

eksklusive økonomiske zoner, i det omfang bestemmelserne er i overensstemmelse med international ret. Havmiljøloven gælder allerede for danske skibe i de eksklusive økonomiske zoner, da loven ifølge § 2, stk. 1, nr. 1 generelt gælder for danske skibe.

Danmark har i dag meget begrænsede muligheder for at udøve jurisdiktion over for udenlandske skibe uden for dansk søterritorium. Den internationale konvention af 29. november 1969 om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker og en protokol tilknyttet MAROL-konventionen om indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie giver mulighed for indgriben i meget specifikke og akutte situationer. En af betingelserne for at gribe ind er, at der skal være en alvorlig og overhængende fare for en olieforurening af kysterne.

Som reglerne er i dag, er der således ingen mulighed for at foretage fysisk inspektion, tilbageholdelse eller retsforfølgning af et skib, der har foretaget en udtømmning af f.eks. olie i strid med MARPOL-konventionen uden for søterritoriet, når der ikke er tale om situationer dækket af indgrebskonventionen/protokollen. Kyststaten har i sådanne tilfælde ingen mulighed for selv at håndhæve de internationale regler, men kan blot indberette overtrædelsen til flagstaten med en anmodning om, at flagstaten foretager den videre pådømmelse af forholdet.

I de eksklusive økonomiske zoner vil Danmark via den udvidede jurisdiktionskompetence i en situation som den oven for beskrevne, der ikke er dækket af indgrebskonventionen/protokollen, kunne håndhæve kontrol- og indgrebsbestemmelserne i havmiljøloven. Derudover giver jurisdiktionen i zonerne mulighed for, at Danmark selv kan foretage den videre retsforfølgning af skibet efter lovens straffebestemmelser. Dansk retsforfølgning vil dog være subsidiær i forhold til flagstatens, og den skal derfor suspenderes, såfremt flagstaten inden 6 måneder fra datoen for retsforfølgningens begyndelse anlægger sag mod skibet. Suspensionsreglen, der følger af folkeretten, gælder ikke, såfremt retsforfølgningen angår en sag om betydelig skade for Danmark, eller såfremt den pågældende flagstat gentagne gange har ignoreret sin forpligtelse til effektivt at håndhæve internationalt gældende regler og normer vedrørende overtrædelser som er begået af dens fartøjer.

Alle internationale regler og normer i form af konventioner og folkeretlig sædvane kan håndhæves i de eksklusive økonomiske zoner. Ifølge folkeretlig sædvane kan kyststaten forbyde dumpning i sin eksklusive økonomiske zone. Det generelle forbud mod dumpning i havmiljølovens § 25 udstrækkes derfor

med lovforslaget til også at gælde for udenlandske skibe i de eksklusive økonomiske zoner.

Til nr. 3

Bestemmelsen afløser den tidligere § 2, stk. 1, nr. 4. Loven gælder således uændret på det åbne hav uden for zonerne.

Til nr. 4

Der er tale om en konsekvensændring.

Til nr. 5

I det nye stk. 3 i lovens § 5 defineres eksklusive økonomiske zoner i overensstemmelse med definitionen i lovforslag om eksklusive økonomiske zoner som havområder, der ligger uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinier.

Til nr. 6 og 7

Der er tale om en konsekvensændring.

Til nr. 8

Indgreb over for udenlandske skibe med hensyn til overtrædelser i de eksklusive økonomiske zoner er undergivet visse begrænsninger i henhold til folkeretten. Håndhævelsen af internationalt gældende regler og normer må ske i respekt af folkerettens regler om fremmede skibes frihed til sejlads. I de eksklusive økonomiske zoner kan Danmark således over for udenlandske skibe håndhæve de regler i havmiljøloven, som er baseret på internationalt fastsatte regler og normer.

§ 42, stk. 2 angiver grænserne for, hvornår der kan udøves fysisk inspektion af udenlandske skibe, med hensyn til overtrædelser, der har fundet sted i de eksklusive økonomiske zoner.

Kyststaten kan jf. § 42, stk. 2 foretage fysisk inspektion af udenlandske skibe, når der er sket en udtømmning. Der skal være tale om en udtømmning af en sådan størrelse, at den truer med at medføre en væsentlig forurening af havmiljøet. De kompetente nationale myndigheder udøver dette skøn. Endvidere skal der være en begrundet mistanke om, at skibet har overtrådt havmiljølovens bestemmelser. Vurderingen af, om der foreligger en begrundet mistanke, må ligeledes afgøres konkret i hvert enkelt tilfælde af de nationale kompetente myndigheder.

Til nr. 9

De folkeretlige regler om frihed til sejlads gør sig ligeledes gældende med hensyn til afgrænsningen af, hvornår der kan udøves beføjelser efter § 43, stk. 1