

have straffemyndighed, når lovovertrædelsen er begået på skibe, der fører det pågældende medlemslands flag. Endvidere forpligtes medlemslandene til at have straffemyndighed, når lovovertrædelsen er begået uden for medlemsstatens territorium, men har medført skader eller sandsynligvis vil medføre skader på det pågældende medlemslands territorium eller dens eksklusive økonomiske zone, og skibet frivilligt befinder sig i en havn eller en offshore-terminal i den pågældende medlemsstat. Endelig forpligtes medlemslandene til at have straffemyndighed, hvis lovovertrædelsen er begået på det åbne hav, og skibet frivilligt befinder sig i en havn eller en offshore-terminal i den pågældende medlemsstat, dvs. staten er såkaldt havnestat.

Medlemslandene kan herudover vælge at have straffemyndighed, hvis lovovertrædelsen er begået til fordel for en juridisk person, der har hjemsted på det pågældende medlemslands territorium, eller hvis lovovertrædelsen er begået af en person, der er statsborger i det pågældende medlemsland, hvis lovovertrædelsen er strafbar, dér hvor den er begået, eller hvis det sted, hvor den er begået, ikke er omfattet af nogen stedlig jurisdiktion.

Artikel 7 indeholder i stk. 4-5 regler om samarbejde i tilfælde, hvor mere end én medlemsstat har straffemyndighed. I disse tilfælde opregnes der en række tilknytningsmomenter, der bør tages i betragtning.

Artikel 8 indeholder en bestemmelse om medlemsstaternes pligt til at underrette henholdsvis andre medlemsstater, der risikerer at blive ramt af en forureningsskade, den eller de medlemsstater, der har straffemyndighed og Kommissionen. Ifølge artikel 9 skal medlemsstaterne udpege kontaktpunkter navnlig til udveksling af oplysninger i henhold til artikel 8, og via Kommissionen skal de øvrige medlemsstater underrettes om disse kontaktpunkter.

Artikel 10 definerer det territoriale anvendelsesområde for udkastet til rammeafgårelsen, så det svarer til direktivforslagets. Efter direktivets artikel 3, stk. 1, er anvendelsesområdet medlemsstaternes indre og ydre territorialfarvande, stræder benyttet i international sejlads, de eksklusive økonomiske zoner og det åbne hav.

Artikel 11 vedrører gennemførelse af rammeafgårelsen. I lighed med andre rammeafgårelser skal medlemslandene efter stk. 2, foretage en afrapportering over for Rådets Generalsekretariat og Kommissionen om, hvorledes de forpligtelser, der følger af rammeafgårelsen, er gennemført i national ret. Kommissionen udarbejder herefter en skriftlig rapport og på baggrund af denne vurderer Rådet, om medlemsstaterne har truffet de nødvendige foranstaltninger.

Endvidere fremgår det af stk. 3, at Kommissionen senest 5 år efter, at rammeafgårelsen skal være gennemført i national ret, på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne forelægger en rapport for Rådet om den konkrete anvendelse af de nationale bestemmelser, der gennemfører bøderegerne i artikel 6, stk. 1 og 2. Samtidig fremsætter Kommissionen de forslag, som den finder hensigtsmæssige, hvilket kan omfatte forslag om, at medlemsstaterne, for så vidt angår overtrædelser begået på deres søterritorium eller i deres eksklusive økonomiske zone, ikke skal anse et fartøj, der fører en anden medlemsstats flag, for at være et fremmed fartøj som omhandlet i De Forenede Nationers Havretskonvention artikel 230. Artikel 230 indeholder bestemmelser om begrænset anvendelse af andet end bødestraf i forhold til fremmede skibe.

Artikel 12 vedrører ikrafttrædelse af rammeafgårelsen.

Det skal bemærkes, at det seneste udkast til rammeafgårelse ledsages af et udkast til tre rådsråklæringer. For det første opfordres Kommissionen til at undersøge, om der er mulighed for at iværksætte et initiativ inden for IMO's (International Maritime Organisation) rammer med henblik på en revision af MARPOL konventionen 73/78 navnlig på grundlag af den nyeste EF- og EU- lovgivning om forurening fra skibe.

For det andet fastslås det, at rammeafgårelsens artikel 2 fastlægger det strafbare område ved at henvise til bestemmelserne i direktivets artikel 4 og 5, og at den endelige fastlæggelse af det strafbare område derfor afhænger af den endelige udformning af direktivets artikel 4 og 5.

For det tredje forpligtes Kommissionen til i forbindelse med udarbejdelse af rapporten efter rammeafgårelsens artikel 11, stk. 3, at foretage en vurdering af de økonomiske konsekvenser og de konsekvenser for bekæmpelsen af forurening til søs, som Kommissionens eventuelle forslag indebærer.

5. De lovgivningsmæssige konsekvenser af udkastet til rammeafgårelse

Den centrale danske lov på området er lov om beskyttelse af havmiljøet (jf. lov nr. 476 af 30. juni 1993 som senest ændret ved lov nr. 1373 af 20. december 2004, »havmiljøloven«). I medfør af havmiljøloven er udstedt bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering, samt udtømmning af flydende stoffer, der transporteres i bulk (udtømmningsbekendtgørelsen) samt bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999 om udtømmning af olie fra skibe.

Der findes endvidere en række andre miljøregler, navnlig i miljøbeskyttelsesloven (jf. lov bekendtgørelse