

Det skal endvidere i denne forbindelse nævnes, at FN's havretskonvention og folkeretlig sædvane giver kyststaterne mulighed for en udvidet jurisdiktion, bl.a. gennem indførelse af »eksklusive økonomiske zoner« (Exclusive Economic Zones).

Der foregår for tiden overvejelser vedr. udvidelse af kyststaternes jurisdiktion i Nordsøområdet, herunder vedr. etablering af eksklusive økonomiske zoner (EEZ). Arbejdet hermed sker på baggrund af en ministerdeklaration fra den 3. Nordsøkonference (1990), hvor Nordsø-ministrene enedes om at koordinere overvejelserne herom.

Baggrunden for disse overvejelser er bl.a. et ønske om en bedre og mere effektiv håndhævelse af internationale regler til beskyttelse af havmiljøet (f.eks. MARPOL-konventionen), også i tilfælde, som ikke er omfattet af indgrebskonventionen.

Et grundlag for en koordineret beslutning vedrørende udvidet jurisdiktion og udnyttelse af denne efter fælles retningslinier vil foreligge til den 4. Nord-søkonference i 1995.

Endelig kan danske myndigheder med hjemmel i nr. 4 gribe ind over for skibe der, uanset de befinder sig uden for dansk jurisdiktionsområde, påfører danske statsborgere eller dansk ejendom skade. Et sådant indgreb vil være i overensstemmelse med det internationalt anerkendte princip om »konstruktiv nærværelse«, jf. også straffelovens §§ 8 og 12 samt internationalt anerkendte nødretsgrundsætninger.

Stk. 2 svarer til gældende lov. Det bemærkes dog, at de skibe, der er omfattet af bestemmelsen, forudsættes at handle i overensstemmelse med lovens formål. En sådan tilkendegivelse er indsat i MARPOL-konventionen og den nye Helsingforskonvention.

Lystfartøjer er også – som hidtil – omfattet af loven. For så vidt angår den materielle regulering vedr. lystfartøjer sker der med lovforslaget ikke umiddelbart nogen ændringer.

Stk. 3 undtager lystfartøjer fra bestemmelsen om udtømning af kloakspildevand og fra indberetningspligten. Lystfartøjer er ej heller omfattet af kapitlerne 3-5, som efter deres indhold tager sigte på transport af gods. Lystfartøjer er derimod omfattet af lovens materielle regler om udtømning af olie og af affald.

Med hensyn til den i stk. 3 indeholdte bemyndigelse til at fastsætte særlige regler for lystfartøjer lægges der imidlertid op til en udvidelse, idet bemyndigelsen i den gældende lov, der alene taler om udtømning fra lystfartøjer, er for snæver. Dette skal bl.a. ses i lyset af den nye Helsingforskonvention, der forpligter medlemslandene til at tage særlige forholdsregler vedr. bl.a. luftforurening, støj og hydrodynamiske virkninger med henblik på at begrænse

lystsejladens skadelige virkninger på havmiljøet i Østersø-området.

Nyere undersøgelser viser således, at bl.a. totaktsbenzinmotorer, som mange lystfartøjer er forsynet med, bidrager i væsentligt omfang til såvel luft- som vandforurening. Hertil kommer en stramning for så vidt angår udtømning af kloakspildevand fra disse fartøjer i lyset af de skærpede krav på land med hensyn til rensning af spildevand, der udledes i havet.

Det vil herefter i forbindelse med udstedelse af regler i henhold til de bemyndigelser, der er indeholdt i kapitlerne 2 (olie), 6 (kloakspildevand) 7 (affald) og 10 (anden forurening) blive vurderet, om der er behov for særlige regler, for så vidt angår lystfartøjer, herunder også udstyrskrav, som lystfartøjer hidtil har været fritaget for. Der kan blive tale om skærpede krav til motorerne og krav om samletank med tilhørende tilslutningsudstyr for så vidt angår kloakspildevand.

I overensstemmelse med almindelig praksis, når det drejer sig om væsentlige udstyrskrav til skibe, vil kravene primært rette sig til nye skibe. Såfremt udstyrskrav også skal gælde for eksisterende skibe, vil der – ligeledes i overensstemmelse med almindelige praksis – blive fastsat sådanne overgangsregler, at der tages et rimeligt hensyn til skibenes alder og levetid.

Det bemærkes, at naturbeskyttelseslovens § 29 indeholder hjemmel til at fastsætte regler om bl.a. ikke-erhvervs-mæssig sejlad på søterritoriet, herunder med henblik på at begrænse støjforurening.

Sejl- og motorbåde m.v., som udlejes som lystfartøjer, anses som lystfartøjer, så længe de udelukkende benyttes til fritidsformål.

### Til § 3

Denne bestemmelse fastslår, at udover det helt overordnede bæredygtighedsprincip skal en række andre nyere miljøpolitiske principper - mindst forurenende teknologi, bedst mulige forureningsbegrænsende foranstaltninger, renere teknologi og forsigtighedsprincippet - være rettesnor for lovens administration og for anvendelsen af lovens bemyndigelser. En bestemmelse af samme karakter findes i miljøbeskyttelsesloven.

Principperne har imidlertid ikke fuldt ud samme betydning for administrationen af havmiljøloven som for administrationen af miljøbeskyttelsesloven. Dette hænger sammen med, at de internationale konventioner, som dette lovforslag i lighed med den gældende lov i meget vidt omfang bygger på, i deres regulering har taget udgangspunkt i et eller flere af principperne, således at der ved tilblivelsen af kon-