

ikke kan udelukkes, at der ud over Havretskonventionens art. 221 og oven for nævnte indgrebsprotokol af 1969 med tilhørende protokol fra 1973, kan være hjemmel i medfør af anden international ret, herunder folkeretlige sædvaner, til at foretage administrative indgreb over for udenlandske skibe med henblik på at forhindre en alvorlig forurening eller fare, som der i givet fald kan være risiko for, at miljømyndighederne afskæres fra at kunne anvende i situationer, hvor de nævnte begrænsninger ikke er påkrævet efter international ret. Hensynet til at kunne gribe ind i alle situationer, hvor det kan ske i overensstemmelse med international ret, har gjort, at Miljøministeriet og Forsvarsministeriet har fundet, at der ikke bør indføres en bestemmelse i loven, der udtømmende opregner de danske myndigheders beføjelser over for udenlandske skibe, når det angår de i §§ 42 og 43 regulerede indgreb.

Det skal bemærkes, at der siden ændringen af § 42 og § 43 ikke har været tilfælde, hvor miljømyndighederne har grebet ind i overensstemmelse med Havretskonventionens artikel 221 over for udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone.

Som følge heraf, foreslås § 42, stk. 2, og § 43, stk. 4 ophævet, således at begrænsninger i håndhævelsen over for udenlandske skibe alene fremgår af lovens § 2, jf. herved bemærkningerne til § 42 og § 43 i 1993-loven og 1996-ændringsloven samt af dette lovforslags almindelige og særlige bemærkninger.

Med hensyn til forslaget § 1, nr. 19 og 22 om begrænsninger i § 63 og § 63 b vedr. ransagning og tilbageholdelse overfor udenlandske skibe gør de nævnte hensyn som vedr. § 42 og § 43 sig ikke gældende i samme omfang.

2.2. Andre ændringer

2.2.1. Indre og ydre territorielt farvand

Der er i havmiljøloven en definition af Østersøområdet, Nordsøområdet og eksklusive økonomiske zoner, jf. havmiljølovens § 5. Det er fundet hensigtsmæssigt også at definere søterritoriet, herunder også ydre og indre territorielt farvand, idet ydre territorielt farvand for første gang introduceres i havmiljøloven i forbindelse med implementeringen af Havretskonventionens artikel 220.

2.2.2. Miljøkonsekvensvurdering

I forbindelse med dumping af optaget havbunds-materiale (klapning) er habitatdirektivets krav om miljøkonsekvensvurdering hidtil alene gennemført med hjemmel i havmiljølovens § 26, stk. 5. Herefter er til-

ladelse til klapning inden for et område, der er udpeget som beskyttelsesområde efter EF-fuglebeskyttelsesdirektivet eller EF-habitatdirektivet eller et område med en vanddybde på under 6 meter, betinget af miljøministerens samtykke. Samtykkebeføjelsen er delegeret til Skov- og Naturstyrelsen, som i overensstemmelse med habitatdirektivet stiller krav om, at ansøger i forbindelse med ansøgning om tilladelse efter § 26, stk. 5, udarbejder en miljøkonsekvensvurdering.

Imidlertid har en redegørelse fra Kammeradvokaten, der er baseret på en række EU-domme fra de seneste år vist, at der er behov for at justere den danske lovgivning. Kammeradvokaten konkluderer, at afgørende for, om en medlemsstat har gennemført direktivet korrekt, bl.a. er, at der er skabt den nødvendige præcise retlige ramme. Med forslaget skabes den nødvendige retlige ramme ved at præcisere havmiljølovens bestemmelser § 26 og § 28, jf. bemærkningerne til de enkelte bestemmelser. De nye regler vil ikke medføre ændringer i forhold til den hidtidige praksis.

2.2.3. Beredskab

I tilfælde af særligt alvorlige og omfattende forureninger kan forsvarsministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af forsvarsministeren, jf. havmiljølovens § 35, stk. 6. Det er Forsvarsministeriets erfaring, at der ofte kan være behov for at kunne delegerede denne kompetence helt eller delvist til lokale myndigheder, afhængig af hvor bekæmpelsen af forureningen foregår – på land eller til søs. Det foreslås derfor, at forsvarsministeren kan bemyndige andre myndigheder til at forestå koordineringen af bekæmpelsen af en særligt alvorlig og omfattende forurening.

2.2.4. Afskiberens forpligtelser

I 1999 blev Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets havne med farligt eller forurenende gods, med senere ændringer implementeret i havmiljøloven via bekendtgørelse nr. 258 af 1. maj 1999 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe. Bekendtgørelsen har bl.a. hjemmel i havmiljølovens § 40. Direktivet 93/75/EØF blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformations-system for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27). Der er såvel i det gamle som i det nye direktiv en bestemmelse om afskiberens forpligtelser over for skibsføreren og operatoren i forbin-