

farvand, så vil der kunne foretages ransagning efter stk. 2, nr. 3.

Til stk. 2, nr. 4.

For at kunne ransage udenlandske skibe, som befinder sig i ydre territorialt farvand under passage, men som mistænkes for at have overtrådt havmiljølovens bestemmelser eller bestemmelser udstedt i medfør heraf i den eksklusive økonomiske zone, skal mistanken være begrundet, og der skal være sket en betydelig udtømmning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet skal ydermere have nægtet at give oplysninger om dets identitet m.v. jf. § 62 a, eller også skal de afgivne oplysninger åbenlyst afvige fra den faktiske situation. Der sker således en yderligere skærpelse af mistankekravet over for det udenlandske skib i forhold til det i nr. 3 ovenfor anførte.

Mistankekravet er tillige skærpet i forhold til kravet om mistanke over for danske skibe, hvor der alene skal være tale om at skibet »med rimelig grund er mistænkt«, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2.

Som eksempel kan nævnes, at ransagning af et udenlandsk skib, der er mistænkt for at have forurennet i den eksklusive økonomiske zone, og som nu befinder sig i passage på det ydre territoriale farvand, vil skulle ske efter bestemmelsens stk. 2, nr. 4, i overensstemmelse med de der fastsatte kriterier.

Til stk. 3.

Stk. 3 er ny. For skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone gælder de samme begrænsninger som under stk. 2, nr. 4 ovenfor. Jo længere væk fra havn et skib befinder sig, jo flere begrænsninger er der i håndhævelsen over for de udenlandske skibe. For et udenlandsk skib, som således mistænkes for at forurene på den eksklusive økonomiske zone, og som opdages, når den fortsat befinder sig i denne zone, gælder således det særligt skærpede mistankekrav i bestemmelsens stk. 3.

Havretskonventionen stiller krav om overtrædelse af eller begrundet mistanke om overtrædelse af internationale regler og normer med henblik på forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening fra fartøjer eller de love og forskrifter, som denne stat har udstedt i overensstemmelse med og til gennemførelse af sådanne regler og normer. Dette betyder, at udenlandske skibe, der mistænkes for i den eksklusive økonomiske zone at have overtrådt rent nationale regler, der ikke har afsæt i internationale regler om havmiljøforurening ikke kan ransages, førend skibet anløber en havn. Da havmiljøloven tilbage i 1980 første gang så dagens lys, var et af hovedformålene at skabe grund-

lag for at implementere en række internationale konventioner i dansk ret, herunder især MARPOL-konventionen (konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe). Loven har fortsat i udpræget grad karakter af en rammelov. Denne form er hensigtsmæssig, idet den gør det muligt løbende at implementere den i mange henseender meget detaljerede internationale regulering. Havmiljølovens regler har i dag afsæt i internationale regler eller normer.

Havretskonventionen indeholder ikke en beskrivelse af den situation, hvor et udenlandsk skib mistænkes for at forurene på ydre territorialt farvand, men først opdages, når det befinder sig ude i den eksklusive økonomiske zone. Det antages, at Havretskonventionen ikke er til hinder for, at overtrædelser begået på ydre territorialt farvand kan forfølges, når forurenere befinder sig i den eksklusive økonomiske zone. Det forudsættes dog i disse situationer, at ransagningen også sker på de skærpede betingelser i § 63, stk. 3.

Begreberne »betydelig udtømmning« og »væsentlig forurening« må i den konkrete situation underkastes en helhedsvurdering. Der er alene tale om en retlig vurdering og ikke en miljøfaglig vurdering, hvorfor en beslutning om ransagning ikke skal afvente en undersøgelse af miljøpåvirkningen, da muligheden for at foretage indgreb dermed som oftest vil være forspildt, jf. også de almindelige bemærkninger.

Til stk. 4.

Begrænsningerne i håndhævelsen over for udenlandske skibe gælder ikke, hvis flagstaten for det udenlandske skib giver samtykke hertil. Der er her tale om et almindeligt anerkendt internationalt princip, hvorefter den stat, hvori skibet er registreret (flagstaten) har mulighed for at frskrive sig den beskyttelse, som skibet måtte have efter henholdsvis national eller international ret.

Flagstatens samtykke kan enten foreligge som samtykke i en konkret situation eller som et generelt samtykke, f.eks. for bestemte skibe eller for bestemte situationer.

Samtykke vil således ophæve de begrænsninger, der ellers måtte være for ransagning på skibe under fremmed flag.

Til stk. 5.

Forfølgelse in continenti (hot pursuit) er et almindeligt anerkendt folkeretligt begreb, som blandt andet nærmere er defineret i Havretskonventionens artikel 111 og i 1958-konventionen om det åbne hav.

Der findes ikke et godt udtryk på dansk for begrebet »forfølgelse in continenti«, derfor bruges i stedet terminologien »forfølgelse i umiddelbar forlængelse af