

er i kyststaternes interesse. En sådan udvidelse medfører i de konkrete tilfælde, at en lang række sejlruiter i snævre farvande, der tidligere befandt sig på det åbne hav, kommer til at forløbe på det udvidede søterritorium. Dette får således status af internationalt stræde og undergives transitpassagereglen. Samtidig gøres der dog undtagelse herfra for ældre stræderegimer (artikel 35, litra c)). Artikel 34, 39-43 og 45 finder tillige efter omstændighederne anvendelse på disse stræderegimer. Dette har betydning for Danmark, hvor stræderegimet bygger på København-Traktaten af 1857 om Sund- og Belttoldens Afløsning. I øvrigt vil reglerne om uskadelig passage, jf. Kapitel II, fortsat være gældende i stræder undtaget fra transitpassage.

*Til artikel 34:*

Artiklen definerer den retlige status for farvande, som udgør stræder benyttet i international sejlads (»internationale stræder«). Det bestemmes herved, svarende til hidtil gældende folkeret, at den særlige ordning vedrørende passageretten gennem stræderne ikke i andre henseender berører disses retlige status, eller udøvelsen af strædestatens suverænitet eller jurisdiktion over stræderne, deres luftrum, havbund og undergrund i overensstemmelse med folkeretten, jf. Territorialfarvandskonventionens artikel 1.

Med forbehold af retten til transitpassage gennem stræderne bevarer strædestaten således den sædvanlige folkeretligt hjemlede jurisdiktion og suverænitet over det af strædet omfattede territorialfarvand.

*Til artikel 35:*

Artiklen definerer anvendelsesområdet for kapitel III gennem tre undtagelsesbestemmelser:

- indre farvande inden for et stræde, jf. Konventionens artikel 8, medmindre der er tale om nyetableret status for sådanne i medfør af de nye regler i Konventionens artikel 7 om rette basislinier;
- den retlige status for farvande uden for søterritoriet (eksklusive økonomiske zoner, åbent hav);
- den retlige ordning for stræder omfattet af såkaldt »historiske« stræderegimer, reguleret ved gældende mangeårige internationale konventioner.

Den sidstnævnte undtagelsesbestemmelse er relevant for de danske stræder, hvis retlige status er fastlagt ved bl.a. København-Traktaten om Sund- og Belttoldens Afløsning af 14. marts 1857. Danmark vil i forbindelse med sin ratifikation af Konventionen afgive en erklæring om, at transitpassageregimet i Kapitel III i medfør af art. 35 c) ikke finder anvendelse på de danske stræder (Sundet og Bælterne). Fastholdelsen af det eksisterende historiske stræderegime er dels

af forsvarsmæssig betydning i og med, at fremmede orlogsskibes mv. passage fortsat kan reguleres, jf. Anordning nr. 224 af 16. april 1999 »Adgangsordningen«; endvidere skal ubåde passere på overfladen og vise deres flag, og overflyvning kræver tilladelse. Kyststatens mulighed for regulering af skibsfarten i et historisk stræde, der bygger på uskadelig passage, er i almindelighed mere vidtgående end i transitstrædet.

*Til artikel 36:*

Artiklen indeholder en yderligere undtagelsesbestemmelse for internationale stræder, såfremt der gennem strædet findes en tilsvarende velegnet sejlroute på det åbne hav eller gennem en eksklusiv økonomisk zone. Sådanne ruter er ikke underlagt bestemmelserne i Kapitel III.

Bestemmelsen er særlig relevant for Danmark, idet der ved udvidelsen af søterritoriet til 12 sømil i 1999 uden begrænsninger ville være opstået »nye« stræder, der ikke ville være omfattet af det historiske stræderegime og dermed blive underkastet transitpassage. Spørgsmålet blev løst ved etableringen af »korridorer« på det åbne hav ved aftaler med nabostaterne, således at begge parter begrænsede deres udvidelse af søterritoriet til mindre end 12 sømil i de relevante områder. Det folkeretlige grundlag herfor var en aftale med Sverige af 25. juni 1979 samt en med Tyskland i 1994 indgået forståelse, begge foranlediget af disse staters udvidelse af søterritoriet til 12 sømil.

*Til artikel 37:*

Artiklen indleder afsnittet om transitpassage, og beskriver dets anvendelsesområde ved en definition af begrebet internationalt stræde ud fra dets geografi og benyttelse: Strædet skal benyttes i international sejlads, dvs. regelmæssigt besejles af fremmede skibe, og forbinde en del af det åbne hav/en eksklusiv økonomisk zone med en anden del af det åbne hav/en eksklusiv økonomisk zone. Strædet udgør således det mellemliggende territorialfarvand hørende til en eller flere kyststater »strædestater«.

*Til artikel 38:*

Artiklen definerer det retlige indhold af transitpassagebegrebet. Stk. 1 indeholder en vigtig undtagelsesbestemmelse, hvis strædet dannes af en ø og dens fastland, og der findes en lige så velegnet sejlroute på den havvendte side af øen på det åbne hav eller i den eksklusive økonomisk zone. Denne situation vil opstå i en række tilfælde som følge af den ved Konventionens artikel 3 hjemlede ret til udvidelse af søterritoriet til 12 sømil. For Danmarks vedkommende er der taget