

foranstaltninger til at hindre gennemfart, som ikke er uskadelig. Denne sidste regel indebærer, at kyststaten kan skride ind i alvorligere tilfælde af forurening, f. eks. ved forsætlig eller uagtsom udtømning af olie, og herunder om nødvendigt tilbageholde et fremmed skib med henblik på retsforfølgning. Det bemærkes, at den svenske »Lag om åtgärder mot vattenförorening från fartyg« i §11 indeholder bestemmelser svarende til de her foreslåede.

Er et fremmed skib på vej til det indre territorialfarvand, har kyststaten ret til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at hindre enhver overtrædelse af de bestemmelser, der gælder for skibes adgang til sådant farvand (art. 16, stk. 2).

I tilslutning til reglerne om uskadelig passage foreskriver artikel 17, at fremmede skibe, der benytter retten til uskadelig passage, skal overholde kyststatens forskrifter, navnlig om transport og sejlads. Med denne bestemmelse sigtes der også til forskrifter, der har til hensigt at beskytte kyststatens farvande mod forurening.

På FN's 3. havretskonference har tendensen på forureningsområdet været en klarificering og yderligere styrkelse af den kompetence til beskyttelse imod forurening, det er tillagt kyststaterne. Disse forhandlinger er imidlertid endnu ikke tilendebragt.

I visse ekstraordinære tilfælde vil der ligeledes kunne foretages indgreb over for udenlandske skibe uden for dansk søterritorium, jfr. § 2, stk. 1, nr. 4.

I medfør af den internationale konvention om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker kan kyststaten tage sådanne forholdsregler på det åbne hav, som måtte være nødvendige for at forhindre, begrænse eller fjerne alvorlig og overhængende fare for sine kyster eller dermed forbundne interesser, forårsaget af olieforurening eller trussel herom som følge af en ulykke til søs eller handlinger i forbindelse hermed, som med rimelig grund kan forventes at medføre skadelige virkninger af større omfang.

Det bemærkes, at konventionen kun omfatter tunge olier, men det forventes, at den inden for en overskuelig tid vil blive ændret til at gælde for alle former for olie.

Med henblik på at give kyststaterne mulighed for også at gribe ind over for andre skadelige stoffer end olie er der i 1973 underskrevet en protokol, der skal omfatte en række andre stoffer end olie, som dels er anført i en liste, som skal udarbejdes af FN's søfartsorganisation IMCO, dels kan fremkalde fare for den menneskelige sundhed, være

skadelige for levende ressourcer og livet i havet, volde skade på rekreative værdier eller være til gene for anden retmæssig anvendelse af havet. Protokollen er endnu ikke trådt i kraft.

Der kan således kun blive tale om indgreb, der er hjemlet i kraft af gældende international ret, og efter de procedurer, der er fastlagt i disse retsfor skrifter, samt efter internationalt anerkendte nødretsgrundsatninger.

Til § 46

I sølovens §§ 267 og 282, stk. 2 er der fastsat objektivt ansvar for enhver skade, der skyldes udtømning af olie fra et skib, og for udgifterne til beredskabsforanstaltninger, såfremt der er sket eller er fare for udtømning af olie. I § 46, *stk. 1* bestemmes det supplerende hertil, at der indtræder objektivt ansvar for udgifter til rimelige beredskabsforanstaltninger i alle tilfælde, hvor der er sket eller er fare for forurening med skadelige stoffer. Bestemmelsen gælder ligeledes for platforme. Den foreslåede bestemmelse vil ikke blive bragt i anvendelse, såfremt ejeren kan godtgøre, at den pågældende hændelse er en følge af de i sølovens § 268, stk. 1 a-c nævnte årsager. I de særlige tilfælde, hvor et skib, der yder et nødstedt skib hjælp, foretager udtømning af olie m. v. f. eks. for at dæmpe søn, følger det af de almindelige nødretsgrundsatninger i dansk erstatningsret, at udgifterne i medfør af § 46 påhviler det nødstedte skib.

I tilfælde af, at danske skibe har pådraget sig ansvar for udgifter til beredskabsforanstaltninger, vil de skyldige beløb kunne opkræves ad sædvanlig vej. Der vil derimod kunne opstå vanskeligheder, såfremt udenlandske skibe har pådraget sig ansvar, idet opkrævning af det skyldige beløb ofte vil forudsætte sagsanlæg i udlandet, og det derfor må forudses, at det i en række tilfælde vil være umuligt at få dækket den danske stats udgifter til beredskabsforanstaltninger. Det foreslås derfor i *stk. 2*, at miljøministeren skal kunne pålægge ejeren af et skib eller en platform at stille sikkerhed for udgifterne til beredskabsforanstaltninger, ligesom det kan bestemmes, at skibet eller platformen skal tilbageholdes, indtil der er stillet sikkerhed. I sådanne tilfælde skal der ske underretning svarende til, hvad der er foreskrevet i § 45, stk. 4.

Til kapitel 13

Til § 47

Stk. 1 følger ordlyden i den tilsvarende bestemmelse i Østersølovens § 24, stk. 1, idet det dog er