

ind over for udenlandske skibe i forbindelse med alvorlig forurening eller trussel herom, f.eks. i forbindelse med søulykker.

Det fremgår således bl.a. af bemærkningerne til § 42 og § 43 i 1993-loven jf. Folketingstidende, Tillæg A 1992-93 side 7340-7342, at anvendelsen af havmiljølovens indgrebsmuligheder skal tage hensyn til skibets nationalitet og i hvilket farvand skibet befinder sig. Det fremgår endvidere, at for udenlandske skibe på dansk søterritorium er indgreb undergivet visse folkeretlige begrænsninger. Kyststaten kan på basis af sin almindelige højhedsret over søterritoriet udfærdige love og andre retsfor skrifter til beskyttelse imod forurening, men kyststatens håndhævelse af disse må ske i overensstemmelse med folkerettens regler om skibes ret til uskadelig passage. I henhold til Genevekonventionen af 1958 om det ydre territorialfarvand og den tilstødende zone (nu Havretskonventionens artikel 19, stk. 1), er gennemfart uskadelig i det omfang, den ikke er til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhed. Kyststaten er i forlængelse heraf berettiget til at hindre gennemfart, som ikke er uskadelig. Dette indebærer, at kyststaten kan skride ind i tilfælde af forsætlig og alvorlig forurening og om nødvendigt tilbageholde et fremmed skib med henblik på retsforfølgning. Fremmede skibe, der benytter retten til uskadelig passage, skal overholde kyststatens for skrifter, der har til formål at beskytte kyststatens farvande mod forurening. Herudover beskrives mulighederne for at kunne gribe ind over for udenlandske skibe, der forurener på det åbne hav, som tilbage i 1993 allerede startede uden for søterritoriet, idet den eksklusive økonomiske zone først blev etableret i 1996.

Det sydlige Danmark har i dag, i modsætning, til Færøerne og Grønland intet åbent hav.

§ 42 og § 43 administreres i dag over for udenlandske skibe således, at i situationer, hvor der er fare for en udledning fra et udenlandsk skib på dansk søterritorium, det være sig i tilfælde af kollisioner, forlis eller grundstødninger, kan myndighederne gå om bord på et skib for at foretage undersøgelser med henblik på at vurdere nødvendige beredskabsmæssige tiltag. Tilsvarende kan videre sejlsads eller andre aktiviteter forbydes, eller påbydes, for at forhindre eller bekæmpe forurening. Som eksempel kan nævnes, at forsvaret i tilfælde af forlis eller grundstødninger ofte udsteder påbud om tømning af tanke, inden der iværksættes forsøg på bjærgning af det forliste eller grundstødte skib.

I forbindelse med, at der i Danmark i 1996 blev etableret en eksklusiv økonomisk zone, blev Havretskonventionens begrænsninger for håndhævelsen

overfor udenlandske skibe i den eksklusive zone, ved ændringslov nr. 394 af 22. maj 1996 indsat i havmiljølovens § 42 og § 43 om administrativ håndhævelse. I bemærkningerne til ændringen af § 42 i 1996-loven, jf. FT 1995-96 tillæg A side 3269 ff., fremgår, at kyststaten kun kan foretage undersøgelser uden retskendelse af udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone, når der er begrundet mistanke om, at der er sket en udtømmning i den eksklusive økonomiske zone af en sådan størrelse, at den truer med at medføre en væsentlig forurening af havmiljøet. Af bemærkningerne til ændringen af § 43 fremgår, at indgreb i form af påbud og forbud kun kan ske over for udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone, såfremt der er sket en udtømmning til havet, og det med sikkerhed kan konstateres, at overtrædelsen er begået af det pågældende skib.

Som nævnt oven for, er det havmiljølovens almindelige ordning, at loven finder anvendelse på udenlandske skibe i det omfang dette er foreneligt med international ret. I 1996-ændringsloven blev imidlertid begrænsningerne for udøvelse af de administrative indgrebsbeføjelser overfor udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone indført direkte i § 42 og § 43 i den gældende lov. De bestemmelser og normer i international ret, som ophæver begrænsningerne, særligt Havretskonventionens art. 221 om indgrebsbeføjelser i forbindelse med søulykker, herunder kollisioner, grundstødninger m.v., fremgår ikke tilsvarende af lovens bestemmelser. Henset til dansk rets almindelige hjemmelskrav, kan der herved opstå risiko for, at miljømyndighederne afskæres fra at kunne foretage indgreb i situationer, hvor de nævnte begrænsninger ikke er påkrævet efter international ret, f.eks. i forbindelse med søulykker.

Det bemærkes, at Danmark som kyststat i medfør af international ret har ret vide beføjelser til at hindre, at kystlinjen bliver udsat for en fare for forurening. De danske miljømyndigheder har, bl.a. i medfør af Havretskonventionens artikel 221 om søulykker, samt af oven for nævnte indgrebskonvention af 1969 og protokollen af 1973, muligheder for at foretage de nødvendige indgreb over for udenlandske skibe for at beskytte kystlinjen eller beslægtede interesser mod forurening eller trussel om forurening i tilfælde af søulykker uden for søterritoriet eller handlinger i forbindelse med sådanne ulykker, der kan forventes at have alvorlige skadelige følger for kyststaten.

Det er blevet overvejet, om det er muligt udtømmende at skrive disse internationale indgrebsbeføjelser over for udenlandske skibe ind i havmiljøloven. Det antages imidlertid at være vanskeligt, fordi det