

rigt registret skal indeholde - blot dets oplysninger er tilstrækkelige til at identificere skibet, og der kan føres effektiv kontrol med det.

Stk. 2, litra b, pålægger flagstaten at udøve jurisdiktion over såvel skibet som dets kaptajn, officerer og besætning i administrative, tekniske og sociale anliggender.

Stk. 3 pålægger flagstaten at træffe de nødvendige foranstaltninger for at betrygge sikkerheden på havet bl.a. med hensyn til skibets bygning, udrustning, sødygtighed, bemanning etc. Opregningen er ikke udtømmende.

Det er flagstaten, som bestemmer hvilke foranstaltninger, der skal effektueres - blot de holder sig inden for rammerne af de under stk. 4 og 5 fastsatte begrænsninger.

Stk. 4 er en yderligere specifikation af foranstaltninger i stk. 3, som betrygger sikkerheden til søs. Foranstaltningerne omfatter sådanne, som er nødvendige for at sikre:

- at ethvert skib før registrering og senere med passende mellemrum besigtiges af en skibsinspektør og har søkort, navigationsudstyr m.v. om bord samt
- at kaptajn og øvrige besætning har de nødvendige kvalifikationer etc. og
- at de er fortrolige med og forpligtet til at overholde gældende internationale regler om sikkerheden til søs, forebyggelse af sammenstød, begrænsning af forurening og opretholdelse af radiokommunikation.

Stk. 5 forpligter hver enkelt flagstat til ved iværksættelsen af de under stk. 3 og 4 nævnte foranstaltninger »at rette sig efter almindeligt anerkendte internationale regler, procedurer og praksis«. Bestemmelsen tager primært sigte på regler, som er nedfældet i konventioner udarbejdet af Den Internationale Søfartsorganisation, IMO, og som har opnået en betydelig grad af international tilslutning.

Af sådanne IMO-konventioner kan følgende fremhæves:

1974-konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS),

1966-konventionen om lastelinier (LL),

1972-konventionen om de internationale regler til forebyggelse af sammenstød til søs (COLREG 72),

1979-konventionen om maritim eftersøgning og redning (SAR),

1989-konventionen om bjærgning (SALVAGE) m.fl.

Herudover er området dækket af en række ILO-konventioner vedr. arbejdsbetingelser, oplæring, certificering m.v. af mandskab.

Stk. 6 supplerer det generelle princip under stk. 1, om at flagstaten skal udøve effektiv jurisdiktion og kontrol over sine skibe. Såfremt en stat f.eks. efter en havnestsatskontrol har sikre holdepunkter for at antage, at dette ikke er tilfældet, kan den rapportere de faktiske forhold til flagstaten. Denne har herefter pligt til at undersøge sagen og efter behov afhjælpe situationen.

Stk. 7 pålægger enhver flagstat at undersøge »enhver søulykke eller ethvert navigationsuheld på det åbne hav« i tilfælde, hvor en borger fra en anden stat end flagstaten er omkommet eller alvorligt skadet eller anden stats skib, installationer eller havmiljøet er blevet alvorligt skadet. Staterne skal samarbejde om undersøgelsen.

Til artikel 95:

Artiklen, som svarer til artikel 8 i 1958-konventionen, gentager den gamle regel om, at krigsskibe på det åbne hav nyder »fuldstændig immunitet« mod jurisdiktion, som udøves af andre stater end flagstaten. Det samme gælder krigsskibe i den eksklusive økonomiske zone, jf. artikel 58, stk. 2.

Reglen indebærer, at et krigsskib ikke kan standses, bordes, inspiceres eller opbringes. Reglen indebærer endvidere, at krigsskibe ikke er omfattet af de almindelige undtagelsesbestemmelser fra hovedreglen om flagstatens eksklusive jurisdiktion, jf. kommentarerne til artikel 92. Dog er et krigsskib, hvis besætning har gjort mytteri og har begået sørøveri, at sidestille med et privat skib og nyder ikke længere immunitet, jf. artikel 102.

Til artikel 96:

Artiklen, der svarer til artikel 9 i 1958-konventionen, hjemler i lighed med, hvad der er gældende for krigsskibe »fuldstændig immunitet« på det åbne hav for skibe, som udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste.

Bestemmelsen gælder foruden militære hjælpefartøjer skibe tilhørende statens håndhævelsesmyndigheder såsom politi- og toldpatruljebåde. Endvidere antages andre statslige ikke-kommercielle fartøjer, såsom forsknings- opmålings- og bøjvedligholdelsesskibe at være omfattet af bestemmelsen.

Til artikel 97:

Artiklen, der svarer til artikel 11 i 1958-konventionen, omhandler den strafferetlige eller disciplinære efterfølgelse af kaptajn og øvrige besætning i tilfælde af