

bakket op omkring obligatorisk aflevering af alt olieaffald fra skibe.

### *Spildolieafgift*

Som udgangspunkt er alle mineralolieprodukter, der afsættes i Danmark pålagt en mineralolieafgift. For mineralolieprodukter, der afsættes til skibe, gælder der dog en afgiftsfritagelse for skibe i udenrigssejlad og for fiskefartøjer over 5 BT. Endvidere ydes der afgiftsgodtgørelse ved erhvervs-mæssig udenrigssejlad.

For landbaseret spildolie eksisterer en privat indsamlingsordning. Den landbaserede spildolie afsættes til fjernvarmeværker, da den prismæssigt kan konkurrere med almindelig fuelolie. Dette er muligt, fordi staten finansierer den afgift, der i princippet skal betales - også ved afsætning af genbrugsolier. Staten finansierer denne tilskudsordning via provenuet fra smøreolieafgiften.

For at tilskynde skibene til at aflevere spildolie har der været fremsat forskellige forslag til bl.a. aflevering af spildolie fra skibe i transit. På den baggrund har miljø- og energiministeren, som opfølgning på modtageudvalgets rapport, bedt udvalget om at komme med forslag til, hvorledes der kan ske en reduktion af olieforureninger fra skibe i transit.

### **Overvågning**

For at kunne nedbringe de ulovlige udtømmninger er overvågning af skibsfartens overholdelse af udtømningsreglerne og af skibene selvfølgelig også nødvendig. Overvågningen af de danske farvande foretages såvel af skibe, herunder fiskekuttere og lystfartøjer som fly.

På nuværende tidspunkt vurderes flyovervågning til at være det mest operative overvågnings-system af olieforureninger af havet.

### *Flyovervågning*

Flyovervågning af de danske og tilstødende farvande startede i 1989 som en treårig forsøgsperiode, baseret på leje af 300 flytimer i et privat selskab. Ved afslutningen af perioden blev flyovervågningen videreført med en ny treårig forsøgsperiode.

I den sidste halvdel af 1995 blev aktivitetsniveauet forøget med 50 pct. svarende til 450 timer årligt.

Under henvisning til Finanslov 96 og den tilknyttede forsvarsforligsaftale besluttede rege-

ringen successivt at overføre driftansvaret for den maritime forureningsbekæmpelse og overvågningen fra Miljøstyrelsen til Forsvarsministeriet.

Forsvarets overtagelse af driftansvaret for den havmiljømæssige flyovervågning gennemføres i to tempi.

- fra 1. januar 1998 og indtil det nye fly til erstatning for det inspektionsfly, som havarerede på Færøerne i august 1996, er leveret og klar til brug, samt
- perioden derefter.

I den første periode - forventelig til ca. år 2000 - udføres overvågningen ved fortsat anvendelse af det civile chartrede fly, som er udrustet med:

- Side Looking Airborne Radar (SLAR).
- Slavemonitor.
- Low Light Level Television.
- Video og almindeligt kamera.
- Nødvendigt navigations- og kommunikationsudstyr.

Endvidere udfører forsvaret i denne første periode supplerende miljøovervågning ved anvendelse af flyvevåbnets nuværende 2 inspektionsfly af typen Gulfstream III, som udover nødvendigt navigations- og kommunikationsudstyr er udrustet med SLAR samt kamera- og videoudstyr. Der vil herved være mulighed for detektion af forurening, specielt olie, samt i et vist omfang bestemmelse af lagtykkelsen af denne. Endvidere giver udstyret mulighed for identifikation af forurenere i dagslys.

I den anden periode, og når det nye fly er udrustet vil forsvaret flyve ca. 500 timer om året, hvilket med det nye fly vil svare til ca. 1000 timer med det nuværende fly.

Formålet med den danske flyovervågning har først og fremmest været den forebyggende effekt og det anerkendes indenfor de nuværende samarbejdsrelationer med landene rundt Nord-søen og Østersøen, at flyovervågning har en forebyggende effekt. Effekten kan dog ikke kvantificeres.

Der er sket en teknologisk udvikling af udstyr til flyovervågning og fra at flyovervågning kun var forebyggende, er det i dag også et spørgsmål om at afsløre/pågrube en forurener på fersk gerning.

Set i forhold til antallet af operationelle olieforureninger er det imidlertid for alle landene kun et beskedent antal som bliver taget på fersk gerning.