

sisk-kemiske ændringer af olien, som ofte under et kaldes »weathering«. Processerne omfatter ud over mikrobiel nedbrydning: opløsning, spredning, fordampning, emulgering og bundfældning. Da olie ofte er meget komplekse blandinger, og da indholdet af de forskellige komponenter varierer meget fra olietype til olietype, vil nedbrydningen og omdannelsen også variere meget, og dermed også effekterne på havmiljøet. Desuden afhænger effekterne af tidspunktet på året, den geografiske placering, vejrliget m.v.

Den vigtigste proces til fjernelse af olie i havmiljøet er uden tvivl den mikrobielle nedbrydning. Igen er der forskel på den hastighed hvorved de forskellige oliekomponenter nedbrydes. Ligesom en række omgivelsesfaktorer spiller ind, for eksempel skal der være ilt samt nærings-salte til stede. Der er eksempler på, at steder som jævnligt udsættes for olieforurening dér starter nedbrydningen også hurtigere, idet der er en tilvænet bakteriepopulation til stede.

Sammenfattende kan man sige, at olie i naturen kan forårsage alvorlige skader på dyr og planter, og ofte har en meget iøjnefaldende indvirkning på havfugle. Badestrande kan også rammes af olieforurening med et muligt fald i turistindtægter til følge. Der vil dog hurtigt starte en omdannelse og nedbrydning af oliebestanddelene, og ofte kan en olieforurening ikke umiddelbart ses efter få år. Der er dog også eksempler på, at olie har ligget tilbage i op til 10 år efter en forurening.

Lavvandede områder, som om sommeren er meget produktive og hjemsted for fiskeyngel, er yderst sårbare over for olieforurening, og især må det ikke undervurderes, at de danske farvande om vinteren huser store bestande af især dykænder, på et tidspunkt hvor fugle er yderst følsomme over for olieforurening.

### III. Indsatsen mod olieforurening af havet - forebyggende indsats.

#### *Regelgrundlaget*

Ifølge havmiljøloven er der et totalt forbud mod udtømmning af olie på søterritoriet, det vil sige 3 sømil fra kysten. I Østersøen har der ligeledes været et forbud mod udtømmning af olie siden 1983 da området blev godkendt af FN's Søfartsorganisation (IMO) som et særligt havområde med hensyn til udledning af olie.

I efteråret 1997 lykkedes det ligeledes Nord-

sølandene at få godkendt Nordsøen som et særligt havområde med hensyn til udledning af olie, hvorefter olieudtømmning i Nordsøen vil være forbudt fra den 1. februar 1999.

I juli 1996 indførtes en eksklusiv økonomisk zone omkring Danmark. Det betyder, at vi kan håndhæve de internationale miljøbeskyttelsesregler helt ud til 200 sømil fra land over for udenlandske skibe. Før etablering af zonen, kunne miljøreglerne kun håndhæves på søterritoriet svarende til 3 sømil fra kysten.

Der pågår i øjeblikket et lovforberedende arbejde under Udenrigsministeriet med henblik på en udvidelse af Danmarks søterritorium fra 3 sømil til 12 sømil. En eventuel udvidelse vil medføre, at mulighederne for at håndhæve danske miljøbeskyttelsesregler kan udstrækkes til 12 sømil.

Med de nye regler om forbud mod udledning af olie i Nordsøen sammenholdt med de forbedrede håndhævelsesmuligheder, som den økonomiske zone og en eventuel 12 sømilgrænse giver, er der etableret et samlet forebyggende regelsæt mod udtømmning af olie i farvandene omkring Danmark, og en forbedring af håndhævelsen heraf.

### Modtagefaciliteter

#### *Regelgrundlaget*

Når skibene ikke længere må udtømme olie i havet må der selvfølgelig skabes mulighed for, at skibene kan aflevere spildolien i havnene. Det vil sige der må være modtagefaciliteter i alle danske havne og i havnene omkring Østersøen og Nordsøen.

De danske regler om modtagelse af olieaffald fra skibe bygger på MARPOL-konventionen (FN's konvention om forebyggelse af forurening fra skibe) og Østersø-konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet. Ifølge reglerne skal der i alle havne etableres en ordning til modtagelse af olierester fra maskinrummets rendestene, samt en ordning for modtagelse af olieblandet ballast- og tankskyllevand i havne med et nærmere angivet transportmønster. Endvidere stilles der i lovgivningen krav om, at modtageordningerne under hensyn til det normale anløb af havnen skal have tilstrækkelig kapacitet til at opfylde behovet for aflevering uden at skibene forsinkes unødigt.