

delse med transport af farligt og forurenende gods om bord på skibe. Med henblik på at skabe en helt klar hjemmel til at regulere afskiberens forpligtelser foreslås det, at der indsættes et nyt stykke, i § 40, der giver miljøministeren bemyndigelse til at implementere det ovenfor nævnte direktiv fra 2002.

2.2.5. Mundtlige forbud eller påbud

Havmiljølovens § 43, stk. 5, fastsætter, at et påbud eller forbud skal meddeles føreren af skibet skriftligt eller telegrafisk. Det har i praksis vist sig vanskeligt at få overbragt skriftlige meddelelser til de involverede skibe, når disse har befundet sig til søs. Det er derfor fundet nødvendigt, at opdatere bestemmelsen, således at et påbud eller forbud kan udstedes mundtligt f.eks. fra et fly via radio, for derefter snarest at blive fulgt op med en skriftlig meddelelse f.eks. via fax eller e-mail.

2.2.6. Administrative bøder for manglende indberetning

Det foreslås, at manglende indberetning af udtømminger, som er i strid med loven, skal kunne afgøres med administrative bødeforelæg. Tilsvarende ved manglende indberetninger ved enhver form for kollision eller grundstødning, eller såfremt der af andre grunde er fare for udtømmning, jf. § 38, stk. 1-3.

2.2.7. Nærmere regler om udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger

Det er endvidere fundet hensigtsmæssigt, at der i havmiljølovens § 44 indsættes en hjemmel til at fastsætte nærmere regler om de af forsvaret afholdte udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som ejere af skibe kan pålægges at skulle afholde for derved at undgå tvivl om udgiftsposterne i forbindelse med opgørelse af krav efter iværksættelse af beredskabsforanstaltninger eller bekæmpelse af forurening. Det foreslås, at miljøministeren får en tilsvarende hjemmel for så vidt angår platforme.

Forsvaret foretager løbende opkrævning af udgifter til beredskab i forbindelse med fare for og bekæmpelse af forurening hos de registrerede ejere af de implicerede fartøjer, og i den forbindelse kan det være nødvendigt at gå til domstolene med henblik på inkasering af forsvarets krav, jf. senest Sø- og Handelsrettens domme af 24. juni og 1. juli 2005 angående henholdsvis M/T Brage Pacific og M/S Minerva trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2005 side 2970 og 3112, hvor Forsvarskommandoen fik medhold for de rejste krav. Sø- og Handelsretten bemærkede i dommen af 1. juli 2005 om M/S Minerva, at det ville være hensigtsmæssigt, hvis Forsvarskommandoen i form af f.eks.

en vejledning offentliggjorde sine takster for indsats, således at ejere af skibe og forsikringsselskaber på forhånd havde mulighed for at gøre sig bekendt hermed. Dette vil Forsvarskommandoen herefter gøre, og ved forslaget til nyt § 44, stk. 2, sikres hjemmel til fastsættelse af taksterne i en bekendtgørelse.

I den forbindelse bemærkes, at forsvarets takster for indsats fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler for opgørelse af erstatningskrav, herunder retspraksis herom, samt under hensyn til eventuelle konventionsmæssige forpligtelser på området.

I sølovens §§ 191 og 206, stk. 2, jf. lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004, er der fastsat objektivt ansvar, hvis en række nærmere bestemte kriterier i øvrigt er opfyldt. Efter den gældende § 44, stk. 1, der supplerer sølovens bestemmelser, indtræder der for ejeren objektivt ansvar for udgifter til rimelige beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger i alle tilfælde, hvor der er sket eller er fare for udtømmning eller udledning og dermed for forurening med skadelige stoffer.

Allerede under udvalgsbehandlingen vedrørende den første havmiljølov, lov nr. 130 af 9. april 1980, blev det fastslået, at udgifterne til beredskabsforanstaltninger skal betales af skibets ejere, selv om der alene er fare for udtømmning eller udledning. Det er derfor ikke en betingelse, at der faktisk er sket et udslip. Således tilkendegav miljøministeren bl.a. under lovforslagets behandling, jf. Folketingstidende 1979-80, 2. samling, Tillæg B, spalte 504-505, at de typiske situationer, hvor der opstår fare for udtømmning eller udledning af olie eller andre skadelige stoffer er ved grundstødninger og kollisioner, og at risikoen for forurening af havet i sådanne tilfælde er meget stor. Det er af afgørende betydning for at undgå eller begrænse en forureningsskade, at de nødvendige foranstaltninger hurtigt og effektivt kan iværksættes, og udgifterne kan blive betragtelige, selv om en egentlig bekæmpelsesaktion ikke bliver fornøden. Det blev tilføjet, at det ikke var rimeligt, at den danske stat - og dermed de danske skatteydere - skal bære de omkostninger, der følger af en ofte uforsvarlig sejlads, og at det derfor blev foreslået, at udgifterne til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger betales af skibets eller platformens ejere, såvel når der er sket, som når der alene er fare for udtømmning eller udledning af olie eller andre skadelige stoffer.

På tilsvarende vis blev det i forbindelse med implementeringen af 1992-protokollen af 27. november 1992 til 1969-olieansvarskonventionen fastsat i søloven, at det objektive ansvar for skibets ejere også gælder ved hændelser, som medfører alvorlig eller umid-