

en miljøskade, vil en sådan sikkerhedsstillelse skulle stilles efter reglerne i de foreslåede bestemmelser § 47 f, stk. 2 og 3, jf. nedenfor, hvor kravet rettes mod den ansvarlige for driften af skibet og med mulighed for at kræve sikkerhedsstillelse af den registrerede ejer, indtil sikkerhed bliver stillet af den ansvarlige for driften af skibet.

Når den registrerede ejer har stillet sikkerhed efter havmiljølovens § 44, og der efterfølgende viser sig at foreligge en miljøskade eller en overhængende fare herfor, vil den registrerede ejer fortsat i medfør af den foreslåede bestemmelse i stk. 3, jf. nedenfor, skulle stille denne sikkerhed, indtil det er fastslået, om den ansvarlige for driften af skibet kan identificeres og stille den fornødne sikkerhed. Hvem der er den ansvarlige for driften, dvs. reder, vil f.eks. fremgå af skibets ISM certifikat. Går det forurenende skib i havn, kan der endvidere ofte i en forureningssag foretages arrest i skibet (tilbageholdelse af skibet) i medfør af sølovens kapitel 4 og tages søpant i skibet, jf. sølovens §§ 51 ff., hvilket også vil frembringe reder. Skulle det mod forventning vise sig umuligt at identificere den ansvarlige for driften eller kan denne ikke stille sikkerhed, vil kravet om sikkerhedsstillelse skulle fastholdes i forhold til den registrerede ejer i medfør af § 44. En forsikring, herunder en erklæring fra et anerkendt søforsikringssselskab (P&I-klub, dvs. et »letter of guarantee«, der betyder, at forsikringssselskabet vil stille garanti for skader), vil normalt anses for at udgøre en tilstrækkelig sikkerhed.

Med henblik på at minimere ulemperne for den registrerede ejer i de tilfælde, hvor der er krævet sikkerhedsstillelse efter § 44, men det efterfølgende viser sig, at der er tale om en miljøskade eller en overhængende fare for en miljøskade og at kravet om sikkerhedsstillelse derfor skal rejses efter reglerne i den foreslåede § 47 f, stk. 2 og 3, vil miljøcentrene bestræbe sig på at træffe afgørelse om, hvorvidt der foreligger en miljøskade eller overhængende fare herfor snarest muligt.

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 1 fastlægges, at udgifter, i forbindelse med afværgelse af en miljøskade eller en overhængende fare herfor i overensstemmelse med miljøansvarsdirektivets regler, primært skal afholdes af den ansvarlige for driften af skibet.

Kan den ansvarlige for driften af skibet imidlertid ikke identificeres, eller har vedkommende ikke betalingssevne, foreslås det, at ejeren i det omfang, der ikke er identitet mellem den ansvarlige og ejeren, skal betale udgifterne i overensstemmelse med reglerne i § 44.

Den subsidiaire betalingsforpligtelse for ejeren indtræder fra det tidspunkt, hvor forsvarsministerens bestræbelser på at lokalisere den ansvarlige for driftens opholdssted har vist sig frugtesløse, eller det har vist sig, at den ansvarlige ikke har betalingssevne.

Med hensyn til identifikationskravet skal forsvarsministeren i den forbindelse have udfoldet rimelige anstrengelser for at efterspore den ansvarliges opholdssted. Med hensyn til den ansvarliges betalingssevne kan kravet gøres gældende overfor ejeren, når det kan konstateres, at betaling helt eller delvist ikke kan opnås hos den ansvarlige for driften.

Forældelsesfristen regnes i overensstemmelse med de almindelige forældelsesregler fra det tidligste tidspunkt, til hvilken fordringshaveren kunne kræve at få fordringen opfyldt.

I forhold til ejeren regnes forældelsesfristen enten fra det tidspunkt, hvor det har vist sig, at forsvarsministeren ikke har kunnet lokalisere opholdsstedet for den ansvarlige for driften eller, hvor det har vist sig, at den ansvarlige ikke har betalingssevne. Med hensyn til identifikationskravet skal forsvarsministeren i den forbindelse have udfoldet rimelige anstrengelser for at efterspore den ansvarliges opholdssted, og forældelsesfristen løber således fra det tidspunkt, hvor det kan konstateres, at undersøgelserne af opholdsstedet har været frugtesløse. Med hensyn til betalingsstidspunktet regnes forældelsesfristen fra det tidspunkt, hvor det er godtgjort, at den ansvarlige for driften mangler betalingssevne.

For så vidt angår forældelse i forhold til den ansvarlige for driften finder reglerne i miljøskadelovens § 48 anvendelse.

Det objektive ansvar for rimelige bekæmpelsesomkostninger, der påhviler ejeren i medfør af § 44 indtræder kun, hvis udtømmingen eller udledningen er i strid med loven eller tilhørende bekendtgørelser eller er omfattet af § 58 (om ulykker m.v.). For så vidt angår ansvar for bekæmpelsesomkostningerne har også ejeren ret til at begrænse sit ansvar efter sølovens kapitel 9.

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 2 gennemføres direktivets artikel 8, stk. 2, om sikkerhedsstillelse for omkostningerne til afværgelse af en miljøskade eller en overhængende fare for en miljøskade.

Den ansvarlige for driften skal stille sikkerhed over for forsvarsministeren for omkostningerne til bekæmpelsesforanstaltninger og forsvarsministeren kan bestemme, at skibet skal tilbageholdes, indtil sikkerhed er stillet. Bestemmelsen svarer til § 44, stk. 3, dog med