

en anden del af det åbne hav eller en eksklusiv økonomisk zone. Sådanne nye stræder vil blive underlagt Havretskonventionens regler om transitpassage, der er mere liberale for skibsfarten end reglerne om uskadelig passage i territorialfarvandet, bl.a. derigennem at alle skibe, incl. neddykkede ubåde, har ret til uhindret passage i hele det internationale strædes bredde helt ind til kysten under forudsætning af hurtig og uafbrudt transit. Endvidere har luftfartøjer ret til overflyvning uden tilladelse. En sådan transitpassage i et internationalt stræde kan i modsætning til den såkaldt uskadelige passage gennem territorialfarvandet ikke midlertidigt suspenderes.

Disse situationer vil imidlertid kunne undgås, hvis udvidelsen af søterritoriet i havområder af den ovennævnte art begrænses, således at der bevares en korridor af åbent hav, der er tilstrækkelig bred til at tilgode skibsfartens behov. En løsning af denne art er allerede forudset i forbindelse med den svenske udvidelse af søterritoriet i 1979 ved aftale af 25. juni 1979 med Sverige om begrænsning af territorialfarvandet mellem Danmark og Sverige. En lignende korridorløsning er forudset i Østersøen som resultat af en dansk-tysk forståelse fra 1994 om at opretholde en korridor af åbent hav omkring sejlruterne i Østersøen, særlig den af Den Internationale Maritime Organisation (IMO) godkendte storskibsroute (rute T). Såvel Sverige som Tyskland har i overensstemmelse hermed begrænset udvidelsen af deres søterritorium i de berørte områder.

De danske stræder - Lillebælt, Storebælt og den danske del af Øresund - er i dag dansk territorialfarvand bortset fra en snæver tragt i den nordlige del af Storebælt og enkelte mindre områder i Øresund. Stræderne er omfattet af et særligt stræderegime, der er baseret på København-traktaten fra 1857 om Sund- og Bælttoldens afløsning og nærmere fastlagt i Anordning nr. 73 af 27. februar 1976 om fremmede orlogsfartøjer og militære luftfartøjers adgang til dansk område under fredsforhold. Forsvarsministeren vil i tilknytning til udvidelsen af søterritoriet tilpasse anordningen i det omfang, folkeretten tilsiger, uden at stræderegimet berøres heraf. Dette historiske stræderegime giver Danmark særlige muligheder for at kontrollere de gennemsejlede orlogsfartøjer, byggende på de folkeretlige regler om uskadelig passage.

Havretskonventionens strædebestemmelser, herunder transitpassageregimet, finder ifølge Konventionens art. 35 c ikke anvendelse på "stræder", i hvilke passage er reguleret helt eller delvis af mangeårige internationale konventioner, som stadig er i kraft. Danmark har under FN's havretskonference uimodsagt gi-

vet udtryk for, at de danske bælder og Sundet er omfattet af denne undtagelsesbestemmelse på grundlag af København-traktaten fra 1857, der stadig er i kraft. Sverige har for så vidt angår Øresunds svenske del ved sin undertegnelse/ratifikation af FN's Havretskonvention afgivet erklæring af tilsvarende indhold.

Ved at begrænse udvidelsen af søterritoriet noget nord og syd for Storebælt, således at der opretholdes en korridor af åbent hav ind til det farvand, hvor det historiske stræderegime begynder og tilsvarende syd for Lillebælt og nord og syd for Øresund understreges det yderligere, at der ikke er tale om dannelse af nye stræder, men om opretholdelse af de eksisterende.

3. I forbindelse med en udvidelse af søterritoriet er det hensigten at gennemføre en moderat revision af de eksisterende basislinjer. Det drejer sig om at etablere en kontinuerlig basislinje langs Jyllands vestkyst ved Nissum Fjord og Ringkøbing Fjord og eventuelt en ny basislinje mellem Als og Ærø. Samtidig tilstræbes at gennemføre en generel teknisk ajourføring af basislinjesystemet. Man vil i videst mulig udstrækning gå over til koordinatsætning ved hjælp af satellitpositioneringsmetoder og digital kortlægning.

4. Lovforslagets gennemførelse medfører ingen direkte statsfinansielle eller administrative konsekvenser.

Lovforslaget indebærer, at overvågning og suverænitetshævdelse må varetages for et større område. Langs Jyllands vestkyst er overvågningen i dag primært baseret på visuel overvågning fra kysten. Hvis territoriet ud til 12 sømil her skal kunne dækkes som i øvrige danske farvandsområder, må den visuelle overvågning suppleres med radarovervågning og en vis udvidet sø- og luftbåren tilstedeværelse. Regeringen vil nærmere vurdere nødvendigheden heraf.

Lovforslaget har ikke direkte miljømæssige konsekvenser, men, som anført i bemærkningerne ovenfor, skaber det mulighed for i overensstemmelse med folkeretten på et større geografisk område at fastsætte og håndhæve miljøbeskyttelsesregler i videre omfang, end det er muligt i den eksklusive økonomiske zone.

Under forudsætning af, at udvidelsen af lodspligten begrænses, jf. ovenfor under pkt. 1, sidste afsnit, vurderes de yderligere driftsudgifter til Lodsvæsenet at andrage godt 4 mio. kr. årligt, og hertil må forudses investeringer over forventelig 2-3 år, som vurderes til ca. 20 mio.kr. Såfremt der ikke fritages for lodspligt i de farvande, hvor det er uden betydning for sejladssikkerheden, vil driftsudgifterne blive ca. 1 mio. kr. højere og investeringerne ca. 25 mio.kr. højere. De anførte skøn over udgifterne er behæftet med nogen usikkerhed.