

Lovforslag nr. L 154. Fremsat den 17. januar 1996 af miljø- og energiministeren (Svend Auken)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om skibes sikkerhed m.v. og søloven

(Ændringer som følge af forslag til lov om eksklusive økonomiske zoner)

§ 1

I lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet, som senest ændret ved lov nr. 902 af 29. november 1995, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 3 udgår: »og«.

2. I § 2, stk. 1 indsættes efter nr. 3 som nyt nummer:

»4) udenlandske skibe, der befinder sig i de eksklusive økonomiske zoner, i det omfang det er foreneligt med international ret, og«.

Nr. 4 bliver herefter nr. 5.

3. § 2, stk. 1, nr. 4, der bliver nr. 5, affattes således:

»5) udenlandske skibe, der befinder sig uden for de eksklusive økonomiske zoner, i det omfang det er foreneligt med international ret.«.

4. I § 4, stk. 3, nr. 3 ændres »på søterritoriet« til: »på søterritoriet eller i de eksklusive økonomiske zoner«.

5. I § 5 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Ved eksklusive økonomiske zoner forstås i denne lov havområder uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinier, jf. lov om eksklusive økonomiske zoner.«.

6. I § 11, stk. 3, 1. pkt., § 20, stk. 3, § 22, stk. 2, § 23, stk. 2 og i § 39, stk. 2 ændres »uden for dansk søterritorium« til: »i de eksklusive økonomiske zoner eller uden for dansk søterritorium i øvrigt«.

7. I § 11, stk. 2, § 13, stk. 2 og § 54, stk. 1, 2. pkt. ændres »Uden for dansk søterritorium« til: »I de eksklusive økonomiske zoner eller uden for dansk søterritorium i øvrigt«.

8. I § 42 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Med hensyn til overtrædelser som nævnt i stk. 1, der har fundet sted i de eksklusive økonomiske zoner, kan beføjelserne efter stk. 1 kun udøves over for udenlandske skibe, såfremt der er sket en udtømning og såfremt der foreligger en begrundet mistanke om, at overtrædelser er begået af det pågældende skib.«

9. I § 43 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Med hensyn til overtrædelser som nævnt i stk. 1, der har fundet sted i de eksklusive økonomiske zoner, kan beføjelserne efter stk. 1 kun udøves over for udenlandske skibe, såfremt der er sket en udtømning og såfremt det med sikkerhed kan konstateres, at overtrædelser er begået af det pågældende skib.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

10. I § 45, stk. 3 indsættes efter »der er under passage af dansk søterritorium«: »eller under sejlads i de eksklusive økonomiske zoner«.

11. Efter § 58 indsættes i kapitel 16:

»§ 58a. Miljø- og energiministeren kan fastsætte de nødvendige regler for anvendelse her i landet af De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold omfattet af denne lov. Ministeren kan herunder fastsætte regler om, hvilke myndigheder, der skal administrere forordningerne.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyrer, herunder om forrentning og udpantningsret.

Stk. 3. Tilsyn med overholdelse af forordninger udøves af miljø- og energiministeren i henhold til kapitel 14, medmindre ministeren bestemmer, at tilsynet skal udøves af andre myndigheder. Ved udførelse af tilsyn har myndighederne de tilsynsforpligtelser og tilsynsbeføjelser, som følger af lovens kapitel 14, medmindre ministeren bestemmer andet.

Stk. 4. Ved afgørelser med hjemmel i forordninger eller regler udstedt i medfør af forordninger finder de i kapitel 15 fastsatte bestemmelser anvendelse for så vidt angår klageadgang.«

12. I § 59, *stk. 1, nr. 5* ændres »§ 43, *stk. 1-3*« til: »§ 43, *stk. 1-4*«.

13. I § 59, *stk. 1, nr. 6* ændres »§ 42« til: »§ 42, *stk. 1-2*«.

14. I § 59, *stk. 1, nr. 6* udgår »og«.

15. I § 59, *stk. 1* indsættes efter nr. 6 som nyt nummer:

»7) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 1, og«

Nr. 7 bliver herefter nr. 8.

16. I § 61, *1. punktum* indsættes efter »og § 47«: »samt § 58a«.

17. § 63, *stk. 1* affattes således: »Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov og bestemmelser udstedt i medfør af loven kan ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.«.

§ 2

I lov nr. 98 af 12. marts 1980 om skibes sikkerhed m.v., som senest ændret ved lov nr. 902 af 29. november 1995, foretages følgende ændring:

1. I § 1, *stk. 2*, ændres »i dansk havn eller på dansk søterritorium« til: »i dansk havn, på dansk søterritorium og i de eksklusive økonomiske zoner.«

§ 3

I lov nr. 170 af 16. marts 1994, søloven, som ændret ved lov nr. 205 af 29. marts 1995, foretages følgende ændringer:

1. I § 203, *stk. 1*, § 206, *stk. 1*, § 206, *stk. 2*, og § 207, ændres »et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone« til: »eksklusive økonomiske zoner«.

2. I § 216, *stk. 1* ændres »§ 194« til: »§ 213«.

§ 4

Loven træder i kraft den 1. juli 1996.

§ 5

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, der følger af de særlige færøske og grønlandske forhold.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Den danske regering besluttede i 1994 at oprette eksklusive økonomiske zoner rundt om Danmark. Beslutningen blev primært truffet ud fra en hensigt om at værne havmiljøet mod forurening, herunder især mod udtømminger af olie, der igennem længere tid har været et problem i danske farvande.

Oprettelsen af zonerne forventes gennemført ved forslag til lov om eksklusive økonomiske zoner. For en uddybning af zonernes indhold og den folkeretlige baggrund henvises til dette lovforslag. Forslaget til lov om eksklusive økonomiske zoner, der fremsættes samtidigt med dette ændringsforslag, indeholder ingen materielle regler om beføjelserne i zonerne, idet disse forudsættes gennemført i særlovgivningen. I ændringsforslaget gennemføres således de ændringer af lov om beskyttelse af havmiljøet, der er nødvendige for at udnytte de muligheder, oprettelsen af eksklusive økonomiske zoner giver med hensyn til beskyttelse af havmiljøet. Desuden indeholder lovforslaget de fornødne konsekvensændringer i lov om skibes sikkerhed m.v. samt søloven.

Lovforslaget udstrækker reglerne i havmiljøloven og lov om skibes sikkerhed m.v. til også at kunne håndhæves over for udenlandske skibe, der overtræder lovens bestemmelser i de eksklusive økonomiske zoner, i det omfang de pågældende bestemmelser er udstedt i overensstemmelse med gældende internationale regler og normer.

Dette giver væsentligt forbedrede indgrebsmuligheder i form af øgede muligheder for at foretage kontrol, tilbageholdelse samt retsforfølgning af skibe, der har udledt olie eller skadelige stoffer til havet inden for zonerne. Som reglerne er i dag, er der kun hjemmel til at gribe ind i yderst akutte og alvorlige forureningstilfælde, og der er ingen mulighed for at retsforfølge udenlandske skibe uden for dansk søteritorium.

Oprettelsen af eksklusive økonomiske zoner åbner mulighed for, at Danmark kan håndhæve havmiljø-

lovens regler i zonerne. Dette kan ske gennem en overvågning fra fly, søgående fartøjer eller på anden vis. Miljøstyrelsens »Redegørelse om olie- og kemikalieforurening af havet« indeholder en sammenfatning af forskellige initiativer og muligheder såvel nationalt som internationalt, der sigter på at forbedre indsatsen mod olieforurening af havet.

En øget mulighed for at foretage indgreb kombineret med en effektiv overvågning af zonerne vil udgøre centrale virkemidler til opfyldelse af en væsentlig del af målsætningen med oprettelsen af de eksklusive økonomiske zoner, nemlig den forebyggende virkning.

Endvidere vil et internationalt samarbejde om jurisdiktionsudøvelse og overvågning af zonerne være af stor forebyggende betydning. Et sådant samarbejde vil blive etableret mellem Nordsøstaterne som vedtaget af landenes miljøministre på den 4. Nordsøkonference i Esbjerg i juni 1995. Blandt Nordsøstaterne har Norge, Sverige, Frankrig og Tyskland oprettet eksklusive økonomiske zoner. Holland og Belgien er i gang med oprettelsen. Hensigten er at sikre en effektiv håndhævelse af reglerne i MARPOL-konventionen¹⁾ ved overtrædelse af disse i Nordsøstaternes zoner.

I lov om skibes sikkerhed m.v. findes kravene til skibes tekniske indretning i miljømæssig henseende, således at de opfylder MARPOL-konventionen. Såfremt et skib forurener som følge af, at skibet ikke opfylder MARPOL-konventionens tekniske krav, er det derfor naturligt, at man skal have hjemmel til at kunne gribe ind i denne situation også i de eksklusive økonomiske zoner. Dette kan ske ved at udvide den territoriale udstrækning af det område hvor lov om skibes sikkerhed m.v. gælder til også at omfatte zonerne.

Lov om skibes sikkerhed m.v. stiller imidlertid en række krav til skibes indretning og udstyr som ikke retter sig mod forurening og som der ikke er folkeretlig hjemmel til at håndhæve over for fremmede skibe i de eksklusive økonomiske zoner. For så vidt angår

¹⁾ MARPOL: Den internationale konvention af 1973 under FNs Søfartsorganisation (IMO) om forebyggelse af forurening fra skibe som ændret ved protokollen af 1978.

zonerne forudsættes lovens regler derfor kun anvendt vedrørende skibes tekniske installationer, der har relation til havforurening.

Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser

Med gennemførelsen af lovgrundlaget for oprettelse af eksklusive økonomiske zoner vil den danske jurisdiktion i relation til de udtømminger og dumpninger af olie- og kemikalieaffald fra udenlandske skibe, der er i strid med internationale konventionsbestemmelser, blive udvidet fra 3 sømil til indtil 200 sømil.

For at udnytte den udvidede jurisdiktion i relation til havmiljøloven er der behov for en overvågningsindsats i de eksklusive økonomiske zoner med henblik på at observere, dokumentere og rapportere overtrædelser af gældende regler. Desuden vil der være behov for direkte at kunne gribe ind ved kontrol eller tilbageholdelse af skibe, der foretager ulovlige udtømminger eller dumpninger.

Overvågningen udføres mest effektivt fra luften ved fly med særligt udstyr, mens selve jurisdiktionsudøvelsen vil forudsætte tilstedeværelsen af et patruljeskib på sejlruterne som supplement til flyaktiviteten.

For så vidt angår de økonomiske konsekvenser i forbindelse med oprettelsen af eksklusive økonomiske zoner i danske farvande, må der tages udgangspunkt i at tilgodese formål og hensigt med oprettelsen af zonerne, således, at der gennem overvågning kan sikres dokumentation af formodede ulovlige udtømminger og dumpninger fra skibe og, at der gennem fysisk tilstedeværelse i sejladsruterne kan foretages kontrol og tilbageholdelse.

Der følger ikke af adgangen til at indføre eksklusive økonomiske zoner en forpligtelse til et bestemt aktivitetsniveau, hvorfor den praktiske indsats og dermed de økonomiske konsekvenser principielt er valgfri.

Som et led i finanslovsforliget for 1996 og »Aftale om forsvarrets ordning for 1995-1999« er det besluttet, at der ved delegation indledes en trinvis overførsel af driftsansvaret for maritim miljøovervågning og maritim forureningsbekæmpelse fra Miljø- og Energiministeriet til Forsvarsministeriet. Dette indebærer, at en kommende aktivitet for overvågning og jurisdiktionsudøvelse driftsmæssigt vil skulle varetages af Forsvarsministeriet, hvilket såvel organisatorisk som ressourcemæssigt er hensigtsmæssigt og vurderes at medføre en generel forbedring af muligheden for beskyttelsen af havmiljøet i farvandene omkring Danmark.

Miljø- og Energiministeriet og Forsvarsministeriet har i Rapport af 19. oktober 1995 om maritim miljøovervågning og maritim forureningsbekæmpelse bl.a. beskrevet og vurderet mulige økonomiske rammer og konsekvenser ved indførelsen af eksklusive økonomiske zoner, henholdsvis ved en løsning af opgaven i Miljø- og Energiministeriets regi og henholdsvis i Forsvarsministeriets regi.

Resultatet af denne vurdering er indeholdt i Miljø- og Energiministerens »Redegørelse om olie- og kemikalieforurening af havet«, der fremlægges som et led i behandlingen af lovændringen.

Det højeste beskyttelsesniveau opnås, såfremt flere lande indfører eksklusive økonomiske zoner. Som et led i beslutningerne på Nordsøkonferencen i juni 1995 blev det således bekendtgjort, at alle Nordsølande enten var i færd med eller agtede at indføre eksklusive økonomiske zoner, og i forlængelse heraf blev det besluttet gennem et fortsat styrket og effektiviseret samarbejde at sikre en koordineret og ensartet udøvelse af jurisdiktionskompetencen.

Med Rapport af 19. oktober 1995 om maritim miljøovervågning og maritim forureningsbekæmpelse og med Miljø- og Energiministerens »Redegørelse om olie- og kemikalieforurening af havet« er der skabt grundlag for det videre arbejde med etablering af et tilstrækkeligt indsats- og aktivitetsniveau, ligesom der er behov for at vurdere en mulig dansk indsats i sammenhæng med indsatsen i de øvrige Nordsølande. Aktivitetsniveauet for samtlige Nordsølande forventes først endelig kendt i forbindelse med den 5. Nordsøkonference i Norge i år 2000-2002, hvorfor det vil være hensigtsmæssigt, at den danske indsats, specielt jurisdiktionsudøvelsen, tilvejebringes successivt inden for perioden 1997-2000. Den konkrete indsats og de dermed forbundne økonomiske konsekvenser vil blive fastlagt i forbindelse med de årlige finanslove.

Lovforslagets miljømæssige konsekvenser

For så vidt angår de miljømæssige konsekvenser ved gennemførelsen af lovforslaget må det vurderes, at den udvidede mulighed for udøvelse af jurisdiktion over for udenlandske skibes overtrædelser af bestemmelserne i de internationale konventioner til beskyttelse af havmiljøet sammenholdt med redegørelsens niveau for overvågning og jurisdiktionsudøvelse vil have en forebyggende virkning i relation til disse overtrædelser, hvorved den skibsbaserede forurening i zonerne vil blive reduceret.

Forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser

For så vidt angår forslagens ændringer til havmiljøloven, medfører disse ingen erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Heller ikke ændringerne til lov om skibes sikkerhed m.v. og søloven forventes at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forholdet til EU-retten

Inden for EU-samarbejdet er der ligeledes stor opmærksomhed omkring olieforurening af havet. Der foreslås således indsat en § 58A i loven, som bemyndiger miljø- og energiministeren til at vedtage de supplerende regler, der er nødvendige for at sikre overholdelsen af EF-forordninger her i landet. Bestemmelsen svarer stort set til forslaget til § 89a i lov om miljøbeskyttelse. Bemyndigelsen skal herudover sikre, at ministeren efter en konkret vurdering kan fastsætte regler om, hvilke myndigheder, der skal varetage administrationen af forordninger med henblik på, at forordninger og havmiljølovens regler i videst muligt omfang administreres i sammenhæng. § 58a indeholder endvidere bestemmelse om, at tilsynet med overholdelse af forordninger varetages af miljø- og energiministeren, medmindre ministeren bestemmer andet.

Lovforslaget gennemfører en generel hjemmel i havmiljøloven, der bemyndiger miljø- og energiministeren til at vedtage de supplerende regler, der er nødvendige for at sikre overholdelsen af EFforordninger. Herudover har forslaget ingen EU-retlige konsekvenser.

Høring

Forslaget har været sendt i høring hos:

Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rederiforeningen af 1895, Bilfærgerne Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Fiskernes Forbund, Hotel-, Restaurant- og Fritidserhvervenes Arbejdsgiverforening, DSB-Rederi A/S, Centralorganisationen af Industriansatte i Danmark, Dansk Navigatørforening, Metal Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Specialarbejderforbundet i Danmark, Specialarbejderforbundet i Danmarks Hanstholm afdeling, SID Afdeling- Sømændenes Forbund i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø- og Restaurationsforening, Restaurations- og Bryggeriforbundet i Danmark, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Dansk Arbejdsgiverforening, Landsorganisationen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Amtsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Erhvervenes Transportudvalg, Foreningen af Danske

Privathavne, Sømmenslutningen af Danske Havne, Københavns Havn, Københavns Kommune, Århus Havn, Aalborg Havn, Statshavnadministrationen i Esbjerg, Statshavnadministrationen i Frederikshavn, Danmarks Skibsmæglerforening, Arbejdsministeriet, Boligministeriet, Erhvervsministeriet, Finansministeriet, Forskningsministeriet, Forsvarsministeriet, Indenrigsministeriet, Justitsministeriet, Kirkeministeriet, Kulturministeriet, Landbrugs- og Fiskeriministeriet, Skatteministeriet, Socialministeriet, Statsministeriet, Sundhedsministeriet, Trafikministeriet, Udenrigsministeriet, Undervisningsministeriet, Økonomiministeriet, Skibs- og Bådebyggerierne Arbejdsgiverforening, Foreningen af Skibs- og Bådebyggere i Danmark, Søtransportens Brancheforening, Det Norske Veritas, Lloyd's Register of Shipping, ABS Europe Ltd, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Nippon Kaiji Kyokai, Assurandørsocietetet, Assurandørernes Hus, Rederiet A.P. Møller, Assuranceforeningen SKULD, Kommitteret Jørgen Bredholt, Nivå, Foreningen af Danske Søassurandører, Skibsbevaringsfonden, Sø- og Handelsretten, Advokatfirmaet Gorrissen & Federspiel, Advokatfirmaet Reumert & Partnere, Tilbageholdelsesnævnet (c/o Søfartsstyrelsen), Advokatrådet, Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser, Dansk Ornitologisk Forening, Danske Vognmænd, Forbrugerrådet, Friluftsrådet, Kort- og Matrikelstyrelsen, Mærsk Olie & Gas A/S, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Sejlunion, Farvandsvæsenet, Foreningen af Danske Ral- og Sandsgvere, Greenpeace Danmark, Miljøklagenævnet, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Rigsombudsmanden i Grønland, Danmarks Sportsfiskerforbund, Færøernes Landsstyre, Miljøstyrelsen, Energistyrelsen, Rigsombudsmanden på Færøerne, Grønlands Hjemmestyre, Verdensnaturfonden, Dansk Industri, Entreprenørforeningen, Ingeniørsammenslutningen, Sundhedsstyrelsen, Told- og Skattestyrelsen, Skov- og Naturstyrelsen, og Søfartsstyrelsen.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**§ 1*

Til nr. 1

Der er tale om en konsekvensændring.

Til nr. 2

Eksklusive økonomiske zoner introduceres som begreb i havmiljølovens § 2, stk. 1, nr. 4. Bestemmelsen er central for lovforslaget, idet havmiljølovens anvendelsesområde herved udvides, så loven fremover finder anvendelse på udenlandske skibe i de

eksklusive økonomiske zoner, i det omfang bestemmelserne er i overensstemmelse med international ret. Havmiljøloven gælder allerede for danske skibe i de eksklusive økonomiske zoner, da loven ifølge § 2, stk. 1, nr. 1 generelt gælder for danske skibe.

Danmark har i dag meget begrænsede muligheder for at udøve jurisdiktion over for udenlandske skibe uden for dansk søterritorium. Den internationale konvention af 29. november 1969 om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker og en protokol tilknyttet MAROL-konventionen om indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie giver mulighed for indgriben i meget specifikke og akutte situationer. En af betingelserne for at gribe ind er, at der skal være en alvorlig og overhængende fare for en olieforurening af kysterne.

Som reglerne er i dag, er der således ingen mulighed for at foretage fysisk inspektion, tilbageholdelse eller retsforfølgning af et skib, der har foretaget en udtømmning af f.eks. olie i strid med MARPOL-konventionen uden for søterritoriet, når der ikke er tale om situationer dækket af indgrebskonventionen/protokollen. Kyststaten har i sådanne tilfælde ingen mulighed for selv at håndhæve de internationale regler, men kan blot indberette overtrædelsen til flagstaten med en anmodning om, at flagstaten foretager den videre pådømmelse af forholdet.

I de eksklusive økonomiske zoner vil Danmark via den udvidede jurisdiktionskompetence i en situation som den oven for beskrevne, der ikke er dækket af indgrebskonventionen/protokollen, kunne håndhæve kontrol- og indgrebsbestemmelserne i havmiljøloven. Derudover giver jurisdiktionen i zonerne mulighed for, at Danmark selv kan foretage den videre retsforfølgning af skibet efter lovens straffebestemmelser. Dansk retsforfølgning vil dog være subsidiær i forhold til flagstatens, og den skal derfor suspenderes, såfremt flagstaten inden 6 måneder fra datoen for retsforfølgningens begyndelse anlægger sag mod skibet. Suspensionsreglen, der følger af folkeretten, gælder ikke, såfremt retsforfølgningen angår en sag om betydelig skade for Danmark, eller såfremt den pågældende flagstat gentagne gange har ignoreret sin forpligtelse til effektivt at håndhæve internationalt gældende regler og normer vedrørende overtrædelser som er begået af dens fartøjer.

Alle internationale regler og normer i form af konventioner og folkeretlig sædvane kan håndhæves i de eksklusive økonomiske zoner. Ifølge folkeretlig sædvane kan kyststaten forbyde dumpning i sin eksklusive økonomiske zone. Det generelle forbud mod dumpning i havmiljølovens § 25 udstrækkes derfor

med lovforslaget til også at gælde for udenlandske skibe i de eksklusive økonomiske zoner.

Til nr. 3

Bestemmelsen afløser den tidligere § 2, stk. 1, nr. 4. Loven gælder således uændret på det åbne hav uden for zonerne.

Til nr. 4

Der er tale om en konsekvensændring.

Til nr. 5

I det nye stk. 3 i lovens § 5 defineres eksklusive økonomiske zoner i overensstemmelse med definitionen i lovforslag om eksklusive økonomiske zoner som havområder, der ligger uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinier.

Til nr. 6 og 7

Der er tale om en konsekvensændring.

Til nr. 8

Indgreb over for udenlandske skibe med hensyn til overtrædelser i de eksklusive økonomiske zoner er undergivet visse begrænsninger i henhold til folkeretten. Håndhævelsen af internationalt gældende regler og normer må ske i respekt af folkerettens regler om fremmede skibes frihed til sejlads. I de eksklusive økonomiske zoner kan Danmark således over for udenlandske skibe håndhæve de regler i havmiljøloven, som er baseret på internationalt fastsatte regler og normer.

§ 42, stk. 2 angiver grænserne for, hvornår der kan udøves fysisk inspektion af udenlandske skibe, med hensyn til overtrædelser, der har fundet sted i de eksklusive økonomiske zoner.

Kyststaten kan jf. § 42, stk. 2 foretage fysisk inspektion af udenlandske skibe, når der er sket en udtømmning. Der skal være tale om en udtømmning af en sådan størrelse, at den truer med at medføre en væsentlig forurening af havmiljøet. De kompetente nationale myndigheder udøver dette skøn. Endvidere skal der være en begrundet mistanke om, at skibet har overtrådt havmiljølovens bestemmelser. Vurderingen af, om der foreligger en begrundet mistanke, må ligeledes afgøres konkret i hvert enkelt tilfælde af de nationale kompetente myndigheder.

Til nr. 9

De folkeretlige regler om frihed til sejlads gør sig ligeledes gældende med hensyn til afgrænsningen af, hvornår der kan udøves beføjelser efter § 43, stk. 1

over for et udenlandsk skib med hensyn til overtrædelse af havmiljølovens regler i de eksklusive økonomiske zoner. I de eksklusive økonomiske zoner kan Danmark således over for udenlandske skibe håndhæve de regler i havmiljøloven, som er baseret på internationalt fastsatte regler og normer

For at § 43, stk. 4 kan finde anvendelse over for udenlandske skibe, skal der være sket en udtømmning til havet. Det skal endvidere med sikkerhed kunne konstateres, at overtrædelsen er begået af det pågældende skib.

Til nr. 10

Der er tale om en konsekvensændring.

Til nr. 11

Bestemmelsen er stort set enslydende med forslaget til § 89a til miljøbeskyttelsesloven, som miljø- og energiministeren samtidig har fremsat for Folketinget. Bestemmelsen har generel karakter og muliggør således, at ministeren kan vedtage de supplerende regler, der er nødvendige for at sikre overholdelsen af EF-forordninger, der vedrører forhold, som er omhandlet i havmiljøloven. Herunder hører EF-forordninger og enkeltbestemmelser i forordninger, der sigter mod beskyttelsen af først og fremmest havmiljøet. Bemyndigelsen påtænkes efter forhandling med trafikministeren således bl.a. udnyttet i forbindelse med den gennemførelse af Rådets forordning (EF) Nr. 2978/74 af 21. november 1994 om gennemførelse af IMO-resolution. A 747 (18) om anvendelse af tonnagemåling af ballastrum i olietankskibe med separate ballasttanke. Forordningen indeholder visse bestemmelser om havne- og lodsmyndighedernes beregning af afgifter for olietankskibe med henblik på at fremme udbredelse af mere miljøsikre skibe og derved forebygge forurening på havene.

Det forudsættes, at ministeren i forbindelse med en eventuel udøvelse af beføjelsen til at henlægge administrationen og tilsynet til andre myndigheder, i de konkrete tilfælde foretager en vurdering af, hvilken myndighed, der mest hensigtsmæssigt kan varetage administrationen, og at bemyndigelsen sker i henhold til aftale med de pågældende statslige myndigheder.

Til nr. 12 og 13

Det foreslås, at den primære sanktion for at modvirke undersøgelser efter § 42, stk. 2, eller for undladdelse af at efterkomme et forbud eller påbud efter § 43, stk. 4 er bødestraf, og at hæfte og fængsel kan komme på tale under nærmere angivne skærpende

omstændigheder som angivet i § 59, stk. 2 i den gældende lov.

Som nærmere beskrevet under bemærkningerne til § 2, stk. 1, nr. 4 er dansk retsforfølgning af overtrædelser i de eksklusive økonomiske zoner subsidiær i forhold til flagstatens kompetence til at indlede retsforfølgning mod skibet.

Til nr. 14

Der er tale om en konsekvensrettelse.

Til nr. 15-16

Bestemmelsen fastsætter straf for overtrædelse af EF-forordninger og de regler om gennemførelse af forordninger, som ministeren udsteder.

Til nr. 17

Bestemmelsen er en præcisering af den gældende bestemmelse om ransagning.

§ 2

Forslaget giver erhvervsministeren hjemmel til at fastsætte, at loven og de i medfør af denne udstedte forskrifter også i givet omfang kan finde anvendelse på udenlandske skibe.

Forslaget skal supplere reglerne i havmiljøloven og forudsættes alene anvendt af Søfartsstyrelsen i forbindelse med forurening på de eksklusive økonomiske zoner med henblik på at kontrollere, at de tekniske krav til skibes bygning og udstyr m.v., der har relation til havforureningen, er i overensstemmelse med de internationale regler og normer. Ligesom loven i øvrigt er rækkevidden af bestemmelserne begrænset til det, der er foreneligt med folkeretten.

§ 3

Til nr. 1

Den gældende formulering blev indføjet i søloven som følge af, at 1992-protokollen til den internationale konvention om det privatretlige erstatningsansvar for skader ved olieforurening (1969) udvidede konventionens anvendelsesområde til også at omfatte forureningsskade i de kontraherende staters eksklusive økonomiske zone eller, hvis en stat ikke havde oprettet en sådan zone, i et område svarende dertil. Danmark havde på tidspunktet for vedtagelse af den lovændring, som indarbejdede 1992-protokollen, endnu ikke oprettet en eksklusiv økonomisk zone. Ændringen er en konsekvens af, at Danmark nu har oprettet eksklusive økonomiske zoner.

Til nr. 2

Der foretages en rettelse af en skrivefejl i paragrafhenvisningen i sølovens § 216.

§ 4

Loven træder i kraft samtidig med lov om eksklusive økonomiske zoner.

§ 5

Bestemmelsen er en sædvanlig ikrafttrædelsesbestemmelse for Færøerne og Grønland. Bestemmelsen sikrer, at loven ved kongelig anordning senere efter forelæggelse for det færøske og grønlandske hjemmestyre kan sættes i kraft for disse dele af Riget. Dette kan ifølge bestemmelsen ske med sådanne afvigelser, som de særlige grønlandske og færøske forhold tilsiger.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

§ 1

I lov nr. 476 af 30. juni 1993 om beskyttelse af havmiljøet, som senest ændret ved lov nr. 902 af 29. november 1995, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 1, nr. 3 udgår: »og«.
2. I § 2, stk. 1 indsættes efter nr. 3 som nyt nummer:
 - »4) udenlandske skibe, der befinder sig i de eksklusive økonomiske zoner, i det omfang det er foreneligt med international ret, og«.
 Nr. 4 bliver herefter nr. 5.
3. § 2, stk. 1, nr. 4, der bliver nr. 5, affattes således:
 - »5) udenlandske skibe, der befinder sig uden for de eksklusive økonomiske zoner, i det omfang det er foreneligt med international ret.«.

§ 2. Loven omfatter følgende skibe, luftfartøjer og platforme:

- 1) danske skibe og skibe, der befinder sig på dansk søterritorium,
- 2) danske luftfartøjer og luftfartøjer, der befinder sig på eller over dansk søterritorium,
- 3) danske platforme og platforme, der befinder sig på dansk søterritorium eller på dansk kontinentalsokkelområde og
- 4) udenlandske skibe, der befinder sig uden for dansk søterritorium, i det omfang det er foreneligt med international ret.

Stk. 2. Loven omfatter ikke orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat,

så længe skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste.

Stk. 3. Skibe, der udelukkende benyttes til fritidsformål (lystfartøjer) er ikke omfattet af bestemmelserne i § 20, stk. 1, og kapitel 12. Ved anvendelsen af beføjelserne i kapitlerne 2, 6, 7 og 10 kan miljøministeren dog fastsætte særlige regler for lystfartøjer.

4. I § 4, stk. 3, nr. 3 ændres »på søterritoriet« til: »på søterritoriet eller i de eksklusive økonomiske zoner«.

§ 4. Ved udtømmning forstås i denne lov enhver udledning, udflydning eller bortskaffelse i havet af stoffer eller materialer, der stammer fra den normale drift af skibe eller bevægelige eller fast anbragte platforme.

Stk. 2. Ved dumpning forstås i denne lov enhver bortskaffelse i havet – som ikke er udtømmning – af stoffer eller materialer fra eller sammen med skibe, fly eller bevægelige eller fast anbragte platforme og enhver bortskaffelse i havet af skibe, fly eller bevægelige eller fastanbragte platforme, herunder enhver udledning, udflydning eller bortskaffelse af stoffer eller materialer, der er bragt om bord eller transporteres med henblik på bortskaffelse eller stammer fra behandling af stoffer eller materialer, der er bragt om bord eller transporteres med henblik på bortskaffelse.

Stk. 3. Som udtømmning eller dumpning anses ikke:

- 1) anbringelse i havet af stoffer eller materialer, hvis anbringelse sker med andet formål end bortskaffelse,
- 2) udledning i havet af stoffer eller materialer, der er en direkte følge af undersøgelse eller udnyttelse af undersøiske mineralforekomster, jf. kapitel 10, og

3) efterladelse på eller i havbunden af platforme og andre anlæg til brug i forbindelse med efterforskning og indvinding af råstoffer i undergrunden, rørledninger og andre anlæg til transport af sådanne råstoffer samt vindkraftanlæg på søterritoriet, disses fundamenter og tilhørende ledningsanlæg.

Stk. 4. Ved afbrænding forstås i denne lov enhver bortskaffelse på havet ved hjælp af termisk destruktion.

5. I § 5 indsættes som stk. 3:

»*Stk. 3.* Ved eksklusive økonomiske zoner forstås i denne lov havområder uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinier, jf. lov om eksklusive økonomiske zoner.«

§ 5. Ved Østersøområdet forstås i denne lov Østersøen, Den botniske Bugt, Den finske Bugt, Sundet, Bælterne samt Kattegat indtil breddeparallellen 57°44,8' N gennem Skagen.

Stk. 2. Ved Nordsøområdet forstås den egentlige Nordsø samt andre havområder inden for følgende grænser:

- Nordsøen syd for den 62. nordlige breddegrad og øst for meridianen 4° V.
- Skagerrak, afgrænset i syd af breddeparallellen 57°44,8' N gennem Skagen.
- Den engelske Kanal og adgangsvejene hertil øst for meridianen 5° V. og nord for breddeparallellen 48°30' N.

6. I § 11, stk. 3, 1. pkt., § 20, stk. 3, § 22, stk. 2, § 23, stk. 2 og i § 39, stk. 2 ændres »uden for dansk søterritorium« til: »i de eksklusive økonomiske zoner eller uden for dansk søterritorium i øvrigt«.

7. I § 11, stk. 2, § 13, stk. 2 og § 54, stk. 1, 2. pkt. ændres »Uden for dansk søterritorium« til: »I de eksklusive økonomiske zoner eller uden for dansk søterritorium i øvrigt«.

§ 11. På dansk søterritorium må udtømning af olie ikke finde sted.

Stk. 2. Uden for dansk søterritorium må udtømning af olie kun finde sted i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 3.

Stk. 3. Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler fastsætte nærmere regler om udtømning af olie og olieholdigt ballastvand uden for dansk søterritorium fra olietankskibe, andre skibe og platforme. Ministeren kan herunder bestemme, hvor udtømning må finde sted, hvordan udtømningen skal foregå, herunder at den skal ske under anvendelse af godkendte systemer, og hvilke mængder, der må udtømmes, herunder udtømningshastighed.

§ 13. På dansk søterritorium må udtømning af flydende stoffer, som transporteres i bulk, bortset fra vand, ikke finde sted.

Stk. 2. Uden for dansk søterritorium må udtømning af de af stk. 1 omfattede stoffer kun finde sted i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i medfør af § 14.

§ 20. På dansk søterritorium og i Østersøområdet må udtømning af kloakspildevand (afløbsstoffer eller andet affald fra toiletter, hospitalsrum og rum, hvori der findes levende dyr) kun finde sted, såfremt

- 1) udtømningen foretages under anvendelse af et godkendt anlæg til behandling af kloakspildevand og spildevandet ved udløbet fra anlægget ikke frembringer synlige spor i havet,
- 2) spildevandet er findelt og desinficeret i et godkendt anlæg og udtømningen sker i en afstand af mindst 4 sømil fra nærmeste kyst eller
- 3) udtømningen foretages i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst. Foretages udtømning fra en tank til opsamling og opbevaring af kloakspildevand, skal skibets eller platformens fart endvidere være mindst 4 knob, og udtømningen skal ske med moderat udløbshastighed.

Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte særlige regler om udtømning af kloakspildevand i de i stk. 1 nævnte havområder, herunder forbud mod udtømning i havne, bugter, fjorde og lign. områder eller forbud mod udtømning fra bestemte skibe.

Stk. 3. Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om udtømning af kloakspildevand uden for dansk søterritorium.

§ 22. I Østersøområdet og Nordsøområdet må levnedsmiddellaffald kun udtømmes, så-

fremt udtømningen sker mindst 12 sømil fra nærmeste kyst.

Stk. 2. Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om udtømning af levnedsmiddelfald uden for dansk søterritorium, Østersøområdet og Nordsøområdet.

Stk. 3. Miljøministeren kan fastsætte særlige regler om bortskaffelse af levnedsmiddelfald fra platforme og fra skibe, der er beliggende inden for en afstand af 500 m fra en platform.

§ 23. I Østersøområdet og Nordsøområdet må udtømning af affald, bortset fra levnedsmiddelfald, ikke finde sted.

Stk. 2. Miljøministeren kan til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte regler om udtømning af affald, der ikke er levnedsmiddelfald, uden for dansk søterritorium, Østersøområdet og Nordsøområdet.

§ 39. Miljøministeren kan, herunder til opfyldelse af internationale aftaler, fastsætte nærmere regler om den i § 38 nævnte indberetning og om indberetning af anden forurening af havet end den, der omfattes af § 38.

Stk. 2. I regler udstedt i medfør af stk. 1 kan det bestemmes, at der skal ske indberetning til de i henhold til internationale aftaler kompetente udenlandske myndigheder, såfremt skibet eller platformen befinder sig uden for dansk søterritorium.

8. I § 42 indsættes som stk. 2:

»*Stk. 2.* Med hensyn til overtrædelser som nævnt i stk. 1, der har fundet sted i de eksklusive økonomiske zoner, kan beføjelserne efter stk. 1 kun udøves over for udenlandske skibe, såfremt der er sket en udtømning og såfremt det med sikkerhed kan konstateres, at overtrædelsen er begået af det pågældende skib.«

§ 42. Miljøministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, og politiet kan med behørig legitimation uden retskendelse foretage de undersøgelser af et skib eller en platform, der er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, såfremt der fra skibet eller platformen er sket eller er fare for udtømning eller udledning, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, eller som omfattes af § 58. Undersøgelsen må ikke medføre unødigt forsin-

kelse eller unødigt udgift for skibet eller platformen.

9. I § 43 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»*Stk. 4.* Med hensyn til overtrædelser som nævnt i stk. 1, der har fundet sted i de eksklusive økonomiske zoner, kan beføjelserne efter stk. 1 kun udøves over for udenlandske skibe, såfremt der er sket en udtømning og såfremt det med sikkerhed kan konstateres, at overtrædelsen er begået af det pågældende skib.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

§ 43. Miljøministeren kan forbyde et skib at forsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinier, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømning eller udledning, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og forbudet eller påbudet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

Stk. 2. Miljøministeren kan træffe foranstaltninger svarende til de i stk. 1 nævnte over for platforme.

Stk. 3. Miljøministeren kan træffe yderligere foranstaltninger end de i stk. 1 og 2 nævnte, såfremt dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader for havmiljøet.

Stk. 4. Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1-3 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen skriftligt eller telegrafisk med oplysning om grunden til forbudet eller påbudet og i tilfælde af tilbageholdelse med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

10. I § 45, stk. 3 indsættes efter »der er under passage af dansk søterritorium«: »eller under sejlads i de eksklusive økonomiske zoner«.

§ 45. Miljøministeren fører tilsyn med overholdelsen af bestemmelserne i denne lov og de forskrifter, der udstedes i henhold til loven.

Stk. 2. Miljøministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, og politiet har mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til et skib eller en platform, herunder til skibets eller platformens papirer, med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen ef-

ter stk. 1 og kan udtage prøver for at påse overholdelsen af loven og forskrifter, udstedt i henhold til loven. Tilsynet må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet eller platformen.

Stk. 3. For så vidt angår udenlandske skibe og platforme, der er under passage af dansk søterritorium, kan beføjelserne i medfør af stk. 2 kun udøves, såfremt der foreligger begrundet mistanke om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov og forskrifter udstedt i henhold til loven.

§ 54. Udledning i havet af stoffer eller materialer med henblik på videnskabelig forskning i forureningsbekæmpelse eller på at bekæmpe forurening af havet må ikke finde sted uden tilladelse fra miljøministeren. Uden for dansk søterritorium kan tilladelse tillige gives af de kompetente myndigheder i en stat, der har tiltrådt konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet eller konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe.

Stk. 2. Tilladelse efter stk. 1, 1. pkt., kan kun gives i konkret foreliggende enkelttilfælde eller under særlige omstændigheder for en nærmere angivet periode. Tilladelsen skal angive, hvilke stoffer eller materialer der omfattes af tilladelsen, den samlede mængde samt vilkår om opbevaring, udtagning af periodiske kontrolprøver og indberetning.

11. Efter § 58 indsættes i kapitel 16:

»§ 58a. Miljø- og energiministeren kan fastsætte de nødvendige regler for anvendelse her i landet af De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold omfattet af denne lov. Ministeren kan herunder fastsætte regler om, hvilke myndigheder, der skal administrere forordningerne.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyrer, herunder om forrentning og udpantningsret.

Stk. 3. Tilsyn med overholdelse af forordninger udøves af miljø- og energiministeren i henhold til kapitel 14, medmindre ministeren bestemmer, at tilsynet skal udøves af andre myndigheder. Ved udførelse af tilsyn har myndighederne de tilsynsforpligtelser og tilsynsbeføjelser, som følger af lovens kapitel 14, medmindre ministeren bestemmer andet.

Stk. 4. Ved afgørelser med hjemmel i forordninger eller regler udstedt i medfør af forord-

ninger finder de i kapitel 15 fastsatte bestemmelser anvendelse for så vidt angår klageadgang.«

12. I § 59, stk. 1, nr. 5 ændres »§ 43, stk. 1-3« til: »§ 43, stk. 1-4«.

13. I § 59, stk. 1, nr. 6 ændres »§ 42« til: »§ 42, stk. 1-2«.

14. I § 59, stk. 1, nr. 6 udgår »og«.

15. I § 59, stk. 1 indsættes efter nr. 6 som nyt nummer:

»7) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 1, og«

Nr. 7 bliver herefter nr. 8.

§ 59. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 10, stk. 1 og 3, § 11, stk. 1 og 2, § 13, § 16, stk. 1 og 3, § 20, stk. 1, § 21, § 22, stk. 1, § 23, stk. 1, § 25, § 31, stk. 1 og 2, § 37, stk. 1, § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1,
- 2) undlader at indhente klassifikation efter § 15,
- 3) tilsidesætter vilkår efter § 27 og § 54, stk. 1,
- 4) undlader at foretage indberetning efter § 38, stk. 1-3, eller undlader at meddele oplysninger efter § 38, stk. 4,
- 5) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 43, stk. 1-3,
- 6) modvirker undersøgelser efter § 42 eller tilsyn efter § 45, stk. 2 og 3, og
- 7) modvirker tilbageholdelse efter § 44, stk. 2.

Stk. 2. Straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

16. I § 61, 1. punktum indsættes efter »og § 47«: »samt § 58a«.

§ 61. I regler, der udstedes i henhold til § 10, stk. 2, § 11, stk. 3, § 14, § 16, stk. 2, § 17,

Bilag til f. t. l. vedr. beskyttelse af havmiljøet m.v.

§ 18, § 19, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, § 24, § 28, § 30, § 31, stk. 3, § 32, § 33, § 39, § 40, § 41, § 46 og § 47 kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 2.

17. § 63, stk. 1 affattes således: »Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov og bestemmelser udstedt i medfør af loven kan ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.«

§ 63. Ransagning kan ske i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov og bestemmelser udstedt i medfør af loven i overensstemmelse med retsplejelovens regler herom.

Stk. 2. Indtræder strafansvar efter §§ 59-61, kan det pågældende skib eller den pågældende platform tilbageholdes af tilsynsmyndigheden eller af politiet på tilsynsmyndighedens vegne, indtil bøder og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Sker dette ikke senest 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet.

§ 2

I lov nr. 98 af 12. marts 1980 om skibes sikkerhed m.v., som senest ændret ved lov nr. 902 af 29. november 1995, foretages følgende ændring:

1. I § 1, stk. 2, ændres »i dansk havn eller på dansk søterritorium« til: »i dansk havn, på dansk søterritorium og i de eksklusive økonomiske zoner.«

§ 1. Loven omfatter danske skibe bortset fra krigsskibe og troppetransportskibe.

Stk. 2. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at loven og de i medfør af denne udstedte forskrifter helt eller delvis skal bringes til anvendelse på udenlandske skibe i dansk havn eller på dansk søterritorium.

§ 3

I lov nr. 170 af 16. marts 1994, søloven, som

ændret ved lov nr. 205 af 29. marts 1995, foretages følgende ændringer:

1. I § 203, stk. 1, § 206, stk. 1, § 206, stk. 2, og § 207, ændres »et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone« til: »eksklusive økonomiske zoner«.

§ 203. Sag mod skibets ejer eller dennes forsikringsgiver om ansvar for forureningsskade, kan kun anlægges for dansk domstol, såfremt forureningsskade er opstået på dansk territorium eller et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone, eller forholdsregler er truffet med henblik på at afværge eller begrænse forureningsskade på sådant område, uden hensyn til hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

§ 206. Bestemmelserne i §§ 191-196, 200 og 203-205 om ansvar for forureningsskade finder anvendelse på forureningsskade, som er opstået her i riget, eller i et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone eller i en anden stat, som har tilsluttet sig 1992-ansvarskonventionen, eller i dennes eksklusive økonomiske zone eller andet område fastlagt i overensstemmelse med folkeretten, samt på forholdsregler, der tages med henblik på at afværge eller begrænse sådan forureningsskade uden hensyn til, hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

Stk. 2. Endvidere finder bestemmelserne i §§ 191 og 192 tilsvarende anvendelse i alle tilfælde, hvor der her i riget eller i et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone er opstået forureningsskade som nævnt i § 191, stk. 2, som udtømmes eller udflyder fra andet skib end nævnt i § 191, stk. 3, eller hvor der er truffet forholdsregler for at afværge eller begrænse sådan skade, uden hensyn til hvor de nævnte forholdsregler er truffet. Ejeren har i disse tilfælde ret til at begrænse ansvaret efter reglerne i kapitel 9.

§ 207. For krigsskibe eller andre skibe, som ejes eller benyttes af en stat, og som på det tidspunkt, da olie udtømmes eller udflyder fra skibet, udelukkende anvendes i statsligt, ikke-kommercielt øjemed, finder dette kapitel

ikke anvendelse. Dog finder §§ 191-194 og 206, stk. 2, anvendelse i tilfælde, hvor der her i riget eller i et område, hvor Danmark i overensstemmelse med folkeretten kan fastsætte en eksklusiv økonomisk zone, er opstået forureningsskade forårsaget af olie som nævnt i § 191, stk. 2, eller hvor der er truffet forholdsregler med henblik på at afværge eller begrænse sådan skade, uden hensyn til hvor de nævnte forholdsregler er truffet.

2. I § 216, stk. 1 ændres »§ 194« til: »§ 213«.

§ 216. Ejereren af et dansk skib, som medfører over 2.000 tons olie i bulk som last, skal have en godkendt forsikring eller anden garanti til dækning af ansvar som nævnt i § 210

og inden for den ansvarsgrænse, der er anført i § 194. Der skal udstedes certifikat, som bekræfter, at der foreligger en sådan forsikring eller garanti. Uden gyldig certifikat må skibe ikke benyttes.

§ 4

Loven træder i kraft den 1. juli 1996.

§ 5

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, der følger af de særlige færøske og grønlandske forhold.