely linked to the nationality and a flag State able to exercise effective control and jurisdiction over vessels flying its flag.

The way that the concept is applied by courts and tribunals, except that it is an issue which is often avoided, deduced that a non-detectable *genuine link*, at least is not the basis for a state to refuse to recognize the vessel's nationality, but also that there is a presumption that the link between a state and a ship flying its flag is genuine. Finally, the theory that the *genuine link* controversy does not really relate to the definition, but its application or enforcement standards is presented. Those who argue that the *genuine link* is a concept too vague to make any benefit are probably actually advocating enforcement standards in jurisdiction and control of vessels.

Sammanfattning

Denna uppsats undersöker de folkrättsliga regler som reglerar områdena fartygsnationalitet och flaggstatsjurisdiktion, vilka binds ihop av begreppet *genuine link* vilket dock saknar definition, varför denna uppsats kartlägger de försök som trots allt gjorts att förklara dels begreppet och dels effekten av en icke-existerande *genuine link*.

En företeelse inom sjöfarten som under 1900-talet ökat är bekvämlighetsflaggade fartyg, d.v.s. fartyg som är registrerade i en stat som valts enbart på grund av dess liberala reglering av fartygsregister, utan att fartyget genom sin ägare eller besättning har någon förbindelse med registreringsstaten. Detta har ökat intresset för den koppling som enligt folkrätten måste finnas mellan ett fartyg och dess flaggstat – *genuine link* och som i de flesta fall kan antas saknas mellan fartyg och stat om denna för fartygsregister av bekvämlighetstyp.

Problemet med denna typ av konstellationer har visat sig vara att dessa stater, med sin liberala inställning till fartygsregistrering i syfte att få in små men många registreringsavgifter, i många fall inte utövar den jurisdiktion en flaggstat, enligt artikel 5 i 1958 års och artikel 94 (1) i 1982 års havsrättskonventioner, är förpliktigad att göra. En flaggstats makt ökar ju längre från en annan stats kust dess fartyg befinner sig, för att på fritt hav helt ta över jurisdiktionen över fartyget. För kuststater råder därmed det omvända förhållandet. Detta innebär att utövandet av flaggstatsjurisdiktion är av störst vikt när ett fartyg befinner sig på internationellt vatten – det fria havet.

Samtliga världens stater har rätt att registrera fartyg under sin flagg, oavsett om de är kuststater eller ej och på de grunder staten själv finner lämpliga. Men rätten begränsas till viss del av kravet på en befintlig *genuine link* mellan flaggstat och fartyg. Denna koppling har i havsrätten ingen given betydelse och aktualiserades kom inte heller förrän 1958 års konvention förhandlades fram och Nederländerna presenterade ett förslag innehållande just denna koppling, men utan definition av densamma. Detta leder till att begreppet *genuine link* inte har en fast, angiven betydelse och att det därför är lämpligt att tolka begreppet i enlighet med traktaträtten, enligt Wienkonventionen om traktaträtten. Enligt denna konventions tolkningsregler kan konstateras att *genuine link* är nära sammanbundet med nationalitet och en flaggstats möjlighet att utöva effektiv kontroll och jurisdiktion över fartyg registrerade i statens fartygsregister. Ur det sätt som begreppet tillämpats av domstolar och tribunaler kan, förutom att det är en fråga som gärna undviks, utläsas att en icke påvisbar *genuine link* åtminstone inte är grund för en stat att vägra att erkänna ett fartygs nationalitet, men också att det skall presumeras att denna koppling finns mellan stat och fartyg.

Slutligen framförs teorin att den oenighet som råder kring begreppet egentligen inte rör definitionen, utan dess tillämpning på så vis att de som i sin kritik kategoriserar *genuine link* som ett begrepp alltför vagt för att göra någon nytta, egentligen förespråkar ökad jurisdiktion och kontroll över fartyg.

Förkortningar

COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
EG	Europeiska Gemenskapen
EU	Europeiska Unionen
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations
FSL	Fartygssäkerhetslagen
GCHS	Geneva Convention on the High Seas
ICJ	International Court of Justice
ILC	International Law Commission
ILR	International Law Reports
IMO	International Maritime Organization
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
ITF	International Transport workers Federation
ITLOS	International Tribunal for the Law of the Sea
LOADLINES	International Convention on Loadlines
M	Sjömil
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv
PanLibHon	Panama, Liberia, Honduras
PCIJ	Permanent Court of International Justice
PCA	Permanent Court of Arbitration
SOLAS 1974	International Convention for the Safety of Life at Sea
SOLAS 1978	Protocol to the International Convention for the Safety of Life at Sea
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
UNCLOS	United Nations Convention on the law of the sea
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
USC	United States Code
VCLT	Vienna Convention on the Law of Treaties
1958 års konvention	The Geneva Convention on the High Seas, 1958
1982 års konvention	The United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982
1986 års fartygs-registreringskonvention	The United Nations Convention on Registration of Ships, 1986

1 Inledning

Redan i början 1600-talet fördes diskussionen om havet; vem som ägde det och vem som fick använda det till vad och i så fall var.

Den ena parten i denna polemik var holländaren Hugo Grotius, som i sin skrift *Mare Liberum* utvecklade den, för denna tid, helt nya principen att havet tillhörde alla länder och att ingen kunde hindra någon annan från att använda det. Den främste motståndaren till detta synsätt var engelsmannen John Selden som förespråkade motsatsen, ett *mare clausum*, genom att ge länder rätt att utropa överhöghet över havet och på så sätt begränsa den frihet Grotius förespråkade.¹

Den moderna havsrätten bygger på Grotius ståndpunkt att stora delar av haven inte är någon stats territorium, vilket kommer till uttryck i bl.a. 1958 års konvention om det fria havet och i 1982 års havsrättskonvention. Detta betyder att större delen av de 71 % av jordens yta som är täckt av vatten inte tillhör någon stat och följaktligen inte heller står under någon stats jurisdiktion. Det sistnämnda är dock försett med förbehållet att ett fartyg som trafikerar denna yta alltid står under sin flaggstats jurisdiktion. Men detta är förknippat med problemet att det inte alltid står klart vilken stat det är som är fartygets egentliga flaggstat eller att flaggstaten, då denna är identifierbar, inte tar ett juridiskt ansvar. Den mest konkreta svårigheten och som dessutom innefattar båda dessa frågor är hur fartyg under bekvämlighetsflagg skall hanteras, det vill säga ett fartyg registrerat i ett fartygsregister utan att ha någon koppling till staten som genom registrering tagit på sig ansvaret att agera som fartygets flaggstat.

För att det överhuvudtaget skall aktualiseras att låta fartyg gå under bekvämlighetsflagg krävs att vissa förutsättningar är uppfyllda. För det första krävs det att stater finns som är villiga att tillhandahålla ett register, öppet för en bredare massa än enbart egna medborgare eller inhemska juridiska personer. För det andra krävs att stater respekterar den folkrättsliga principen att det endast är flaggstaten som har jurisdiktion över fartyget. Den tredje förutsättningen, som dock inte behandlas i denna uppsats, är att det finns ett ekonomiskt incitament för fartygsägaren att vidta denna åtgärd. Exempel på ett sådant incitament är låga registreringskostnader, ett annat är möjligheten att bemanna fartyget med lågavlönad besättning och ett tredje de ofta låga eller obefintliga skattesatserna i registreringslandet

Detta förfarande innebär i huvudsak nackdelar för andra aktörer än fartygsägarna och av dessa nackdelar är följande fyra aspekter är de mest konkreta: de fiskala aspekterna, de miljörättsliga, de säkerhetspolitiska samt de arbetsrättsliga aspekterna.

¹ Churchill och Lowe, s .4

Anledningen till att dessa områden blir lidande är principen om flaggstatskontroll, eller snarare bristen på densamma. Som ovan nämnt är endast flaggstaten ansvarig för fartyg registrerade i statens register.

I båda de konventioner som behandlar frågan om fartygs nationalitet uppges, utöver det faktum att stater själva fastslår de regler enligt vilka de tillerkänner fartyg sin nationalitet, att en *genuine link* eller, på svenska, en *reell anknytning* måste finnas mellan fartyget och registreringsstaten. Dock innehåller dessa bestämmelser ingen definition av begreppet. Inte heller ger de någon vägledning om vad effekten av en icke-existerande sådan koppling är, inte ens om en utebliven *genuine link* skulle kunna leda till att registreringsstaten på grund av detta inte kan anses vara flaggstat.²

1.1 Syfte och frågeställning

Syftet med framställningen är att tolka och, om möjligt, definiera begreppet *genuine link*, som enligt både 1958 års och 1982 års havsrättskonventioner är den anknytning som måste finnas mellan flaggstaten och dess registrerade fartyg. Denna undersökning sker främst genom folkrättslig traktatolkning och en undersökning av den tillämpade rätten.

Framställningen syftar också till att försöka besvara den följdfråga som ovanstående ger upphov till, nämligen vad effekten av en icke-existerande *genuine link* skulle kunna vara.

1.2 Metod och material

Eftersom ett av syftena med denna framställning är att redogöra för de lege lata på området utgår den ifrån det traditionella rättsdogmatiska paradigmet, vilket innebär en metod med systematisk genomgång av de, enligt rättsdogmatiken accepterade rättskällorna, lagförarbeten, lagtext och praxis. Även doktrin är av vikt i denna genomgång.

Då framställningen till största del håller sig inom folkrättens gränser är dessa rättskällor, utöver nämnda källor, följaktligen internationella konventioner, internationell sedvanerätt, allmänna rättsprinciper samt praxis. Den sistnämnda i form av avgöranden från internationella domstolar, men även nationella domar redovisas om de kan verka belysande för ämnet och/eller ha givit upphov till allmängiltiga principer. Här ingår även den omfattande, men varierande doktrinen som finns på området samt, de i huvudsak av ILC (International Law Commission) producerade, travaux préparatoires som föregått behandlade konventioner.

² I GCHS, art. 5 anges dock att: There must exist a genuine link between the State and the ship; *in particular*, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

Ett annat material som för ämnet är relevant är de rapporter som UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) har publicerat i ämnet eftersom det till stor del är utvecklingsländer som har fartygsregister med lågt ställda krav och därför aktualiseras frågan angående s.k. bekvämlighetsflagg i denna kontext. Stor del av använt material, främst artiklar, är publicerat åren strax före eller efter 1986, eftersom en konvention om villkor för fartygsregistrering, fartygsregistreringskonventionen, kom till det året och gav upphov till förnyad diskussion om *genuine link*-begreppets vara eller icke vara.

Framställningar av denna typ skall för att anses vetenskapliga vara kumulativa och följaktligen bygga på dagens forskningsläge. Kravet på kumulation behöver dock inte enbart innebära att utgå från befintlig kunskap och utveckla något helt nytt, för att uppfyllas, utan kan även bestå av en sammanfattning av den, på området, befintliga kunskapen. Denna uppsats utgör ett mellanting av dessa två alternativ då den till största del sammanfattar forskningsläget, *de lege lata*, och dess betydelse, samt i all korthet hur *de lege ferenda* på området skulle kunna utvecklas i frågan om *genuine link*-begreppets tillämpning.

1.3 Disposition och avgränsning

Framställningen inleds med en historisk bakgrund av hur sjöfartsländerna genom tiderna sett på fartygsregistrering, vilken i och med tredje kapitlet följs av en redogörelse över förhållandet mellan nationalitet, jurisdiktion över fartyg och hur densamma hävdas. Denna del av framställningen är, för överskådlighetens skull, uppdelad på vad som gäller för stat respektive fartyg.

Framställningens fjärde kapitel redogör för de krav dagens internationella rätt uppställer för registrering av fartyg samt historiken bakom begreppet *genuine link* och de konventioner som uppställer och/eller behandlar detta krav.

Följande kapitel innehåller inledningsvis en introduktion till traktaträtten och dess tolkningsregler, varefter dessa appliceras på begreppet *genuine link* i syfte att tolka detta begrepp.

Kapitel 6 består av en analys av nationalitetsförhållandena i relation till traktaträtten samt en utvärdering av begreppet *genuine link* och dess eventuella framtid. Av denna anledning bör kapitlen flagg, nationalitet och *genuine link*, traktaträtten samt det avslutande analyskapitlet betraktas och läsas som en enhet.

Det behandlade området är, i likhet med många andra rättsområden, nära förbundet med politiska uppfattningar och politiken har lämnats utanför denna uppsats. Inte heller behandlar uppsatsen några ekonomiska aspekter av fartygsnationalitet eller –registrering trots att ekonomi är det största och kanske enda incitamentet för en fartygsägare att registrera sitt fartyg i en stat till vilken fartyget inte har någon koppling.

1.4 Terminologi och språk

Begrepp som av förklarliga skäl förekommer ofta i detta sammanhang är *bekvämlighetsflagg* och *bekvämlighetsregister*.

Det förstnämnda betyder, om inget annat sägs, ett fartyg registrerat i en stat vars fartygsregister inte ställer upp några som helst krav på att någon andel av ägandet skall vara inhemskt. Av detta följer att ett bekvämlighetsregister är ett register som tillåter fartygsregistrering på ovan nämnda sätt. Ordet *bekväm* har i detta sammanhang en värderande klang, vilket inte är min avsikt. Ett alternativ vore benämningen öppet register, men detta fyller inte, för denna framställning, avsedd funktion. Detta beskrivs översiktligt i kapitel 3.1.2. och mer ingående i kapitel 3.1.2.3.

Eftersom denna framställning är på svenska har jag i det längsta försökt vara konsekvent med detta. I de fall förkortningar står för engelska namn på tribunaler, organisationer eller konventioner (ITLOS, UNCTAD och UNCLOS) är dess fulla namn utskrivet vid första tillfället och i fortsättningen förkortningen. Detta gäller dock inte förkortningen FN/UN som är tillräckligt väl inarbetad. De olika havsrättskonventionerna förekommer av förklarliga skäl alltför ofta för att deras fulla namn skall skrivas ut varje gång. Dessa benämns därför med året de tillkom, istället för namn eller de sedvanliga engelska förkortningarna GCHS och UNCLOS³, utom i notapparaten där de engelska kortformerna används.

Det, för denna framställning, centrala begreppet *genuine link*, har i möjligaste mån fått förbli på engelska beroende på själva tolkningsoperationen. De konventioner där detta begrepp förekommer finns i bestyrkta versioner på engelska, kinesiska, franska, ryska och spanska.⁴ För enkelhetens och överskådlighetens skull behandlas endast de engelska versionerna av dessa konventioner.

³ I synnerhet UNCLOS är en problematisk förkortning då dess ursprungliga betydelse var United Nations *Conferences on the Law of the Sea*, med variationerna UNCLOS I, II och III där I avser 1958 års konferens i Genève, II dito, men 1960 och III konferensen mellan 1973 och 1982. ITLOS undviker benämningen UNCLOS när det är konventionen som avses p.g.a. denna sammanblandningsrisk. I Saiga-fallet hänvisade St. Vincent och Grenadinerna konsekvent till 1982 års konvention med förkortningen UNCLOS, medan ITLOS lika konsekvent undvek denna.

⁴ UNCLOS, art. 320 (även arabiska), GCHS, art.37

2 Bakgrund

Begreppet bekvämlighetsflagg dök upp i början av 1950-talet, men fenomenet har varit känt mycket längre tillbaks i tiden än så. International Transport Workers Federation (ITF) tog redan 1928 upp frågan beträffande problemet med bruket av vad de kallade ”spurious flags”, vilket närmast är att betrakta som det som under 50-talet kom att kallas bekvämlighetsflagg, PanLibHon⁵ eller öppna register, d.v.s. benämningar av mer eller mindre värderande karaktär.

Det svenska begreppet ”bekvämlighetsflagg” är liktydigt med det engelska ”flag of convenience” och har samma konstruktion på en mängd språk. Dock betyder bl.a. de nederländska, tyska och ryska benämningarna av samma fenomen ”billig flagg”. Just beteckningen bekvämlighetsflagg, som onekligen bär värderingar, är inte helt okontroversiell och har givetvis sina motståndare, bland såväl de som förespråkar rätten att fritt registrera fartyg, som motståndarna till detta. Men den mer neutrala termen ”öppna register” är inte i alla avseenden helt likvärdig då öppna register onekligen är bekväma, men alla bekvämlighetsregister är inte öppna register.⁶ Även ”nödvändighetsflagg” har använts för att beskriva de åtgärder fartygsägare har ansett sig tvungna att vidta när de använt sig av andra fartygsregister än sitt inhemska, antingen av ekonomiska skäl, eller som ordet faktiskt antyder, för att inga andra medel stod till buds. Ett exempel på detta är gammalt och, i och med tillkomsten av 1982 års havsrättskonvention, inaktuellt, men ändå belysande. Fartyget La Palme stoppades 1871 av Frankrike som hävdade att det var ett fientligt fartyg då det var registrerat i Tyskland. I själva verket var det frågan om ett Schweiziskt fartyg, registrerat i Tyskland av den enda anledningen att Schweiz som icke kuststat inte hade rätt att registrera fartyg, vilket den franska domstolen erkände och förklarade arresten ogiltig. Begreppet bekvämlighetsflagg är således inte speciellt gammalt men anledningen till att detta överhuvudtaget identifierades som ett problem (långt före miljön och eventuella substandard fartyg blev en viktig fråga) finns mycket längre bak i historien än 1928.

De stora sjöfartsnationerna, länder med stora handelsflottor och följaktligen också koloniserade områden, införde krav på att de fartyg som trafikerade sträckorna mellan dem och kolonierna skulle vara inhemskt ägda.

Anledningen till detta är i linje med kolonisationens grundsyfte – att öka statens välstånd. Sir Walter Raleigh sade 1650 att ”Whosoever commands the sea commands the trade; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world and consequently the world itself.”⁷

⁵ Ett sammandrag av Panama, Liberia och Honduras som vid denna tid var de främsta bekvämlighetsregisterstaterna.

⁶ Sturmeijer 1983

⁷ Judicious and select Essays and Observations by that Renowned and learned Knight Sir Walter Raleigh, upon the first Invention of Shipping, London, H. Moseley, 1650, återgivet i Stopford, s. 138

3 Jurisdiktion och nationalitet

3.1 Staten

En stat utövar jurisdiktion över såväl sitt havsterritorium som över de fartyg som är registrerade i staten och som därmed bär den statens nationalitet. Av denna anledning är det viktigt att hålla isär de olika typerna av jurisdiktion eller vilken anknytningsprincip som jurisdiktionen grundas på. De två sorternas jurisdiktion som avses här är dels den som utövas med stöd av flaggstatsprincipen, dels jurisdiktion i enlighet med territorialprincipen. Den första är följaktligen den anknytning som den stat som ett fartyg är registrerat i utövar över sina fartyg och den sistnämnda den jurisdiktion som en kuststat utövar över sitt land-, luft- eller havsterritorium.

3.1.1 Kuststatens rätt till och ansvar för havsterritoriet

Havet tjänar stater både som medel för kommunikation och som producent av tillgångar, i form av såväl fisk och andra levande resurser som icke-levande tillgångar, exempelvis olja eller naturgas. Det är därför i internationell rätt noga reglerat hur stater får tillvarata sina intressen på den del av havet som kan anses vara en del av statens territorium genom bestämmelser om hur och var stater har rätt att utvinna maritima tillgångar samt om hur sjöfarten får kontrolleras.

En kuststat har större möjligheter till kontroll på och av sitt havsterritorium ju närmre kusten området som avses är beläget. Störst kontroll har staten över sitt inre vatten, som är den del av havet som befinner sig innanför en kuststats baslinje, och territorialhavet som är den del som sträcker sig maximalt 12 sjömil (M) ut från baslinjen. Huvudregeln för jurisdiktion inom dessa två zoner är att kuststaten har full överhöghet och ensam fastställer regler för sjöfartens användande av detta område samt genomför eventuella sanktioner för brott mot dessa. Kuststaten har med andra ord full rätt till såväl legislativ som judikativ och exekutiv jurisdiktion, dock får stater inte utan stöd i folkrätten begränsa fartygs rätt till transitpassage eller oskadlig genomfart. Beträffande naturtillgångar av alla slag inom detta område är kuststaten ensam om rätten att utvinna dessa.

I jurisdiktionshänseende skiljer sig nästa zon, den exklusiva ekonomiska zonen, från ovan nämnda områden. Kuststaten har till skillnad från dessa inte längre full överhöghet utan vissa suveräna rättigheter⁸ och därför jurisdiktion när det gäller just dessa men i övrigt, bland annat i sjöfartshänseende, kan den exklusiva ekonomiska zonen likställas med fritt hav. Syftet med en ekonomisk zon är bl.a. att utsträcka en stats jurisdiktion avseende skyddet för den marina miljön. Kuststaten har enligt 1982 års

⁸ UNCLOS, art. 56

konvention både rätt och skyldighet att vidta åtgärder för att skydda havsmiljön i den ekonomiska zonen.

De 12 nautiska milen av den exklusiva ekonomiska zonen som är belägna närmast kusten får av kuststaten klassificeras som angränsande zon. I denna har staten större jurisdiktionsmöjligheter än i övriga delar av den ekonomiska zonen genom att den här är behörig att ingripa exekutivt, både genom att förhindra och bestraffa brott, mot nationella bestämmelser angående tullar, skatter, invandring eller hälsovård, med villkoret att överträdelsen skall ha skett inom statens territorium eller territorialhav.

Med utgångspunkt i den geologiska kontinentalsockeln, alltså delen av havsbotten från fastlandet ut till punkten där djuphavsbotten tar vid, fastställs den juridiska kontinentalsockeln som i detta fall, åtminstone i teorin, kan vara hur lång som helst. För stater som inte har en långsträckt, eller helt saknar, geologisk kontinentalsockel gäller att den juridiska kontinentalsockeln får fastställas omfatta ett område om 200 M från baslinjen och utåt. På kontinentalsockeln är kuststaten exklusiv innehavare av rättigheten att utforska och utvinna såväl icke-levande som levande tillgångar, om dessa tillhör de bevisat bottenlevande arterna. Dock är kontinentalsockeln inte speciellt vare sig intressant eller relevant i sjöfartshänseende då den enbart reglerar användningen av havsbotten och inte vattnet ovan den. Inte heller staters jurisdiktionsmöjligheter i vattenpelaren ovanför kontinentalsockeln skiljer sig från dem som gäller på det fria havet.⁹

Det fria havet definieras motsatsvis och är följaktligen det område som inte omfattas av, av andra stater, uppdragna zoner. Därav följer att ingen stat kan nekas tillgång till det fria havet och inte heller kan lagstifta angående nyttjandet av detta.

I inledningen till detta kapitel angavs att folkrätten stipulerar hur och var en stat får utöva jurisdiktion över det vatten som kan räknas till den statens territorium men därmed inte sagt att övriga områden får användas efter varje stats godtycke, utan även det fria havet omfattas av regleringar. Två av dessa regleringar är att alla fartyg skall föras under en stats flagga, samt att endast fartygets registreringsland, flaggstaten, har rätt att utöva exekutiv jurisdiktion, grundad på såväl nationella lagar som internationella, d.v.s. folkrättsliga, lagar, över fartyg. Dock finns undantag från denna huvudregel.¹⁰ Bland dessa undantag återfinns de fall då ett fartyg på fritt hav ägnar sig åt piratverksamhet eller slavhandel d.v.s. två brott som kan sägas tillhöra kategorin internationella brott, för vilka istället för flaggstatsjurisdiktion, universell jurisdiktion gäller.

Även då ett fartyg helt saknar flagg¹¹ utesluter inte flaggstatsprincipen, som då är helt utan effekt, att representanter från annan stat än flaggstaten har

⁹ UNCLOS, art. 77, 78, Churchill och Lowe, s. 148

¹⁰ UNCLOS, art. 105, 109, 110, 111

¹¹ UNCLOS, art 110 (1 a, b, c)

rätt att exempelvis borda det felande fartyget samt arrestera brottslingar och ta egendom i beslag¹².

Dessa undantag från huvudregeln gäller dock inte örlogsfartyg eller statsägda fartyg som inte är involverade i annat än statlig, icke-kommersiell verksamhet. För dessa sorters fartyg gäller med andra ord huvudregeln att flaggstaten har exklusiv jurisdiktion.

3.1.2 Fartygsregister

Att föra fartygsregister och därmed registrera fartyg under sin flagg var länge en förmån som bara tillkom stater med egen kust medan övriga staters fartygsägare hänvisades att registrera sina fartyg i en kuststats fartygsregister. Exempelvis förbjöd det Schweiziska Förbundsrådet fartyg ägda av medborgare att föra dessa fartyg under den schweiziska flaggan. Denna begränsning varade fram till 1919 då även landomgivna stater, i fredstraktaten med Tyskland, tillerkändes rätten att införa egna fartygsregister. Denna rättighet uttrycktes två år senare i en egen deklaration¹³, vars 31 parter kungjorde att de erkände fartyg såsom hemmahörande i den stat de var registrerade, oavsett om denna stat hade en egen kust. Även 1958 års och 1982 års havsrättskonventioner tillerkänner såväl kuststater som stater utan kust rätten att föra in fartyg i eget register.¹⁴

Att ett fartyg förs in i ett fartygsregister är en bekräftelse på att fartyget får gå under denna stats flagg och får till följd att fartyget knyts till denna stat beträffande bl.a. jurisdiktionsfrågor. Fartyget får också i och med registreringen rätt till diplomatiskt eller konsulärt bistånd från flaggstaten.¹⁵

Staters syn på fartygsregister varierar dock kraftigt och spänner från, i ena änden, öppna register eller bekvämlighetsregister, vilket innebär register helt utan krav på varken ägarens eller besättningens nationalitet (öppna register eller bekvämlighetsregister) till register som endast accepterar fartyg ägda och i huvudsak bemannade av egna medborgare (slutna register). Däremellan finns register som snarast är att beteckna som ett slags hybridregister, men en del stater tillhandahåller, parallellt med sina konventionella register, även ett internationellt register eller andreregister. Exempel på sådana parallella register är Norges och Danmarks internationella register, samt Spaniens andreregister för rederier och fartyg, som inrättats på Kanarieöarna.¹⁶

3.1.2.1 Fartygsregistrering enligt internationell rätt

Artikel 5 i 1958 års konvention och artikel 91 i 1982 års konvention stipulerar att det är varje stats egen skyldighet att fastställa villkoren för att fartyg skall få registreras i statens fartygsregister, anses vara av just den

¹² UNCLOS, art 105, 109

¹³ Declaration recognizing the right to a flag of states having no sea coast

¹⁴ GCHS, art 4 och UNCLOS, art. 90

¹⁵ UNCLOS, art. 27.1 (c) och art. 27.3

¹⁶ Li och Wonham, s. 138, 139, 151

nationaliteten och följaktligen gå under den statens flagg. Utöver det faktum att det skall finnas en reell anknytning, i konventionssammanhang, kallad *genuine link*, mellan staten och fartyget uppställer inte någon av dessa konventioner några krav på dessa villkors utformning. Således ligger det under varje stats exklusiva jurisdiktion att bevilja fartyg sin nationalitet och detta på egenhändigt uppställda villkor, vilket är en väletablerad del av den internationella sedvanerätten enligt ITLOS i Saiga-fallet.¹⁷

Denna möjlighet, som är både en skyldighet och en rättighet, för stater att registrera fartyg visar sig följaktligen också vara en rättighet och skyldighet i det avseendet att andra stater måste respektera ett fartygs nationalitet, oavsett av vilka grunder den tilldelats fartyget.

Skyldigheten att respektera ett fartygs nationalitet klargjordes av Permanent Court of Arbitration (PCA) i Muscat Dhows-fallet¹⁸ där det klart och tydligt uttalades att rätten att besluta om ett fartygs nationalitet och vilka lagar som därmed skall gälla detsamma är en rättighet som tillkommer alla stater. I fallet kom denna beslutsrätt att tillfalla Frankrike som gavs rätt att låta fartyg hemmahörande i Sultanatet Muscat gå under fransk flagg vilket Storbritannien motsatte sig. Skiljedomstolens ståndpunkt i fallet grundades på övertygelsen att ett fartyg är en självständig enhet som kan bli föremål för domstolsprocesser in rem, oavsett ägarens nationalitet.

I och med denna rättighet för stater att avgöra på vilka grunder ett fartyg skall beviljas inträde i statens fartygsregister förlorar en av de stora diskussionerna i frågan sin betydelse, nämligen den om tågorningen för registrering kontra kravet på en reell anknytning. Denna diskussion har förts mellan europeiskt och amerikanskt håll angående var ett registreringsförfarande skall ta sin början; Om det för registrering krävs kontroll från den blivande registreringsstaten eller om denna skyldighet för flaggstaten, kontrollen, inte är nödvändig förrän efter registreringen. Då begreppet *genuine link* ingenstans i folkrätten definieras skulle den mycket väl kunna utgöras av själva registreringen om denna innebär att staten ges möjlighet att utöva den kontroll och jurisdiktion som uppställs som krav i de båda konventionerna.

Mer om detta finns i kapitlet Flag, nationalitet och *genuine link*, samt i analysen i sista kapitlet.

3.1.2.2 Fartygsregistrering enligt svensk rätt

Enligt den svenska sjölagen skall ett fartyg som anses svenskt föras in i det svenska fartygsregistret. Därmed kan det antas att det moment som gör ett fartyg svenskt och därmed anknyter fartyget till Sverige står att finna i den paragraf som innehåller information om fartygsnationalitet. Enligt svensk rätt är ett fartyg att betrakta som svenskt om det till mer än hälften ägs av

¹⁷ The M/V "SAIGA" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, 1999-07-01

¹⁸ France v. Great Britain, The Hague, 1905-08-08. En dhow är ett arabiskt 150-200 tons segelfartyg som användes för handel i området runt Röda havet, Persiska Golfen och Indiska Oceanen.

svenska medborgare eller av svenska juridiska personer och ägandet är utan äganderättsförbehåll.¹⁹ Detta har varit det svenska synsättet sedan 1868 då den första författningen²⁰ på området antogs, med den skillnaden att kravet på svensk ägarandel med tiden satts ned från ursprungliga två tredjedelar till minst hälften.

3.1.2.3 Bekvämlighetsregister

Fartygsregister kan, som angivet i avsnitt 3.1.2, vara olika strikta i inställningen till utländskt ägande, varför det är svårt att avgöra var gränsen går för vad som är ett s.k. bekvämlighetsregister och vad som inte är det. Även upphovsmännen till Rochdale-rapporten²¹, den mest omfattande och uttömmande definitionen av bekvämlighetsregister, medger att det inte är en lätt sak att definiera dessa. Rapporten ställer upp sex kriterier, av vilka ett eller flera kan uppfyllas av stater, utan att dessa därför skall räknas till kategorin bekvämlighetsstater, då endast stater som uppfyller samtliga kriterier skall räknas till kategorin fartygsregister av bekvämlighetstyp.²²

Kriterierna är:

1. Registerstaten tillåter icke-medborgare att äga och kontrollera fartyg,
2. Tillträde till och överföring från registret är enkelt. Registerstaten tillåter även registrering via konsulat,
3. Skatten på inkomst från fartyg är låg eller obefintlig,
4. Registerstaten kommer, under förutsebara omständigheter, inte vara i behov av sitt registrerade tonnage. Dock av de visserligen små, men många, registreringsintäkterna,
5. Fartygsbemanning med utländska medborgare är fritt tillåtet,
6. Registerstaten saknar makt och/eller vilja att införa nationella eller internationella bestämmelser beträffande dess fartygsägare. Inte heller har staten intresse av att utöva jurisdiktion eller kontroll över dem.

Skillnaden mellan öppna register och register av bekvämlighetstyp torde, om sådan åtskillnad låter sig göras, vara att öppna register är en extrem form av bekvämlighetsregister, det vill säga ett register helt utan krav på nationalitet för vare sig ägare, besättning eller den som kontrollerar fartyget. Dock följer det inte nödvändigtvis av själva öppenheten att registret är bekvämt; även stater med öppna register kan utöva effektiv kontroll och jurisdiktion över fartyg.

3.1.3 Statens ansvar för registrerade fartyg

Med ett fartygsregister uppkommer ett ansvar för registerstaten att tillse att de internationella bestämmelserna för flaggstater, och därmed sjöfarten,

¹⁹ Sjölag (1994:1009), 1kap. 1, 1§ och 2 kap, 1§.

²⁰ 1868 års kungliga förordning angående pass- och nationalitetshandlingar för svenska, till orter utanför Sverige gående fartyg, 2§.

²¹ Committee on Inquiry into Shipping: London, HMSO 1970, Cmnd 4337

²² Ibid. s. 183

följs. Enligt 1958 års och 1982 års konventioner är den jurisdiktion som flaggstaten har rätt att utöva även en skyldighet i form av krav på viss nationell lagstiftning, bl.a. angående sjösäkerhet.

Frågan om en stats jurisdiktion över ett fartyg och dess besättning är helt beroende av var fartyget vid tillfället befinner sig. Som nämnts i kapitel 3.1.1 minskar en kuststats möjligheter till kontroll över sjöfarten ju längre ut från dess kust ett fartyg befinner sig. Samtidigt med detta ökar istället registreringslandets, d.v.s. flaggstatens, maktbefogenheter över fartyget för att väl ute på fritt hav helt ta över jurisdiktionen i enlighet med principen om flaggstatskontroll. Det faktum att flaggstaten har exklusiv exekutiv jurisdiktion över sina fartyg innebär att händelser ombord ett fartyg skall betraktas som inträffade på flaggstatens faktiska territorium men skall därmed inte förväxlas med den populära, men felaktiga, beskrivningen av ett fartyg som en flytande del av flaggstatens landmassa (the floating island doctrine). Således utgör nationaliteten för fartyg ett sedvanerättsligt anknytningsmoment i likhet med den aktiva personalitetsprincipen, även kallad nationalitetsprincipen, för fysiska personer. Jurisdiktionen en flaggstat utövar över ett fartyg kan därför sägas vara kvasi-territorell och omfattar därmed inte bara fartyget, utan även föremål och personer samt dessa personers handlingar.²³

Flaggstatsprincipen uttrycktes första gången 1927 i det så kallade Lotusfallet²⁴ då Permanent Court of International Justice (PCIJ) i folkrättslig praxis införde regeln.

Fallet i PCIJ gällde en kollision mellan två fartyg, ett turkiskt och ett franskt. Kollisionen skedde på fritt hav varför jurisdiktionsfrågan blev aktuell, i synnerhet då den franske styrmannen åtalades i Turkiet vilket Frankrike motsatte sig. Domstolen menade att Turkiet inte brutit mot folkrätten i och med sitt åtal av den franske styrmannen, då båda flaggstater vid en kollision på internationellt vatten måste anses ha jurisdiktion över samtliga inblandade parter.

Domstolens utslag kan, och kom senare att, ifrågasättas eftersom det byggde på resonemanget, som kom att kallas Lotusprincipen, vilket innebar att det var bristen på ett uttryckligt folkrättsligt förbud för Turkiet att åtala den franske styrmannen som gjorde åtalet tillåtligt – inte en uttrycklig rätt eller plikt att agera.

Senare, i 1958 och 1982 års konventioner, ändrades Lotusdomens effekt på jurisdiktionsfrågan vid kollisioner på fritt hav till att stipulera att endast flaggstaten eller staten där en åtalad besättningsmedlem är medborgare har jurisdiktion över honom eller henne i frågan.²⁵

²³ Bin Cheng, Studies in international space law, s. 73

²⁴ PCIJ, Series A, No.10, 1927

²⁵ GCHS, art. 11.1, UNCLOS, art. 97 (1)

3.1.3.1 Jurisdiktionskonkurrens 1

Så länge ett fartyg befinner sig på fritt hav är inte jurisdiktionsfrågan något stort problem, inte ens vid eventuella kollisioner mellan fartyg hemmahörande i olika stater. Det är istället vid passage över andra staters havsområden, exempelvis vid oskadlig genomfart och transitpassage, som problem i form av konkurrens om jurisdiktionen kan uppstå.

I princip har kuststaten oinskränkt jurisdiktion över ett utländskt fartyg när det befinner sig på kuststatens inre vatten eller territorialhav, men enligt folkrättslig praxis underlåter ofta kust- eller hamnstaten att utöva denna, så länge ett eventuellt brott endast rör fartygets interna angelägenheter och kuststaten därför inte har något egentligt intresse av ett avgörande i frågan. De fall där kuststaten däremot kan ha ett intresse av ett avgörande eller av ansvarsfrågan kan vara exempelvis vid miljöbrott eller brott mot säkerhetsföreskrifter då dessa brott drabbar kuststaten på ett helt annat sätt. För Sveriges del har detta lösts genom ett stadgande i Fartygs säkerhetslagen (FsL.) att denna lag gäller alla fartyg inom svenskt sjöterritorium, oavsett nationalitet.²⁶

För avgörandet av dylika jurisdiktionsfrågor finns i folkrätten två tillvägagångssätt: det franska och det angloamerikanska.²⁷

Den franska skolan menar att så länge effekterna av en handling endast påverkar fartygets besättning och miljön ombord på fartyget, d.v.s. då handlingen är en rent fartygsintern angelägenhet, behåller flaggstaten full jurisdiktion över denna händelse. Om handlingen däremot kan antas ge effekt även utanför fartyget genom att externa skador riskerar att uppstå tar kuststaten över jurisdiktionen i frågan.

Inom den angloamerikanska skolan accepteras inte denna gränsdragning, utan kuststatens jurisdiktion även över utländska fartyg betonas starkt. Dock finns generösa möjligheter till undantag för rent fartygsinterna händelser, utan synlig effekt för kuststaten, då jurisdiktionen av ren hövlighet lämnas till flaggstaten.

Dessa två tillvägagångssätt delar synen på jurisdiktion över de rent fartygsinterna situationerna, men inte beträffande händelser som även involverar kuststaten eller dess invånare. Dock blir effekten av dessa två synsätt i stort sett densamma, trots att de i tillvägagångssätt ser ut att skilja sig en hel del från varandra. Tillkommer gör dessutom det faktum att det är kuststaten som ensam avgör gränsen för sin jurisdiktion, om än inte geografiskt och de flesta stater låter flaggstatsprincipen avgöra, även på eget sjöterritorium.

Det finns dock undantag från principen att flaggstaten sköter de fartygsinterna fallen. Dessa är då de utgörs av grov brottslighet vilka en kuststat oftast inte accepterar på sitt sjöterritorium eller när brott riktas mot kuststatens intressen. Vad som anses vara sådan grov brottslighet att

²⁶ FsL. 1:1

²⁷ Kasoulides, 1993, s. 24 f.f.

myndigheter har rätt att ingripa är exempelvis våldsbrott, medan brott mot tullbestämmelser är exempel på brott mot statens intressen.

I ett svenskt rättsfall från 1987²⁸ ansåg inte Svea Hovrätt att olaga vapeninnehav ombord ett sovjetiskt fartyg på svenskt territorialhav utgjorde sådant brott mot allmänt intresse att Sverige skulle anses ha jurisdiktion i frågan, medan Högsta Domstolen kom till motsatt slutsats i frågan. Beträffande de övriga brotten i fallet, olaga frihetsberövande och grovt tillgrepp av fortskaffningsmedel, som följde när den tilltalade Estnische styrmannen, i syfte att fly från Sovjetunionen, kapade fartyget och tvingade detta till Gotland, torde dessa anses tillhöra kategorin grova brott över vilka kuststaten har jurisdiktion.

3.1.3.2 Jurisdiktionskonkurrens 2

Som har framkommit ovan kan konkurrens finnas mellan flaggstaten och exempelvis kuststaten i frågan om vem som skall anses ha jurisdiktion.

Ett annat fall av jurisdiktionskonkurrens kan uppstå beträffande frågan om vilken stat som skall anses vara flaggstat för ett visst fartyg. Anledningen till detta är sättet att hyra ut fartyg utan besättning, s.k. bareboat charter, där fartyget utöver den vanliga ägarregistreringen även registreras i staten där hyrestagaren finns. Detta leder därför till att fartyget under hyresperioden återfinns i två nationella fartygsregister, vilket strider mot regeln att alla fartyg i internationell trafik skall ha (endast) en flaggstat. I vissa länder upphävs dock registreringen i den ursprungliga flaggstaten tillfälligt under hyresperioden, men inte i alla avseenden och det är vid dessa problem kan uppstå.

Enligt svensk rätt torde det vara så att registreringen inte anses vilande under hyresperioden. Men i vissa avseenden kan detta ändå bli effekten av överenskommelser mellan ägaren och hyrestagaren. Exempel på detta finns i Sjömanslagen, vars 59§ medger att denna lag, efter medgivande av Transportstyrelsen, under hyresperioden inte skall gälla fartyget.²⁹

I dagens gällande folkrätt finns inga bestämmelser som reglerar detta problem, utan det lämnas till de två involverade nationella lagstiftningarna. Det enda internationella instrument som reglerar detta är United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships³⁰, vilken inte trätt i kraft och troligtvis inte heller kommer att göra det. Denna konvention delar på begreppen flaggstat och registreringsstat, vilket skiljer sig från det traditionella synsättet att dessa alltid är samma stat. Huruvida detta är ett pragmatiskt synsätt eller om nyttan med detta bara en chimär kan diskuteras men kommer inte att få betydelse för den fortsatta framställningen.

Inom lufträtten har problemet med osäkerhetsmomentet angående nationalitetsfrågan som två parallella registreringar för med sig lösts genom

²⁸ NJA 1987 s.473

²⁹ Förordning om medgivande enligt sjömanslagen, 1§

³⁰ Art. 11 (1) och art. 12.

en i efterhand tillkommen reglering i Chicagokonventionen. Bestämmelsen innebär att de skyldigheter som en konventionsansluten registreringsstat har beträffande sina luftfartyg, vid uthyrning eller liknande arrangemang, helt eller delvis kan föras över till hyrestagarstaten. Effekten av detta är att den ursprungliga registreringsstaten under hyresperioden är befriad från det operativa ansvaret, och därmed rollen som flaggstat, i så stor utsträckning som avtalet stipulerar.³¹

3.2 Fartyget

3.2.1 Skyldighet att föra flagg

Enligt både 1958 års och 1982 års konventioner anses fartyg vara av den nationalitet under vars flagga fartyget har rätt att framföras.³² Flaggan skall föras synlig ombord vid alla tillfällen då det kan anses vara nödvändigt, exempelvis då fartyget befinner sig på annan stats sjöterritorium eller hamn och givetvis då nationell lag kräver eller påbjuder det. Alla fartyg skall, som ovan angivet, framföras under en stats flagga, varken mer eller mindre.³³ Något som kan sägas vara ett undantag från detta krav är att fartyg även kan gå under en internationell organisations flagg. Exempel på detta är FN- och IAEA-flaggade fartyg.³⁴

3.2.2 Statslöshet och konsekvenser därav

Ett fartyg utan flagg och därmed utan synlig nationalitet, saknar det skydd folkrätten i praktiken erbjuder fartyg, men detta gäller fartyg som någon gång vistas på internationellt vatten (i.e. fritt hav) då det är först då ett folkrättsligt skydd kan aktualiseras.³⁵

Denna princip uttrycktes i engelsk domstol 1948, i fallet *Naim Molvan v. Attorney General for Palestine*³⁶, där fartyget Asya var föremål för bedömning. Asya stoppades och togs omhand av ett brittiskt örlogsfartyg på sin väg över fritt hav. Hon hade ingen synlig flagg, varför nationaliteten var svårbestämd. Vid upptäckt hissades dock den turkiska flaggan och senare det som skulle komma att bli Israels flagga. Fartyget medförde heller inga papper på någon nationalitet. På grund av Asyas bedömda statslöshet fanns ingen grund för att anse arresteringen olaglig och domstolen menade att Asya inte heller kunde räkna med lagligt skydd från någon stat.

Inte heller fartyget Four Roses i det amerikanska fallet *United States v. Marino-Garcia*³⁷ förde någon flagg på sin färd över fritt hav i närheten av Kuba vilket föranledde domstolens uttalande att ”fartyg utan nationalitet är

³¹ Convention on International Civil Aviation, art. 83 bis

³² GCHS, art. 6, UNCLOS, art. 91

³³ GCHS, art. 6, UNCLOS, art. 92

³⁴ UNCLOS, art. 93

³⁵ Rienow, s. 14

³⁶ [1948] A.C. 351

³⁷ 679 F.2d 1373, 1985 A.M.C. 1815

internationella parior utan internationellt erkänd rätt att fritt navigera på fritt hav”³⁸

Även om de två uttryckta principerna kan anses hållbara skall dessa två rättsfall i sin helhet dock inte tolkas som representativa för gällande internationell rätt angående statslösa fartyg. Dels är detta utslag från nationella domstolar och skall därför behandlas endast som vägledande, dels måste de två ingripande staternas politiska motiv för agerandet vägas in. Anledningen till att USA, i *Marino-Garcia*-fallet, fann sig ha jurisdiktion över ett till synes statslöst fartyg beror endast på att både amerikansk praxis och lagstiftning³⁹ stipulerar amerikansk jurisdiktion över sådana fartyg, och detta ipso facto.

Utöver detta bör det faktum att ingen av de agerande staterna riskerade några som helst repressalier på grund av sitt handlande då ingen annan stat, ens i efterhand, kunde agera som flaggstat, tas med i bedömningen av huruvida detta förfarande speglar en internationell ståndpunkt. Det var troligtvis därför Storbritannien, utan att behöva räkna med någon påföljd, kunde skapa en regel som passade för ändamålet och därmed hejda Asya.⁴⁰

Följaktligen kan man troligtvis slå fast att ett fartygs statslöshet, enligt dagens folkrätt, inte i sig är skäl för vilken stat som helst att hävda jurisdiktion över eller att hejda ett fartyg eller belägga det med kvarstad, åtminstone inte på fritt hav. Att detta skulle vara en orimlig effekt av statslöshet står klart efter ett tankeexperiment där en stat antingen slutar att existera eller inte längre uppfyller kriterierna för att räknas som stat⁴¹ och därmed inte kan göra anspråk på jurisdiktionen över fartyg.

Huvudregeln att vilken stat som helst med hjälp av sina inhemska fartyg inte får hindra eller på annat sätt vidta säkerhetsåtgärder i syfte att förmå ett statslöst fartyg att stanna, gäller i viss mån inte örlogsfartyg då dessa får, om de på fritt hav möter ett statslöst fartyg, genomsöka detta.⁴²

³⁸ Özçayir, s. 9

³⁹ 21 U.S.C., § 955a. Anledningen till denna bestämmelse var att skaffa sig ett verktyg för att motverka den omfattande narkotikahandeln på fritt hav.

⁴⁰ Matlin, s. 1026, Anderson, s. 142

⁴¹ Kriterier enligt internationell sedvanerätt, kodifierad i Montevideokonventionen, art. 1

⁴² UNCLOS, art. 110 (1.d)

4 Flagg, nationalitet och genuine link

4.1 Bakgrund

Den i det förra kapitlet beskrivna rätten för stater att registrera fartyg under sin flagg enligt egenhändigt uppställda villkor är beroende av en annan rättighet, vilken för andra stater blir en skyldighet, nämligen att stater är skyldiga att respektera ett fartygs nationalitet oavsett på vilka grunder den tilldelats fartyget. Utan det sistnämnda kravet skulle staters registreringsrätt helt förlora sin betydelse och bli beroende av exempelvis bilaterala avtal mellan stater om att respektera varandras registreringsgrunder och -förfaranden.

Den nämnda rätten för en stat att bevilja fartyg inträde i sitt fartygsregister och därmed tillerkänna fartyget sin nationalitet är emellertid inte absolut och har från olika håll och vid flertalet tillfällen blivit föremål för begränsningar i form av krav på en existerande koppling, kallad *genuine link*, mellan fartyget och dess registreringsstat. Första gången en sådan begränsning aktualiserades i fartygssammanhang var i och med tillkomsten av 1958 års Genèvekonvention om det fria havet. I och med införandet av denna bestämmelse frångick man det synsätt som kom till uttryck i bl.a. Muscat Dhows-fallet, som beskrevs i förra kapitlet, och enligt vilket det tillkommer stater att själva avgöra vad som krävs för att låta ett fartyg inneha statens nationalitet. Denna begränsning skulle komma att upprepas i 1982 års havsrättskonvention och omformuleras, utökas och preciseras i 1986 års fartygsregistreringskonvention⁴³.

4.1.1 1958 års och 1982 års havsrättskonventioner

Bestämmelsen i artikel 5 i 1958 års konvention ser i första stycket ut att följa ovan nämnda praxis, men innehåller i sitt andra stycke ett krav på att det mellan fartyget och staten måste finnas en *genuine link*.

Konventionen från 1958 är ett resultat av det arbete att kodifiera havsrätten som ILC inledde 1949.⁴⁴ En av frågorna ILC uppmärksammade var nationalitetsfrågan, med vilken andra frågor följde.

Det faktum att ingen stat kan hävda överhöghet över fritt hav på annat sätt än som flaggstat över sina fartyg var samtliga av ILC:s representanter redan från början överens om var en väl etablerad del av havsrätten. Även behovet av lag och ordning på det fria havet konstaterades. Vad alla däremot inte var helt eniga om var hur stor friheten var för stater att tilldela fartyg sin

⁴³ United Nations Convention on the Conditions for Registration of Ships

⁴⁴ Resolution 174 (II), Wefers Bettink, s. 80

nationalitet. Man var väl medveten om problemet med vissa staters liberala inställning till att införa fartyg i sina register varför frågan om villkor för registrering uppkom. Systemet med liberal registrering hade såväl motståndare som förespråkare. Motståndarna ansåg att folkrätten mycket väl kunde ålägga stater att begränsa sina registreringsvillkor medan den mer liberala gruppen ansåg att staters suveränitet omöjliggjorde några som helst ingrepp i staters rätt att antingen ställa upp villkor eller att låta bli att göra det. I omröstningen kunde konstateras att majoriteten av staterna (alla utom Panama) ansåg att folkrätten fick uppställa principer för att begränsa beviljandet av nationalitet för fartyg.

1958 års konvention var, som sagt, ett första försök att införa kravet på en *genuine link* beträffande fartyg och nationalitet. Dock hade kravet på en *genuine link* dykt upp redan femtio år tidigare men då i ett fall beträffande en persons medborgarskap istället för ett fartygs nationalitet. Trots att analogin kan anses aningen djärv försåg fallet motståndarna till öppna fartygsregister med en hel del argument för sin sak.

Fallet⁴⁵ rörde en före detta tysk medborgare, Nottebohm, som i praktiken bodde i Guatemala, och som i samband med andra världskrigets början istället ansökte om medborgarskap i Liechtenstein. Den enda anknytning han hade till Liechtenstein var en där bosatt broder. Nottebohm erhöll önskat medborgarskap vilket man dock inte tog hänsyn till i Guatemala, utan deporterade honom och konfiskerade hans egendom med hänvisning till hans tyska medborgarskap. Domstolen konstaterade att Guatemala inte erkänt Liechtensteins rätt att skydda Nottebohm i egenskap av medborgare och ställde sig sedan frågan huruvida Guatemala, enligt folkrätten, hade skyldighet att respektera Nottebohms nationalitetsbyte trots att detta skett enbart i syfte att undgå deportation. Domstolen menade att stater ensamma uppställer villkor för beviljandet av medborgarskap men att andra stater inte har någon skyldighet att respektera ett medborgarskap om ingen faktiskt anknytning, en *genuine link*, finns mellan personen och den nya medborgarstaten, vilket det enligt domstolen inte fanns i Nottebohms fall.

Domstolen ansåg i Nottebohm-fallet att varje stat, utifrån dess befolkningsförutsättningar, själv bäst avgör på vilka grunder dess nationalitet skall tillerkännas personer. Men att det är en helt annan sak att andra stater eventuellt inte kommer att erkänna beslutets grund och därmed beslutet. Det fanns inget som hindrade Nottebohm att ansöka om, och beviljas, medborgarskap i Liechtenstein, utan problemet aktualiserades först efter beviljandet, i och med Guatemalas vägran att erkänna medborgarskapsbytet. Samma sak gäller för fartyg. De länder som har fartygsregister av typen öppna register eller andraregister/internationella register ställer inga direkta anknytningskrav för registrering och om samma resonemang som användes i Nottebohm-fallet applicerades på fartyg skulle det kunna leda till att när ett fartyg väl är registrerat i en stat har en *genuine link* skapats mellan fartyget

⁴⁵ The Nottebohm Case, Liechtenstein v. Guatemala, [1955], ICJ Reports, 4

och staten samt att dessa stater får registrera vilka fartyg som helst som sina egna men att andra stater inte skulle behöva respektera detta.

Inställningen att registreringen utgör denna *genuine link* delades av USA och de flesta länder som har fartygsregister med liberala krav på anknytning. Dessa länder menade att principen om en stats suveränitet inte fick inskränkas genom att kräva att det mellan fartyget och staten måste finnas en *genuine link*. Motståndarna till detta synsätt, och till bekvämlighetsregister överhuvudtaget, ansåg att det var omöjligt för en stat att införa ett fartyg i sitt register utan att samtidigt ta på sig skyldigheten att utöva jurisdiktion över det och att detta var möjligt bara om det, mellan staten och fartyget, fanns en koppling utöver själva registreringen.

Kravet på en existerande *genuine link* mellan stat och fartyg återfinns numera i både 1958 års GCHS och i 1982 års UNCLOS och får därmed anses utgöra en del av sedvanerätten på området, i synnerhet då även det, till en början, kritiska lägret senare accepterade kravet. Vad man dock inte får glömma i sammanhanget är att ingen av konventionerna närmre går in på vad som skall utgöra en sådan *genuine link* som nämns och vad resultatet blir om en sådan inte finns.

Begreppet *genuine link* kopplas i artikel 5 i 1958 års konvention ihop med kravet på flaggstatens utövande av effektiv jurisdiktion och kontroll i administrativa, tekniska och sociala frågor, vilka preciseras i artikel 10. Dock avslutas preciseringen med kravet på en flaggstat att även följa *allmänt accepterad internationell standard*⁴⁶, det vill säga parterna till 1958 års konvention kan anses vara bundna av traktater eller konventioner till vilka de i egentlig mening inte är parter.

Detsamma gäller för 1982 års konvention, med den skillnaden att dessa internationella standarder är inkorporerade i själva konventionen då denna är av senare datum än dessa standarder.

Enligt IMO utgörs denna allmänt accepterade standard av följande konventioner:

1. International Convention for the Safety of Life at Sea, (SOLAS 1974)
2. Protocol to the International Convention for the Safety of Life at Sea, (SOLAS 1978)
3. International Convention on Loadlines, (LOADLINES 1966)
4. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, (COLREG 1972)
5. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, (STCW)
6. International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 1969)

⁴⁶ GCHS, art. 10 (2)

7. International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR 1979)⁴⁷

Av denna information kan slutsatsen dras vad begreppet *genuine link* innehåller, men inte vad det till fullo består av då det inte är någon uttömmande beskrivning varför vidare tolkning krävs.

4.1.2 1986 års fartygsregistreringskonvention

Ett i sammanhanget relevant dokument är Fartygsregistreringskonventionen från 1986 vars syfte bland annat är att förtydliga begreppet *genuine link*, eller som uttryckt i dess preambel, stärka denna koppling.

Vid tillkomsten av konventionen skrevs i en pressrelease från UNCTAD att det, i och med tillkomsten av denna, för första gången fanns ett internationellt instrument med en definition av den *genuine link* som enligt internationell rätt skall finnas mellan ett fartyg och dess flaggstat.⁴⁸ Detta är i viss mån sant och hade varit så i ännu större utsträckning om det vore troligt att konventionen skulle komma att träda i kraft. Detta sker, enligt konventionens 19:e artikel, 12 månader efter det att minst 40 stater, vars samlade tonnage utgör minst 25 % av världens tonnage, blivit parter till konventionen. Men att detta kommer att ske är inte troligt då endast 11 stater, som tillsammans representerar endast 1,4 % av världstonnaget, blivit parter till konventionen under de drygt 20 år den funnits tillgänglig.⁴⁹

Trots UNCTAD:s storslagna presentation är fartygsregistreringskonventionen, i likhet med konventionerna från 1958 och 1982, ett resultat av ett hårt kompromissande stater emellan, med resultatet att språket i även denna konvention är vagt och oprecist, varför den inte i någon större utsträckning bidrar till att klargöra den rättsliga innebörden av begreppet *genuine link*. Det tydligaste exemplet på detta är bestämmelserna beträffande regleringen av ägar- respektive besättningsnationaliteten.⁵⁰ Angående dessa är de enda krav konventionen uppställer att registreringsstaten i sin lagstiftning skall uppställa *lämpliga krav* på nationell ägarandel och vad som utgör ägande är även det illa definierat.⁵¹ Detsamma gäller kravet på besättningsnationalitet; även där lämnas till flaggstaten att avgöra hur stor andel som motsvarar konventionens krav på att besättningen skall bestå av en *tillfredsställande andel* medborgare eller invånare.

⁴⁷ Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization, s. 10 och 11

⁴⁸ UNCTAD Information Unit, UN Doc. No. TAD/INF/1770, 7 februari, 1986.

⁴⁹ Status of multilateral treaties, UNCTAD, TD/B/INF.192, 13 juli, 1995

⁵⁰ Art. 7, 8 och 9 samt Sohn och Noyes

⁵¹ Matlin, s. 1055

4.2 FAO och IMO i samarbete

Försök att definiera begreppet *genuine link* har också gjorts av en av FN:s Generalförsamling tillsatt arbetsgrupp, vilken bestod av IMO och FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations) i samarbete.⁵² Arbetsgruppens område var fiskefrågor och rörde därför fiskefartyg och syftet var att motverka illegalt fiske som emanerar ur tveksamma flaggförhållanden. Trots att en av arbetsgruppens uppgifter var att definiera vad en *genuine link* mellan ett fiskefartyg och dess flaggstat är och trots att denna oklarhet i viss mån var problemets kärna avstod gruppen från att göra detta. Istället koncentrerades arbetet kring en inriktning på frågan om hur en flaggstat kan utöva effektiv jurisdiktion över fiskefartyg registrerade i staten. Det enda arbetsgruppen beslöt i frågan var att flaggstater skall följa och utöva den jurisdiktion över fiskefartyg som den internationella rätten tillåter och ålägger dem att göra.

Även på egen hand, under arbetet med att ta fram ett avtal för att främja åttlydnaden av andra fiskebestämmelser⁵³, beslöt FAO att en bestämmelse med ett krav på en *genuine link* mellan stat och fartyg nödvändigtvis måste utelämnas för att avtalet överhuvudtaget skulle komma till stånd.

4.3 Jämförelse med lufträttens nationalitetsbestämmelser

Kravet på en existerande *genuine link* mellan fartyg och stat är också anledningen till att registreringen endast är en bekräftelse på fartygets nationalitet, vilket nämdes i kapitel 3.1.2 om fartygsregister. Vore inte denna koppling nödvändig skulle inte heller oenighet råda om huruvida begreppen flaggstat, registreringsstat och fartygets nationalitet betyder samma sak eller inte.

Ett exempel på internationell lagstiftning på ett område som bär viss likhet med regleringen av fartyg, men där nationalitetsfrågan lösts på ett kort och koncist sätt, är luftfartsregleringen i Chicagokonventionen. Där sägs helt enkelt att ett luftfartyg är av registreringsstatens nationalitet.⁵⁴ Detta ändras till viss del i de två avtalen International Air Services Transit Agreement och International Air Transport Agreement, vilka kräver att det företag som en stat utsett som sin nationella transportör skall vara under *substancial national ownership*. Detta krav återfinns i del flesta av de bilaterala avtal, använda av stater i syfte att avtala om tilldelning av flyglinjer dem emellan. För avtal av denna typ är det av vikt att den transportör som staten utser som

⁵² FN:s Generalförsamlings resolution nr. 54/32, 2000-01-19 och dess resultat, Report of the Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on Illegal, Unregulated and Unreported Fishing and Related Matters

⁵³ Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas.

⁵⁴ Convention on International Civil Aviation, Chicago, art. 17

sin nationella transportör ägs och kontrolleras inom statens gränser. Om så visar sig inte vara fallet kan avtalsslutande stat återta sitt tidigare lämnade godkännande av transportören.

Vissa avtal av denna typ går så långt att avtalsslutande stat endast godkänner en viss transportör under förutsättning att denna, i trafiken på de avtalade rutterna, bemannar sina flygplan med medborgare i staten som upplåter just den flyglinjen.

Det är denna skillnad mellan sjö- och luftfartens syn på och hantering av nationalitet som undantar lufttransportsektorn från fenomenet bekvämlighetsflagg.

4.4 Sammanfattning

Detta kapitel har synliggjort begreppet *genuine link* och redovisat dess betydelse för begränsningen av staters fria skön beträffande att, genom registrering, tillerkänna fartyg sin nationalitet.

Det är följaktligen ett krav för nationalitet, att en *genuine link* skall finnas mellan staten och fartyget, men vad denna består av står inte att läsa i någon av de ovan redovisade konventionerna, varför det hittills framstår som ett krav utan vare sig substans eller efterlevnad. Detta intryck förstärks av att de försök som gjorts att definiera denna koppling mellan stat och fartyg antingen misslyckats eller så har uppgiften omtolkats till att gälla nationalitet och jurisdiktion, vilket var fallet vid IMO:s och FAO:s försök. Trots att resultatet av deras samarbete inte blev det ursprungligt planerade kan slutsatser dras av detta, även om det redan från början stod klart att frågan om vad en *genuine link* är är nära sammanlänkad med nationalitets- och jurisdiktionsfrågan. Men att konstatera att *genuine link* hänger ihop med nationalitet och jurisdiktion, vilket står tydligt uttryckt i artikel 5 i 1958 års konvention som säger att det mellan fartyg och flaggstat skall finnas en *genuine link* och att flaggstaten i synnerhet skall utöva effektiv jurisdiktion, räcker inte, eftersom betydelsen fortfarande är oklar.

Eftersom nämnda traktater är folkrättsliga dokument skall de, vid oklarheter, tolkas i enlighet med de folkrättsliga reglerna i Wienkonventionen om traktaträtten, vilket sker i nästa kapitel.

5 Traktaträtten

I förhållandet mellan 1958 års och 1982 års konventioner gäller att för stater som är parter till den tidigare och som även har blivit parter till den senare har 1982 års konvention företräde.⁵⁵ För de parter till 1958 års konvention som har valt att avstå från 1982 års UNCLOS gäller naturligtvis fortfarande den tidigare. På grund av detta, samt eftersom 1982 års konvention är en utveckling av 1958 års konvention är båda konventionerna av intresse när det gäller tolkningen av en bestämmelse.

Som ovan nämnt utgör bestämmelser som sammanfaller i 1958 års och 1982 års konventioner internationell sedvanerätt. Svaret på varför det är så och vad som kan tänkas utgöra den internationella sedvanerättens svar på vilka krav densamma ställer på staters registreringsvillkor, d.v.s. vad en *genuine link* kan vara, återfinns i traktaträtten.

Den internationella sedvanerätten intar en speciell ställning bland de folkrättsliga rättskällorna⁵⁶ då den kräver dels ett påvisande av en allmän praxis bland stater, dels att stater skall följa denna praxis på grund av en övertygelse att detta agerande är det rätta, d.v.s. att en *opinio juris* finns bland stater. International Law Commission (ILC) är det organ som leder arbetet med en kodifiering av sedvanerätten, vilket bl.a. skett med havsrätten på så sätt att de bestämmelser i UNCLOS som även finns i äldre traktater på området därför anses vara en återspeglning av den internationella sedvanerätten.

5.1 Tolkning av traktater enligt Wienkonventionen

Enligt artikel 4 i 1969 års Wienkonvention om traktaträtten (VCLT), vilken trädde i kraft 1980, kan konventionen inte ges retroaktiv verkan, utan staterna måste redan vid ingåendet av traktaten som skall tolkas vara bunden av Wienkonventionen. Dock är Wienkonventionens artiklar 31-33 att anse som internationell sedvanerätt och därför bindande och giltiga för tolkning av alla slags traktater, så även 1958 års konvention om det fria havet trots att denna tillkom tidigare än 1980. Denna ståndpunkt har bekräftats av rättsvetenskapsmän⁵⁷, stater⁵⁸ samt internationella tribunaler och domstolar.

Ett exempel på detta är att ICJ, i domen i gränsdragningstvisten mellan Botswana och Namibia i fallet *Kasikili/Sedudu Island*, lät meddela att tolkningsreglerna i Wienkonventionens artikel 31 har sin motsvarighet i

⁵⁵ UNCLOS, art. 311 (1)

⁵⁶ ICJ Statute, art. 38 (b)

⁵⁷ Sinclair och Bernhardt

⁵⁸ Botswana och Namibia i *Kasikili/Sedudu Island*, [1999], ICJ Rep. 4 och Nya Zeeland och Frankrike i *The Rainbow Warrior Arbitration*, ILR, vol. 82

den internationella sedvanerätten och att dessa därför kunde tillämpas även på ett avtal slutet mellan länderna 1890 och där ingen av parterna ens var parter till Wienkonventionen.⁵⁹

Beträffande Wienkonventionens artikel 33 har inte ICJ uttalat sig om huruvida denna speglar sedvanerätten. Detta har däremot Europadomstolen (European Court of Human Rights) gjort i åtminstone två fall.⁶⁰ Dock kommer inte artikel 33 att beröras i detta sammanhang.

5.2 Tolkningsoperation

Traktaterna som är föremål för tolkning är i detta fall, som ovan nämnt, 1958 och 1982 års konventioner. Eftersom dessa konventioner i stor utsträckning liknar varandra kommer begreppet *genuine link*, i var och en av dem tolkas parallellt, med samma tolkningsmetod, i syfte att utröna den gemensamma partsviljan. Denna måste, enligt ILC, antas reflekteras i konventionens text, varför textens betydelse först måste klarläggas, till skillnad från arbetsmetoden där parternas vilja är utgångspunkten för tolkningen.⁶¹

5.2.1 Grundläggande tolkningsmedel

För att klarlägga den verkliga betydelsen av begreppet *genuine link*, utöver den knapphändiga information de båda konventionerna ger, nämligen att flaggstaten skall utöva effektiv jurisdiktion över sina fartyg, anger artikel 31 (1) i VCLT⁶² att den gängse meningen av det undersökta uttrycket skall användas, både i sin vardagliga och sin fackspråkliga betydelse, både ur historiskt och ur ett mer dynamiskt perspektiv. Eftersom begreppet *genuine link* inte är ett, i detta sammanhang, tidigare definierat begrepp ges inte i någon av konventionerna någon tillräcklig vägledning mer än att kopplingen mellan stat och fartyg skall vara äkta, till skillnad från falsk, och att en flaggstat måste ha möjlighet att utöva effektiv kontroll och jurisdiktion över fartyget. Då detta inte räcker, utan begreppet förblir vagt, används bestämmelsens *sammanhang* tillsammans med dess *ändamål och syfte* som tolkningshjälpmedel.

⁵⁹ I domen, p. 18, medges explicit att VCLT:s art. 31 är sedvanerätt och i p. 20 sägs att ICJ i fallet ämnar applicera VCLT:s tolkningsregler i sin helhet, d.v.s. antyder att även dessa utgör sedvanerätt. Detta bekräftas även av ICJ i *Iran v. USA, Oil Platforms*, ICJ Rep. 1996 (II), s. 812, p. 23 och *Quataar v. Bahrain, Jurisdiction & admissibility (II)*, ILR, vol. 102, s. 59 och *Guinea Bissau v. Senegal*, ICJ Rep. 1991, 52, p. 48 (beträffande i synnerhet art. 32)

⁶⁰ *Golder v. UK* (Series A No. 18, 1975, p. 29) och *James v. UK* (Series A No 98, 1986, p. 42)

⁶¹ Sinclair, s. 71

⁶² För tydlighetens skull hänvisas det här och i fortsättningen till artiklar i VCLT trots att det rör sig om kodifierad sedvanerätt och inte om traktaten som sådan. Detta gäller även beträffande den i GCHS och UNCLOS kodifierade sedvanerätten.

5.2.1.1 Sammanhang, ändamål och syfte

I likhet med undersökningen av begreppets gängse mening, tillhör tolkningsmedlen *sammanhanget* samt traktatens *ändamål och syfte* de grundläggande tolkningsmedlen i artikel 31. Dessa kan dock användas enbart kumulativt.

I en bestämmelses sammanhang ingår, enligt artikel 31 (2) såväl konventionstexten i sin helhet som dess preambel och eventuella annex, men enligt ILC⁶³ står det inte i strid med traktaträtten att även använda en konventions förarbeten även i detta, tolkningsoperationens första skede, så länge tolkningsresultatet inte strider mot ordalydelsen. ILC:s ståndpunkt att förarbetena platsar även i detta första skede innebär att artiklarna 31 och 32 inte skall betraktas som två alternativa tolkningsmetoder. De supplementära tolkningsmedlen kan även användas i kombination med resonemanget om begreppets gängse mening samt dess sammanhang, ändamål och syfte. Men för överskådlighetens skull redovisas de supplementära tolkningsmedlen avskilt från de grundläggande.

Även UNCTAD⁶⁴ framförde en liknande åsikt om sammanhanget, nämligen att detta åtminstone beträffande artikel 5 i 1958 års konvention, var alltför litet att tolkas i enlighet med, varför tolkning bör ske i ljuset av övriga regler om fartygsnationalitet och flaggstatens skyldighet att utöva jurisdiktion över fartyg, samt arbetet som föregått och lett fram till artikel 5.

Ett alternativ, eller ett komplement, till ovan framförda synsätt och som dessutom ligger närmre bestämmelsen i VCLT är att betrakta samtliga av 1958 års konventions nationalitetsbestämmelser som en del av *genuine link*-kravet och på så sätt inkludera även artikel 6 (1), som även den behandlar nationalitet, i sammanhanget. Med detta synsätt betonas det faktum att det är just begreppet *genuine link* och fartygets nationalitet som står i fokus. Ur denna bestämmelse kan utläsas att nationaliteten för fartyg inte är något som skall tas lättvindigt på, vilket exemplifieras med att ett fartyg inte på eget initiativ får byta flagg under resa eller i hamn.

För 1982 års konvention är sammanhanget lite större och mer innehållsrikt och består, utöver artikel 91, av artiklarna 92, 94 och 217. Att artikel 92 är relevant är föga förvånande då den är identisk med artikel 6 i 1958 års konvention. Varför artikel 94 ingår i sammanhanget beror på att den innehåller en lista på en flaggstats generella plikter, medan artikel 217 preciserar denna skyldighet att även omfatta efterlevnad av miljöskyddsbestämmelser.⁶⁵

⁶³ ILC Yearbook, 1966, Vol.II, s. 220, p.10 som säger att VCLT, art. 31 och 32 är två olika artiklar endast för att konventionstexten skall ha företräde framför källorna i art. 32 och inte för att begränsa art. 32 till att gälla enbart enstaka fall.

⁶⁴ TD/B/C.4/168, s. 6, st. 14

⁶⁵ Nordquist, vol. 4, s. 257

Enligt VCLT, artikel 31 (3), skall, tillsammans med sammanhanget, stater *efterföljande avtal* rörande tolkning eller tillämpning av en traktat beaktas, likaså *efterföljande praxis* på området samt *andra relevanta rättsregler* tillämpliga i förhållandet mellan samtliga parter till den traktaträttsliga bestämmelsen. Dessa, till sammanhanget hörande, grupper av tolkningsdata redovisas nedan.

5.2.1.2 Efterföljande överenskommelser

Den förut nämnda fartygsregistreringskonventionen från 1986, vilken dock inte har trätt i kraft, bidrar inte i sig själv till någon klarhet i frågan om vad *genuine link*-kravet innebär för stater. Men om denna konvention kan betraktas som ett sådant efterföljande avtal som enligt VCLT, artikel 31 (3) ingår i gruppen av tolkningsdata som används i tolkningsmedlet *sammanhanget* kan konventionen ändå fylla en funktion. Fartygsregistreringskonventionen är uppenbart efterföljande, beträffande såväl som 1958 års som 1982 års konvention då den kom till 1986, men kan den betraktas som ett dokument rörande tolkningen av de föregående konventionerna och är konventionen ett godtagbart tolkningsinstrument trots att den inte är och troligtvis inte kommer att träda i kraft?

Angående den första frågan kan fartygsregistreringskonventionen troligtvis betraktas som ett tolkningsinstrument då den klart och tydligt presenteras som en konvention med intentionen att förtydliga begreppet *genuine link*. Trots detta är det högst tveksamt om det vore korrekt att se konventionen som ett tolkningsinstrument. Anledningarna till detta är dels att det torde vara ett krav att ett sådant dokument skall vara i kraft och dels att parterna till tolkningsinstrumentet och konventionen som är föremål för tolkningen bör vara desamma, vilket inte är fallet beträffande 1986 års konvention för vilken stater intresse hittills har varit alltför litet.

5.2.1.3 Efterföljande praxis

Nämnda praxis skall, för att beaktas, vara konsekvent och allmän, vilket den inte är om den bara följs av ett mindre antal aktörer vid ett litet antal tillfällen.⁶⁶ Likaså skall praxis tyda på en, för parterna, gemensam syn på saken, vilken skall uppvisas genom, för att återkomma till tvisten mellan Namibia och Botswana, exempelvis att statens aktörer utövar en effektiv kontroll över ett geografiskt område.⁶⁷ Någon sådan konsekvent praxis angående stater tolkning av begreppet *genuine link* finns inte eftersom det är just denna brist på konsensus i saken som är problemets kärna.

Stater lagstiftning och inställning till anknytnings- eller registreringskraven är så heterogen att det inte är möjligt att se någon konsekvent syn på vad en *genuine link* utgörs av. De olika typerna av fartygsregister varierar mellan register helt utan krav (öppna register eller bekvämlighetsregister) och de register som, för inträde, accepterar endast fartyg ägda av egna medborgare

⁶⁶ Ett slags kvalificerad praxis jämförbar med den kvalificerade passiviteten i Anglo-Norwegian Fisheries Case, [1951], ICJ Rep. 116, eller de krav praxis skall uppfylla för att påvisa internationell sedvanerätt.

⁶⁷ Se p. 73 och 75 i fallet.

(slutna register). Däremellan finns register som är ett mellanting, de så kallade hybridregisterna, samt de andraregister eller internationellt register som vissa stater tillhandahåller parallellt med sina vanliga register.⁶⁸

Staters varierande syn på vad som krävs för att de skall tillerkänna ett fartyg sin nationalitet skiljer sig åt även inom dessa kategorier. Exempelvis varierar kraven på hur stor andel som skall ägas av medborgare i registreringsstaten. I stort sett kan samma sak sägas om staters efterföljande praxis för både 1958 års och 1982 års konventioner. Den enda skillnaden är att staters praxis kan sägas divergera än mer när det gäller 1982 års konvention än beträffande 1958 års konvention eftersom fler stater är part till den förstnämnda än till konventionen från 1958 och bland dessa ingår flera av de stater som betraktas som typiska bekvämlighetsregisterstater.

En annan form av praxis som förts fram som förslag inom denna kategori och som skulle kunna vara av intresse angående 1982 års konvention och dess betydelse för frågan vad konsekvenserna av en icke-existerande *genuine link* skulle kunna vara är den resolution som FN:s säkerhetsråd antog 1992 och som reglerade genomförandet av ekonomiska sanktioner mot Serbien och Montenegro.⁶⁹ I resolutionens fastslår Säkerhetsrådet att man på fritt hav, i syfte att upprätthålla de ekonomiska sanktionerna, kommer att utgå ifrån att ett fartyg som till övervägande del kontrolleras av serbiska/montenegrinska intressen eller som utgår ifrån detta område per automatik kommer att anses vara serbiskt/montenegrinskt, oavsett vilken flagg fartyget för.

Frågan om en dylik resolution kan sägas utgöra önskad praxis torde dock besvaras nekande. En av anledningarna till detta är att de 15 stater som ingår i säkerhetsrådet inte kan anses representera 1982 års konventions 157 parter i tillräckligt stor omfattning. Dessutom klargjorde säkerhetsrådet att resolutionens innehåll inte var avsett som en tolkning av 1982 års konvention.

5.2.1.4 Övriga relevanta rättsregler

Tre instrument som reglerar fiske på det fria havet, UN Straddling Fish Stocks Agreement, FAO Compliance Agreement och Code of Conduct, varav det sistnämnda är av frivillig art, varför det inte anses relevant här, berör samtliga frågan om fartygs nationalitet och flaggstatens jurisdiktions- och kontrollskyldigheter. Det förstnämnda avtalet om skydd och förvaltning av gränsöverskridande och långvandrande fiskbestånd, är ett tilläggsavtal till 1982 års havsrättskonvention med målsättning att säkerställa ett hållbart nyttjande och ett långsiktigt bevarande av bestånd av fiskarter som rör sig över stora områden, bl.a. mellan olika staters ekonomiska zoner eller mellan dessa och det fria havet. Avtalets syfte är att reglera fisket på det fria havet och utvecklar och preciserar en stats skyldighet att utöva flaggstatskontroll och ger flaggstaten större befogenheter att ingripa mot inhemska fartyg som

⁶⁸ Li och Wonham, s. 138, 139, 151

⁶⁹ Resolution 787

bryter mot bestämmelserna. En stat får inte heller förläna ett fiskefartyg sin nationalitet om inte staten kan utöva effektiv jurisdiktion över det.⁷⁰

Till skillnad från straddling stocks-avtalet gäller efterlevnadsavtalet allt fiske på fritt hav och har som mål att förhindra att fiskefartyg byter flagg för att undgå fiskebestämmelser samt kopplar samman rätten att fiska med flaggstaten.⁷¹ Dessa två avtals relevans för tolkningen av just *genuine link*-frågan är tveksam, men kan betraktas som en utvidgning och en precisering av flaggstatens skyldigheter, då dessa enligt de två avtalen är betydligt mer långtgående än de som 1958 års och 1982 års konventioner explicit ålägger en flaggstat. Dock gäller dessa bestämmelser endast fiskefartyg, varför en analogi eller utsträckning till att även omfatta andra sorters fartyg inte låter sig göras.

5.2.2 Slutsats efter en första tolkning

Efter en genomgång av de grundläggande tolkningsmedlen i artikel 32, vilken endast givit resultatet att begreppet *genuine link*, med konventionellt språkbruk, måste anses innebära att en stat inte bör tilldela fartyg sin nationalitet på vilka lösa grunder som helst, utan måste vara kapabel att utöva effektiv kontroll och jurisdiktion över fartyget. Av det följer att kopplingen mellan flaggstat och fartyg därför måste vara äkta, *genuine*, till skillnad från falsk. Men vad denna koppling utgörs av är fortfarande oklart, varför de supplementära tolkningsmedlen i VCLT:s artikel 32 används i den fortsatta tolkningen.

5.2.3 Supplementära tolkningsmedel

De supplementära tolkningsmedlen, i VCLT:s artikel 32, aktualiseras när resultatet av den inledande tolkningen, med hjälp av de grundläggande tolkningsmedlen i artikel 31, fortfarande är tvetydig eller oklar eller om resultatet av denna första tolkning framstår som uppenbart orimlig. De supplementära tolkningsmedlen kan också användas för att bekräfta slutsatsen de grundläggande tolkningsmedlen gav.⁷²

Bland de supplementära tolkningsmedlen ingår en *traktats förarbeten* och *omständigheterna vid dess ingående*, men av bestämmelsens formulering "...supplementary means of interpretation, including the preparatory work..." följer att dessa tolkningsmedel inte är de enda tillåtna under detta stadium i tolkningen. Övriga tillåtna tolkningsmedel kan sägas vara staters *ratifikationsarbete*, *traktater in pari materia*, vilket innebär andra instrument med samma innehåll eller ämne som föremålet för tolkningen samt *sammanhanget*.⁷³

⁷⁰ Straddling stocks-avtalet, art. 18, 19

⁷¹ Art. 3 samt Fishing Vessels operating under open registers and the exercise of flag State responsibilities - Information and options

⁷² VCLT, artikel 32

⁷³ Linderfalk, s. 280-292

Som ovan nämnts kan dock *sammanhanget* som grundläggande tolkningsmedel omfatta dokument och den diskussion som föregått själva konventionen trots att dessa, en konventions travaux préparatoires och dess, explicit pekas ut som tolkningshjälpmedel först bland de supplementära tolkningsmedlen.

I detta sammanhang där det endast är ett begrepp, *genuine link*, i 1958 och 1982 års konventioner som är av intresse är det främst förarbetena till dessa två konventioner som är av intresse. *Ratifikationsarbetena* som varken utgörs av den efterföljande praxis som ingår bland de grundläggande tolkningsmedlen i artikel 31 (3.b) eller av en traktats förarbeten, utan är en egen kategori dokument, kommer inte att beaktas här.⁷⁴ Anledningen till detta är främst det stora antalet parter som ratificerat de båda konventionerna. Inte heller kommer *traktater in pari materia* att redovisas bland de supplementära tolkningsmedlen då dessa redan uppmärksammats i form av andra, för tolkningen, relevanta rättsregler under de grundläggande tolkningsmedlen.⁷⁵

För överskådlighetens skull redovisas förarbetena för de båda konventionerna separat.

5.2.3.1 1958 års konventions förarbeten

Eftersom 1958 års konvention är resultatet av FN:s första havsrättskonferens (UNCLOS I) 1958 består förarbetena till denna konvention dels av ILC:s kodifieringsarbete under åren 1950 och 1956, dels av förhandlingar inför och under konferensen då ILC:s utkast, något modifierat, antogs.

I ILC:s utkast till artikel 5 nämndes inte *genuine link* som begrepp. Däremot ställde sig ILC:s ledamöter bakom åsikten att en stat visserligen avgör vilka kriterier som skall vara uppfyllda för att ett fartyg skall beviljas tillträde i statens fartygsregister, men att internationell rätt bör tillhandahålla minimikrav för registrering. Detta för att undvika att stater underlåter att erkänna andra staters fartygsnationalitet och på så vis minska risken för konflikter.⁷⁶ Minimikraven i utkastet till artikel 5 var utförliga och stadgade att ett fartyg inte skall beviljas en stats nationalitet om det inte ägdes av staten eller till minst hälften av medborgare eller i staten bosatta personer eller där grundade företag.⁷⁷ *Genuine link* nämndes inte men det konstaterades i kommentaren till utkastet att ett samband (eng. relationship) måste finnas mellan ett fartyg och dess flaggstat för att säkerställa effektiv kontroll och jurisdiktion och att detta samband inte kunde utgöras av enbart registreringen.⁷⁸

Först när ILC sänt ut sitt konventionsförslag på remiss till stater och dessa inkommit med ytterligare förslag till det som skulle bli 1958 års konvention

⁷⁴ Ibid., 280

⁷⁵ Ibid., 287, 288

⁷⁶ ILC Yearbook, 1955, vol. 2, s. 22

⁷⁷ ILC Yearbook, 1951, vol. 1, s. 330, 1955, vol. 2, s. 22

⁷⁸ ILC Yearbook, 1955, vol. 2, s. 22, 23

ingick i artikel 5 ett krav på, inte en *genuine link*, men en *genuine connection*, mellan fartyg och dess flaggstat.⁷⁹ Initiativet till detta krav kom ifrån Nederländerna, som tillsammans med andra västeuropeiska länder med lång tradition av sjöfart, bl.a. Norge, Danmark och Sverige som också kom att ställa sig bakom förslaget. Förslaget kom att ingå som artikel 29.1 när ILC lade fram sitt förslag, vilket gav upphov till diskussion när förslaget lades fram på 1958 års havsrättskonferens och delade deltagarna i två läger.⁸⁰

Det som slutligen blev artikel 5 i 1958 års konvention är en kompromiss mellan dessa två lägers helt olika inställningar till det slutliga begreppet *genuine link*. Det ena lägret bestod av Nederländerna tillsammans med de västeuropeiska sjöfartsländerna och det andra lägret, motståndarsidan till *genuine link*-kravet, utgjordes av länder med en ganska liberal inställning till fartygsregistrering, exempelvis Panama, Liberia, Uruguay och USA. Den första kategorin förespråkade en lösning där *genuine link* som begrepp noga skulle definieras och poängteras, medan den andra ansåg begreppet i sig vara alltför vagt och rentav onödigt. I och med kompromisslösningen ströks också Nederländernas första förslag där inte bara en *genuine connection* mellan flaggstat och fartyg krävdes, utan där även syftet med denna framgick; nämligen att förse andra stater med ett redskap för att avgöra huruvida fartygets nationalitet skulle erkännas eller ej.

Flertalet deltagare i konferensen ansåg trots denna oenighet om begreppets vara eller icke vara, att effektiv jurisdiktion utövad av flaggstaten var en viktig del av begreppet, vilket också visade sig i resultatet av havsrättskonferensen - 1958 års konvention. Vad som också visade sig i denna var att ingen egentlig enighet kring begreppet uppnåddes. Däremot var konferensens deltagare eniga om den tilläggsbestämmelse⁸¹ som stipulerade att flaggstaten måste utöva effektiv kontroll och jurisdiktion över fartyg. Men om denna bestämmelse som numera är en del av artikel 5 skulle anses vara en del av *genuine link*-kravet eller ses som en separat bestämmelse var, och är fortfarande, oklart.

Denna oklarhet i artikel 5 har ibland tolkats som att statens möjlighet till jurisdiktion och/eller kontroll över fartyget är en förutsättning för själva registreringen. Förklaringen till denna ståndpunkt kan vara att förutsättningen för sådan kontroll är att fartygets ägare eller besättning är medborgare i registreringsstaten. Även raka motsatsen har framförts som tolkning av artikeln, alltså att det är först efter registreringens slutförande som en stat faktiskt kan utöva den föreskrivna kontrollen över fartyget. Utifrån texten är det omöjligt att säga vilket alternativ som är det korrekta.

⁷⁹ ILC Yearbook, 1956, vol. 2, s. 63

⁸⁰ Ibid., s. 259, 260

⁸¹ Egentligen ändring nr. 2 av Nederländernas förslag, där första ändringen bestod av ett avlägsnande av artikelns slut och ändring nr. 2 var detta tillägg.

5.2.3.2 1982 års konventions förarbeten

Beträffande 1982 års konvention utgörs förarbetena, utöver utredningar och förslag från staters egna utredningsgrupper, av en senare, tredje, havsrättskonferens (UNCLOS III) 1974. På grund av arbetssättet med utredningsgrupper och konferenser samt det faktum att man vid tillkomsten av 1982 års konvention inte, till skillnad från 1958 års konferens, hade ett utkast från ILC, utan istället konventionen från 1958 som grund innehåller egentligen inte de förberedande dokumenten inför 1982 års konvention några ledtrådar om vad *genuine link* verkligen innebär. Anledningen till det är att begreppet inte blev föremål för någon nämnvärd diskussion under denna konferens då konferensen först antog artikel 5 ur 1958 års konvention, i sin helhet som artikel 140 i konferensens konventionsutkast⁸² och de tillägg som gjordes senare ändrade inte bestämmelsens substantiella innehåll.⁸³ Den okomplicerade handläggningen och bristen på diskussion beträffande ett införande av 1958 års artikel 5 talar för att acceptansen för denna bestämmelse var hög. Det bör dessutom ses i relation till det stora antalet andra artiklar som blev föremål för ändringsförslag.

Det relativt svala intresset för *genuine link*-frågan vid denna tredje havsrättskonferens berodde troligtvis på att intresset att motverka bekvämlighetsflaggade fartyg hade minskat, till förmån för ett ökat intresse för att begränsa förekomsten av undermåliga fartyg i allmänhet, vilket gav resultatet att 1982 års konvention är utförligare beträffande en flaggstats skyldigheter än 1958 års konvention är.

Följaktligen ger inte förarbetena till 1982 års havsrättskonvention några svar som inte 1958 års konventions förarbeten gav. Dock kan av den befintliga skillnaden mellan 1985 års artikel 5 och 1982 års artikel 91, den troligtvis felaktiga, slutsatsen dras, att kravet på flaggstaten att utöva effektiv jurisdiktion efter 1982 års konvention inte längre är en del av begreppet *genuine link*.

5.2.4 Slutsats efter de supplementära tolkningsmedlen

Inte heller förarbetena till de två konventionerna gör begreppet *genuine link* mycket klarare. Det beror till stor del på att det ursprungliga förslaget som var det som förde in *genuine link*-begreppet i havsrätten kom från en enskild stat – Nederländerna, varför inga internationella dokument finns att tillgå i ämnet. Det enda som finns att använda i tolkningssammanhang är det ovan framförda, vilket egentligen inte kastar något ljus över frågan då diskussionen till stor del har bestått att en diskussion om begreppets vara eller icke vara, inte om dess innehåll.

⁸² Main Trends Working Paper, dokument A/CONF.62/L.8/rev.1 (Third United Nations Conference on the Law Of the Sea; official records; Vol. III, s. 93, p. 130)

⁸³ Oude Elferink, s. 47

5.3 Gällande rätt

För fastställande av gällande rätt på området är sättet som internationella domstolar tolkat begreppet *genuine link* på till hjälp.

De fall som är av störst intresse i denna bedömning är för tolkning av 1958 års konvention är, det tidigare nämnda, ICJ-fallet *Nottebohm* jämte IMCO⁸⁴- och *Barcelona Traction*⁸⁵-domarna från samma instans. Av domarna från ITLOS och som därmed rör 1982 års konvention⁸⁶ är det redan nämnda *M/V Saiga*-fallet (nr.2)⁸⁷ intressant.

Slutligen har även EG-domstolen uttalat sig om begreppet *genuine link* i 1958 års konvention i fallen *Factortame*⁸⁸ (som i själva verket bestod av två fall), *Poulsen*⁸⁹ samt i de tre fallen med Kommissionen mot Irland, Frankrike och Grekland⁹⁰. I *Poulsen*-fallet och i domen mellan Kommissionen och Grekland uttalade sig domstolen även om 1982 års konvention.

Beträffande domarna från EG-domstolen bör dessa inte tillmätas lika stor betydelse som de från ICJ eller ITLOS beträffande tolkning och tillämpning av annat än EG-rätt, i detta fall folkrätt. Inte heller uttalanden av generaladvokaterna i dessa fall skall ses som annat än vägledande förslag på tolkning. Dock är dessa uttalanden mer innehållsrika än EG-domstolens domar eftersom dessa, till skillnad från domsluten från ICJ, inte innehåller några avvikande eller separata meningar.

5.3.1 IMCO

Efter en tvist om huruvida IMCO:s (numera IMO) Fartygssäkerhetskommitté konstituerats på rätt sätt ombads ICJ att bistå med rådgivning. Fartygssäkerhetskommittén skulle, enligt bestämmelserna, bestå av fjorton medlemmar, varav minst åtta skulle utgöras av världens största fartygsägande stater.⁹¹ Då Panama och Liberia, trots att dessa länder hade de åttonde respektive tredje största registrerade tonnaget, inte ansågs tillhöra denna kategori, ombads ICJ att fastställa den korrekta tolkningen av denna bestämmelse.

⁸⁴ Advisory opinion on the constitution of the maritime safety committee of the inter-governmental maritime consultative organization, [1960], ICJ Rep. 150

⁸⁵ The *Barcelona Traction Case*, 1962, [1970], ICJ Rep. 1

⁸⁶ Statute of the international tribunal for the law of the sea, art. 21 och 22

⁸⁷ The *M/V "SAIGA"* (No. 2) Case (*Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea*), ITLOS, 1999-07-01

⁸⁸ *R. v. Secretary of State for Transport ex parte Factortame LTD and others*, Case C-221/89 och *Commission v. United Kingdom*, Case-C 246/89

⁸⁹ *Anklagemyndigheden v. Poulsen and Diva Navigation*, Case C-286/90

⁹⁰ *Commission v. Ireland*, *Commission v. France*, och *Commission v. Hellenic Republic*

⁹¹ Convention of the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation, art. 28

Domstolen resonerade kring de två möjliga alternativa tolkningarna som var att antingen tolka "largest ship-owning nation" (där störst innebär tonnagemässigt störst) som tonnage *ägt av medborgare i staten* eller som tonnage *registrerat i statens fartygsregister*.

Där domstolen kunde ha bidragit med en tolkning av *genuine link*-begreppet konstaterades istället endast att det var *registrerat tonnage* som var den korrekta tolkningen, varför Liberia och Panama trots tvivel kunde anses vara nummer tre och åtta i denna skara länder och därmed få sina platser i kommittén.

Representanter från ett antal stater inkom till domstolen med skrivelser angående fallet, i vilka åtskilliga åsikter om *genuine link*-frågan framfördes, och vilka domstolen, i sin dom, inte tog härsyn till. Bland annat anförde *Genuine link*-begreppets upphovsstat, Nederländerna, att enbart registreringen av ett fartyg inte ensam kan anses utgöra den nödvändiga kopplingen, utan att artikel 5 med sitt krav på *genuine link* ställer relativt höga krav på en förbindelse mellan flaggstat och fartyg. Även norska representanter framförde liknande synpunkter. Detta till skillnad från Liberia som motsatte sig ståndpunkten att *genuine link* skulle vara en del av den internationella sedvanerätten eller ens en etablerad del av havsrätten.

5.3.2 Barcelona Traction

Barcelona Traction rörde inte ett fartygs nationalitet, utan ett företags dito och det diplomatiska skyddet av detsamma. Inte heller drog domstolen några paralleller till fartygs nationalitet i sin dom, utan det som är relevant i detta fall är domare Jessups obiter dictum som innehöll just hänvisningar till nationalitet beträffande såväl företag som fartyg och personer.⁹² För samtliga dessa kategorier skulle, enligt domare Jessup, bristen på en *genuine link* vara tillräckligt skäl för andra stater att inte erkänna dess nationalitet.

Tilläggas bör att trots att det är osäkert hur stor betydelse ett sådant uttalande av en enskild domare bör tillmätas skall man ha i åtanke dels att domare Jessup är en av de få domare som uttalat sig om saken sedan 1958 och dels att det finns stöd för hans uttalande i 1971 års Sea-Bed Committee-session, där Malta föreslog straff för fartyg som handskas med registrering på ett felaktigt sätt alternativt är registrerat i en stat som inte utövar flaggstatsjurisdiktion på ett korrekt sätt.⁹³

5.3.3 M/V Saiga (Nr. 2)

Twisten mellan Saint Vincent och Grenadinerna och Guinea rörde oljetankern Saiga som efter att ha brutit mot Guineas tullbestämmelser bordades och besättningen arresterades. Saiga var registrerad i St. Vincent och Grenadinerna, ägd av ett Cypriotiskt bolag, skött av ett skotskt företag

⁹² Sid. 188 f. i domen

⁹³ Nordquist, vol. 3, s. 105, p.91.3.

men chartrad av ett schweiziskt bolag och slutligen försedd med ukrainsk besättning samt tre senegalesiska målare.⁹⁴

I sin egenskap av flaggstat protesterade St. Vincent mot Guineas åtgärder vilket Guinea hävdade var omöjligt eftersom St. Vincent inte hade kompetens att göra så. Grunderna för detta var enligt Guinea två. Dessa var dels att Saigas registrering i St. Vincent vid tidpunkten för arresteringen inte var giltig eftersom Saigas provisoriska certifikat gått ut och dels att det aldrig funnits någon *genuine link* mellan Saiga och St. Vincent p.g.a. dess registreringsförfarande, varför registreringsstaten omöjligtvis hade någon jurisdiktion att utöva över fartyget och varför Saiga inte skulle kunna anses hemmahörande i St. Vincent.

Som nämnt i kapitel 3.1.2.1 ovan menade tribunalen dock att det är upp till varje enskild stat att avgöra vilka krav som skall vara uppfyllda för att staten skall tillerkänna ett fartyg sin nationalitet. Därför kunde St. Vincent inte nekas en flaggstats rättigheter, trots att registreringscertifikatets giltighet gått ut.

Beträffande Guineas andra grund för att St. Vincents talan saknade tillåtlighet, att bristen på en *genuine link* skulle frånta St. Vincent dess talerätt som flaggstat, menade tribunalen att Guineas vägran att erkänna Saiga såsom hemmahörande i St. Vincent och Grenadinerna, p.g.a. att en *genuine link* saknades mellan stat och fartyg, saknade rättslig grund. Tribunalen menade också att det inte finns någonting som tyder på att en stat som anser att en flaggstat underlåter att utöva jurisdiktion kan göra annat än att påpeka detta för flaggstaten. Den missnöjda staten kan följaktligen inte på denna grund vägra att erkänna fartygets registreringsland såsom flaggstat eftersom syftet med bestämmelsen om *genuine link*, enligt tribunalen, inte är att förse stater med medel att ifrågasätta giltigheten av en registrering.⁹⁵

Med denna ståndpunkt uppstår en oklarhet; tribunalen antyder att det för nationalitetsfrågan är egalt huruvida en *genuine link* överhuvudtaget existerar mellan en stat och dess registrerade fartyg och att det enda som spelar någon roll är hur aktivt eller effektivt flaggstaten utövar sin jurisdiktion.

I sin enskilda mening förklarar domare Anderson att det enligt honom inte skall tolkas på detta sätt. Vad som ytterligare talar emot detta är dels dokumenten som föregick artikel 5 i 1958 års konvention och som säger att begreppet *genuine link* tydligt hänger ihop med fartygets nationalitet och dels det faktum att begreppet *genuine link* i 1982 års konvention är placerat just i artikel 91 som reglerar fartygsnationalitet och inte i artikel 94 som reglerar jurisdiktion.

⁹⁴ The M/V "SAIGA" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, 1999-07-01, p.31

⁹⁵ Ibid., p. 83

Tribunalens slutsats var, som ovan angivet, att Guinea inte kunde vägra erkänna St. Vincent som flaggstat av anledningen att ingen *genuine link* skulle finnas och frågan huruvida en sådan koppling ändå kunde anses finnas mellan staten och fartyget undvek domstolen i stort sett helt genom att underkänna Guineas framlagda bevisning i frågan.⁹⁶ Dock kan, i viss mån, ur domen ändå utläsas att en *genuine link* inte är ett krav som skall ställas i förväg, för att göra själva registreringen tillåtlig⁹⁷, utan att det skall presumeras att en *genuine link* finns mellan ett fartyg och dess registreringsland och att en stat som påstår något annat har full bevisbörda för detta påstående. Guinea lyckades inte bevisa detta och kunde därmed inte bryta denna presumtion att Saiga skulle anses hemmahörande i St. Vincent och Grenadinerna. Detta gjorde att domstolen inte behövde ta ställning till annat än frågan om en eventuell avsaknad av en *genuine link* skulle kunna ge andra stater rätt att underlåta att erkänna ett fartygs nationalitet, vilken besvarades nekande.

5.3.4 Domar från EG-domstolen

De två Factortame-fallen⁹⁸ rörde brittisk fiskelagstiftning och dess överensstämmelse med EG-rätten⁹⁹.

Upptakten till denna lagstiftning var att spanska fiskare registrerade bolag i England för att kunna fiska på de engelska fiskekvoterna trots att de egentligen fiskade för Spanien. Detta förfarande kom att kallas för ”quota hopping” och var det som man i England försökte bekämpa med utfärdandet av Merchant Shipping Act vilken föreskrev att fartyg bara kunde anses vara brittiskt om det ägdes av ett bolag ägt och kontrollerat till minst 75% av briter. Dessa bestämmelser ifrågasattes av både spanska fiskeriföretag och av Kommissionen varför det blev två fall med parallella domar. Från EG-håll menade man att lagen stred mot diskrimineringsförbudet och kravet på etableringsfrihet vilket England försvarade med att man bara försökte följa artikel 5 i 1958 års konvention. Detta bemötte domstolen med att det mycket riktigt var upp till varje enskild stat att uppställa registreringsvillkor men att dessa måste stå i harmoni med EG-rätten.¹⁰⁰

I de efterföljande fallen med Kommissionen mot Frankrike, Irland och Grekland upprepade domstolen vad man sagt i Factortame-målen. Även i fallet Poulsen där frågan uppstod om ett fartyg, registrerat i Panama men ägt och bemannat av danskar, skulle behandlas som just ett danskt fartyg med anledning av att det mellan fartyget och Danmark fanns en koppling. Domstolen menade att eftersom ett fartyg bara kan ha en nationalitet, och att denna skall anses vara registreringslandets, kan inte ett fartyg från en icke medlemsstat behandlas som om det vore ett

⁹⁶ Ibid., Vice-president Wolfrums enskilda mening, p. 44

⁹⁷ Oude Elferink, s. 62

⁹⁸ Domstolen avgav dom parallellt i dessa två fall.

⁹⁹ Romfördraget, art. 52, 58 och 221

¹⁰⁰ P. 16 och 14 i domarna.

hemmahörande i en stat inom gemenskapen av den anledningen att det bemannas av medborgare i en EU-stat.

Endast registreringen kan utgöra denna *genuine link*.¹⁰¹

Med detta uttalande tog även denna domstol avstånd från möjligheten för en stat att underlåta att erkänna ett fartygs nationalitet av den anledningen att ingen *genuine link* kan anses finnas mellan fartyget och staten.

5.4 Sammanfattning

Två slutsatser som står i strid med varandra är domare Jessups obiter dictum i Barcelona Traction-fallet och ITLOS' dom i Saiga-fallet. Där domare Jessup menar att en stat som står inför en nationalitetsfråga där ingen *genuine link* finns kan underlåta att erkänna denna nationalitet, menar ITLOS att så inte är fallet. Den av dessa instanser som skall tilldömas störst vikt är ITLOS, varför gällande rätt i frågan om vad resultatet av en icke-existerande *genuine link* blir att en stat inte har rätt att underlåta att erkänna ett fartygs nationalitet för att staten bedömer att det inte har någon tillräcklig koppling till sin flaggstat.

Till skillnad från frågan vad brist på en *genuine link* får för resultat är fortfarande innebörden av själva begreppet oklart. Ingen av domarna har resulterat i någon förklaring eller definition, utan konsekvent undvikit att tvingas uttala något som kan tolkas som en definition av begreppet. Att EG-domstolen uttalade sig om att det är varje enskild stat som avgör vilka grunder den tilldelar ett fartyg sin nationalitet på är inte något nytt då det står i konventionstexten. Inte heller bidrar uttalandet att registreringen är viktig för ett fartygs nationalitet i någon större utsträckning till att precisera begreppet *genuine link*.

¹⁰¹ P. 13-15 i domen.

6 Analys och slutsats

6.1 Definitionen av genuine link som begrepp

Det har framkommit att det enligt 1958 års konvention om det fria havet samt 1982 års havsrättskonvention skall finnas en koppling, benämnd *genuine link*, mellan ett fartyg och dess flaggstat. Vad denna koppling skall, bör eller kan bestå av nämns dock inte i någon av dessa konventioner, bortsett från den antydning i artikel 5 i 1958 års konvention i vilken det i samma mening som *genuine link*-kravet framkommer att flaggstaten effektivt skall utöva jurisdiktion över fartyget.

Domstolar, tribunaler och arbetsgrupper har under tiden denna debatt förts givits tillfälle att ge sin syn på vad en *genuine link* kan bestå av, men har konsekvent undvikit frågan. Att dessa instanser ogärna uttalar en klar innebörd av begreppet är förståeligt, men samtidigt väldigt opraktiskt.

Inte heller i doktrinen kan någon samsyn urskiljas, förutom i frågan huruvida kravet på en *genuine link* mellan stat och fartyg spelat ut sin roll eller huruvida världssamfundet någonsin kommer att kunna enas om en tolkning av denna koppling, där enigheten är relativt stor. Det som står allra klarast, efter en genomgång av såväl traktaträtten och domstolsuttalanden som akademiskt material, är att världssamfundet inte delar någon gemensam syn på vad som utgör en *genuine link* och inte heller något förhållningssätt till densamma.

Doktrinen på området speglar oenigheten i frågan väl. Å ena sidan framförs åsikter, som Boczek, att det enda relevanta för *genuine link*-frågan är registreringen och att *genuine link*-kravet i artikel 5 innebär att flaggstaten skall utöva jurisdiktion över sina fartyg, trots att detta är explicit nämnt utöver *genuine link*-kravet i artikel 5.¹⁰² Å andra sidan finns åsikten att det inte kan anses vara klarlagt hur *genuine link*-begreppet förhåller sig till kraven på effektiv kontroll och jurisdiktion samt registrering eftersom det är omöjligt att läsa sig till huruvida effektiv kontroll är ett bevis på, eller en följd av, en existerande *genuine link*, eller om denna måste kunna påvisas för att en registrering över huvud taget skall vara tillåten.¹⁰³

Till skillnad från flertalet andra konventioner som inleds med en rättslig definition av använda begrepp, innehåller inte någon av konventionerna där *Genuine link*-kravet förekommer, någon sådan. Trots att majoriteten är kritisk till den oklara formulering som detta krav är, finns det de som anser att begreppets styrka ligger i just dess vaghet.

¹⁰² Boczek, s. 283

¹⁰³ McConnell, 1985, s. 376

Att begreppet inte är definierat i den internationella rätten, menar förespråkarna för detta synsätt, beror på det faktum att det, enligt rätten, är varje stat som enskilt avgör vad som krävs för tillträde till fartygsregistret och att det därför är den enskilda staten som i nationell lag som avgör vad som i det enskilda fallet utgör en *genuine link*. Med detta synsätt blir den reella effekten att registrering är det enda som krävs för att det skall kunna hävdas att en *genuine link* finns mellan fartyget och dess flaggstat och att flaggstatens utövande av kontroll och jurisdiktion är en annan fråga, men icke desto mindre ett krav. Som bekant får, enligt ITLOS, ingen stat ifrågasätta grunderna på vilka en flaggstat beviljat ett fartyg sin nationalitet. Denna, domstolens slutsats i Saiga-fallet, i kombination med registrering som enda krav på koppling mellan flaggstat och fartyg, antyder att problemet med *genuine link*-frågan inte är av legislativ art, utan av exekutiv, eftersom det inga åtgärder finns att vidta mot stater eller fartyg där det, dem emellan, saknas en *genuine link*.

Om ett perspektiv anläggs på *genuine link*-problematiken där det, istället för att enbart ställa begreppets vaga eller icke-existerande definition i fokus, delas upp i två delar; en definitionsproblematik och en efterlevnads- eller genomförandeproblematik, kan det antas att avsikten med *genuine link*-kravet inte var att förse fartyg med en nationalitet, eftersom detta sköts genom registreringen, utan att tillse att någon stat innehar uppdraget att utöva nödvändig kontroll över fartyget.

Detta resonemang förutsätter dock att betydelsen av *genuine link* i stora drag kan sägas vara ett begrepp som innebär ett visst mått av utövad flaggstatskontroll och flaggstatsjurisdiktion, vilket majoriteten på 1958 års havsrättskonferens trots allt ansåg, utan att för den sakens skull ge det en klar definition. Ett användande av detta perspektiv löser också ”hönan eller ägget-frågan” ovan, eftersom det i detta fall egentligen inte spelar någon roll huruvida en *genuine link* finns före eller efter registreringen av fartyget i staten, eller om effektiv kontroll är en följd av eller ett bevis på en *genuine link* mellan fartyget och dess flaggstat. Trots denna osäkerhet, som egentligen bara rör turordningen i tid för dessa, nationalitetens beståndsdelar, talar mycket för att *genuine link*, utan att vara alltför exakt, kan sägas vara de rättsliga och faktiska förpliktelser som flaggstaten tagit på sig när den förlänat ett fartyg sin nationalitet.¹⁰⁴ Hur dessa förpliktelser skall utövas är, i enlighet med den folkrättsliga princip som uttrycktes i Muscat Dhows-fallet och sedermera bekräftades i artikel 5 i 1958 års konvention och artikel 91 i 1982 års konvention, en sak för den enskilda staten och dess nationella lagstiftning.

Denna tolkning överensstämmer även med ITLOS’ ståndpunkt i Saiga-fallet där det slogs fast att *genuine link* inte skall betraktas som ett villkor som skall vara uppfyllt före registrering, utan som en utfästelse att flaggstaten har möjligheten och intentionen att utöva nödvändig kontroll och effektiv jurisdiktion över fartyget.

¹⁰⁴ Ibid., s. 376, 377, Tache, s. 306, Ready, s. 15

6.2 Effekten av en icke-existerande genuine link mellan stat och fartyg

Även om det skulle konstateras att kravet på en *genuine link* mellan flaggstat och fartyg, som begrepp, har spelat ut sin roll och att det enda som är relevant är hur effektivt flaggstaten utövar kontroll och sin jurisdiktion är frågan vilket resultatet blir av en icke-existerande *genuine link*.

Oavsett hur begreppet *genuine link* tolkas, talar det faktum att den slutliga konventionstexten inte innehöll Nederländernas förslag, i vilket det framgick att syftet med *genuine link*-kravet (*genuine connection*) var att förse andra stater med ett redskap att underkänna ett fartygs nationalitet om denna koppling befanns obefintlig, för att andra stater inte har rätt att bestrida ett fartygs nationalitet.

Även motsatsen till detta resonemang har framförts, nämligen att beslutet att utelämna Nederländernas formulering togs endast med anledning av den något otympliga formuleringen samt, på grund av denna, risken för missförstånd och att utelämnandet inte har någon betydelse för en stats rätt att underlåta att erkänna ett fartygs nationalitet.¹⁰⁵

Den förstnämnda av dessa två ståndpunkter torde vara den korrekta, inte bara för att den är mest logisk, utan också med anledning av domen i Saiga-fallet, där ITLOS slog fast att en stat inte kan vägra att erkänna ett fartygs registreringsland såsom flaggstat med anledning av att en *genuine link* saknas, eftersom syftet med *genuine link*-bestämmelsen inte är att förse stater med medel att ifrågasätta giltigheten av en fartygsregistrering och därmed fartygets nationalitet. Även om det antas att *genuine link* som begrepp innebär ett visst mått av utövad flaggstatskontroll och -jurisdiktion, och att det därför är i dessa flaggstatsplikter bristen ligger, kan en stat som anser att en annan flaggstat underlåter att utöva dessa plikter över sina fartyg inte vidta några exekutiva åtgärder. Dock skall en stat som underlåter att utöva sitt flaggstatsansvar, och får detta rapporterat till sig, undersöka och åtgärda problemet.¹⁰⁶

6.3 Sammanfattning och avslutande kommentarer

Syftet med denna uppsats har varit att kartlägga och analysera begreppet *genuine link* samt att undersöka effekten av en icke-existerande sådan. På grund av begreppets tillkomst genom ett förslag från en enskild stat förekom det inte i någon större utsträckning i ILC:s dokument, varför en tolkning i enlighet med traktaträtten inte var lika framgångsrik som undersökningen av uttalanden från den dömande makten.

¹⁰⁵ Meyers, s. 278

¹⁰⁶ UNCLOS, art. 94 (6)

Det kan tyckas att *genuine link*-kravet framstår likt en papperstiger när det i konventionssammanhang nämns som en outgrundlig förutsättning för ett fartygs nationalitet men vid en närmre betraktelse inte har någon större betydelse. I synnerhet har dess betydelse minskats av det faktum att en icke-existerande *genuine link* inte gör det tillåtligt för en annan stat att vidta åtgärder mot ett sådant fartyg eller dess flaggstat eftersom avsaknaden av en *genuine link* inte är ett brott mot internationell rätt.¹⁰⁷ Denna slutsats står i skarp kontrast till traktaträtten som säger att en traktats innehåll måste antas spegla parternas vilja och därmed ha en betydelse. Att en icke-existerande *genuine link* inte för med sig att ett fartyg förlorar sin nationalitet är i sig inte någon märklig slutsats, snarare kan det betraktas som ett utslag av ett pragmatiskt förhållningssätt. Vore det inte för ITLOS' slutsats i Saiga-fallet skulle *genuine link*-frågan vid en granskning eventuellt kunna leda till det opraktiska resultatet att en mängd fartyg som blev statslösa över en natt.

Men om bristen på en *genuine link* inte innebär förlust av nationalitet, är en annan teori att flaggstaten mister rätten att över fartyget utöva diplomatiskt eller konsulärt bistånd.

Den osäkerhet som rått kring begreppets exakta innehåll har åtminstone inte, vilket internationell praxis visat, hindrat utvecklingen av en ökad grad av jurisdiktion och effektiv kontroll över fartyg.¹⁰⁸

Diskussionen kring begreppets vara eller icke vara har varit långvarig och kanske är det dags för ett slut – om inte för begreppet, så kanske för diskussionen.

¹⁰⁷ Oude Elferink, s. 57

¹⁰⁸ Ibid., s. 58

Bilaga A

1958 Convention on the High Seas

Article 5

1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

Article 10

1. Every State shall take such measures for ships under its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to:

(a) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions;

(b) The manning of ships and labour conditions for crews taking into account the applicable international labour instruments;

(c) The construction, equipment and seaworthiness of ships.

2. In taking such measures each State is required to conform to generally accepted international standards and to take any steps which may be necessary to ensure their observance.

1982 Convention on the Law of the Sea

Article 91: Nationality of ships

1. Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.

2. Every State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

Article 94: Duties of the flag State

1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. In particular every State shall:
 - (a) maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and
 - (b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.
3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, *inter alia*, to:
 - (a) the construction, equipment and seaworthiness of ships;
 - (b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;
 - (c) the use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.
4. Such measures shall include those necessary to ensure:
 - (a) that each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship;
 - (b) that each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship;
 - (c) that the master, officers and, to the extent appropriate, the crew are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention of collisions, the prevention, reduction and control of marine pollution, and the maintenance of communications by radio.
5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4 each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.
6. A State which has clear grounds to believe that proper jurisdiction and control with respect to a ship have not been exercised may report the facts to the flag State. Upon receiving such a report, the flag State shall investigate the matter and, if appropriate, take any action necessary to remedy the situation.
7. Each State shall cause an inquiry to be held by or before a suitably qualified person or persons into every marine casualty or incident of navigation on the high seas involving a ship flying its flag and causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious damage to ships or installations of another State or to the marine environment. The flag State and the other State shall cooperate in the conduct of any inquiry held by that other State into any such marine casualty or incident of navigation.

Käll- och litteraturförteckning

Litteratur

Bernhardt, R., Evolutive Treaty Interpretation, Especially of the European Court of Human Rights, German Yearbook of International Law, 1999, s. 11-25

Boczek, B.A., Flags of convenience, An international legal study, Harvard University Press, Cambridge Massachusetts, 1962

Cheng, Bin, Studies in international space law, Clarendon Press, Oxford, 1997

Churchill Robin R., Lowe, A.V., The law of the sea, 3 uppl., Manchester University Press, Manchester, 1999

Kasoulides, George C., Port state control and jurisdiction, Evolution of the port state regime, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1993

Linderfalk, Ulf, Om tolkningen av traktater, Studentlitteratur, Lund 2001

Meyers, H. The nationality of ships, The Hague, Nijhoff, 1967

Nordquist, H. Myron (red.), United Nations Convention on The Law of the Sea 1982 – A Commentary, Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1991

Oude Elferink, Alex G., The Genuine Link Concept: Time for a Post Mortem? I Dekker, Ige F., Post, Harry, H.G. (red.), On the foundations and Sources of International Law, T.M.C. Asser Press, The Hague, 2003, s. 41-64

Ready, Nigel P., Ship registration, 2 upplagan, Lloyd's of London Press, London/New York/Hamburg/Hong Kong, 1994

Rienow, R., The test of the nationality of the nationality of a merchant vessel, Columbia University, New York, 1937

Sinclair, Ian M., The Vienna Convention on the Law of Treaties, University of Manchester, Manchester, 1973

Sohn, Louis B., Noyes, John E., Cases and materials on the law of the sea, Transnational Publishers Inc., Ardsley, 2004

Stopford, Martin, Maritime Economics, Routledge, London, 1992

Sturmey, S.G., The Open Registry Controversy and the Development Issue, Institute of shipping, Bremen, 1983

Wefers Bettink, H.G., Open registry, the genuine link and the 1986 convention on registration conditions for ships, Netherlands Yearbook of International Law, Vol. 18, Leiden, A.W. Sijthoff, 1987, s. 69-120

Yearbook of the International Law Commission, 1951, United Nations, New York, 1957

Yearbook of the International Law Commission, 1955, United Nations, New York, 1960

Yearbook of the International Law Commission, 1956, United Nations, New York, 1957

Yearbook of the International Law Commission, 1966, United Nations, New York, 1967

Özçayir, Z. Oya, Port State Control, LLP, London, 2001

Ej citerad litteratur

Metaxas, Doganis, The impact of flags of convenience, Polytechnic of Central London; Ealing Technical College, London, 1976

McNair, Arnold D., The law of treaties, Oxford: Clarendon, 1962

Nordquist, M. H., United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A commentary, Vol. III, 1995, Vol. IV, 1991

Schelin, Johan, Bekvämlighetsflagg och arbetsförhållanden, En studie av rättsbildningen på sjöarbetsmarknaden, Iustus förlag, Uppsala, 1997

Sigmar Stadlmeier, International Commercial Aviation: From Foreign Policy to Trade in Services, Atlantica Séguier Frontières, 1998

Tolofari, Sonny Richard Open registry shipping, a comparative study of costs and freight rates, Gordon and Breach Science Publishers, Worcester, 1989

Artiklar

Anderson, Edwin H., The nationality of ships and flags of convenience: Economics, politics and alternatives, Tulane Maritime Law Journal, vol. 21, 1996-1997, s.139-171

Li, K.X., Wonham, J., Registration of vessels - New developments in ship registration, The international journal of marine and coastal law, vol. 14, 1999, s. 137-154

Matlin, David F., Re-evaluating the status of flags of convenience under international law, *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, vol. 23, 1990-1991, s. 1017-1057

McConnell, Moira L., Darkening confusion mounted upon darkening confusion: The search for the elusive genuine link, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 16, nr. 3 juli, 1985, s. 365-397

Tache, The nationality of ships: The definitional controversy and enforcement of genuine link, *The International lawyer*, 1982, s. 301-313

Ej citerade artiklar

Argiroffo, Enrico, Flags of convenience and substandard vessels, A review of the ILO's approach to the problem, *International Labour Review*, 1974, s. 437-454

Birnie, Patricia, Re-flagging of Fishing Vessels on the High Seas, *Review of European Community & International Environmental Law*, volume 2, issue 3, september 1993, s. 270-276

Evans, J.J., The elasticity of supply of sea transport, *Maritime Policy and Management*, 1988, s. 309-313

Kasoulides, George C., The united nations convention on the conditions for registration of vessels and the question of open registry, *Ocean Development and International Law*, Vol. 20, 1989, s. 543-576

McConnell, Moira L., Business as usual: An evaluation of the 1986 united nations convention on registration of ships, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 18, nr. 3, juli, 1987

Sturmey, S.G., The United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. February, 1987, s. 97-115

Walker, George K., Noyes, John E., definitions for the 1982 law of the sea convention, *California Western International Law Journal*, Vol. 32, 2001-2002, s. 343-387

Dokument från FN-organ

Economic consequences of the existence or lack of a genuine link between vessel and flag of registry, TD/B/C.4/168 samt TD/B/C.4//168/Add.1

FN:s Generalförsamlings resolution nr. 174 (II), 1947-11-21 (UN GAOR A/CN.4/4 (1949))

FN:s Generalförsamlings resolution nr. 54/32, 2000-01-19

FN:s Säkerhetsråds resolution nr. 787, 1992-11-16

Fishing Vessels operating under open registers and the exercise of flag State responsibilities - Information and options, FAO Fisheries Circular No. 980, Rom, FAO, 2002

Implications of the united nations convention on the law of the sea for the international maritime organization, LEG/MISC/3/Rev.1, 2003-01-06

Main Trends Working Paper, dokument A/CONF.62/L.8/rev.1 (Third United Nations Conference on the Law Of the Sea; official records; Vol. 3)

Report of the Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on Illegal, Unregulated and Unreported Fishing and Related Matters, Rom, Italien, 2000-10-09 - 2000-10-11

Status of multilateral treaties, Note by the UNCTAD secretariat, Dokumentnr. TD/B/INF.192, 13 juli, 1995

UNCTAD Information Unit, UN Dokument nr. TAD/INF/1770, 7 februari, 1986.

Internationella konventioner

Convention of the Intergovernmental Maritime Consultative Organisation

Convention on International Civil Aviation, Chicago, 1944

Convention on Rights and Duties of States Adopted by the Seventh International Conference of American States, signed at Montevideo, 1933-12-26

Declaration recognizing the right to a flag of states having no sea coast, Barcelona 20.4.1921

Geneva Convention on the High Seas

Statute of the International Court of Justice

Statute of the International Tribunal for the Law of the Sea

The United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986

United Nations Convention on the law of the sea, 1982

The United Nations Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks, 1995

Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas, 1993

Code of Conduct for Responsible Fisheries, 1995

Nationell lagstiftning

Fartygssäkerhetslag, SFS nr. 2003:364

Förordning om medgivande enligt sjömanslagen, SFS nr. 1991:1881

Sjölag, SFS nr. 1994:1009

Sjömanslag, SFS nr. 1973:282

1868 års kungliga förordning angående pass- och nationalitetshandlingar för svenska, till orter utanför Sverige gående fartyg

21 United States Code, Controlled Substances Act

Övrigt

Committee on Inquiry into Shipping: London, HMSO 1970, Cmnd 4337

Rättsfallsförteckning

EG-domstolen

Anklagemyndigheden v. Poulsen and Diva Navigation (Case C-286/90)

Commission v. Ireland (Case C-151/96)

Commission v. France (Case C-334/94)

Commission v. Hellenic Republic (Case C-62/96)

Commission v. United Kingdom (Case-C 246/89), 1991

R. v. Secretary of State for Transport ex parte Factortame Ltd. and others (Case C-221/89), 1991

Europadomstolen

Golder v. UK (Series A No. 18, 1975, p. 29)

James v. UK (Series A No 98, 1986, p. 42)

ICJ och PCIJ

Advisory opinion on the constitution of the maritime safety committee of the inter-governmental maritime consultative organisation, [1960], ICJ Rep. 150.

Anglo-Norwegian Fisheries Case, [1951], ICJ Rep. 116

Case concerning Barcelona Traction Light and Power Company Ltd., new application, 1962, [1970], ICJ Rep. 1

Guinea Bissau v. Senegal, [1991], ICJ Rep. 1

Iran v, USA, Oil Platforms, ICJ Rep. 1996 (II)

Kasikili/Sedudu Island, Botswana och Namibia, [1999], ICJ Rep.

Lotus PCIJ, Series A, No.10, 1927

Quataar v. Bahrain, Jurisdiction & admissibility (II), ILR, vol. 102

The Nottebohm Case, Lichtenstein v. Guatemala, [1955], ICJ Rep. 4

ITLOS

The M/V "SAIGA" (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), ITLOS, 1999-07-01

PCA

Muscat Dhows, France v. Great Britain, The Hague, 1905-08-08

Nationella rättsfall

England

Naim Molvan v. Attorney General for Palestine, [1948] A.C. 351

Sverige

NJA 1987 s.473

U.S.A

United States v. Marino-Garcia, 679 F.2d 1373, 1985 A.M.C. 1815

Skiljeförfarande

The Rainbow Warrior Arbitration, ILR, vol. 82