

Backtracking

En yderligere hjælp til at finde et mistænkt skib kan opnås med backtracking, en metode som ud fra oplysninger om vind- og strømforhold kan beskrive olieudslippets bevægelse på havoverfladen og dermed sandsynliggøre, hvor olieforureningen oprindeligt fandt sted. Anvendt i forbindelse med EuroCrude vil dette kunne give en bedre indikation på, hvilket skib der kan være »synderen«.

Backtracking har ikke været anvendt i de sidste 2-3 år. Dels fordi den særlige geografi i de indre danske farvande gør det vanskeligt at beregne nøjagtigt hvor forureningen eventuelt skulle være sket, og dels fordi den trafikthed der er i de indre danske farvande gør det vanskeligt at udpege en eventuel synder selv ved hjælp af backtracking.

Backtracking har været anvendt ved nogle af de store forureninger i Nordsøen og specielt i 1993-1995 hvor Miljøstyrelsen sammen med Vandkvalitetsinstituttet udviklede en drivmodel som også kunne bruges til backtracking. Der blev ikke i nogen af de forsøg med backtracking der blev udført i den periode fundet et skib som kunne være forurenere.

Miljøstyrelsen har endvidere adgang til at anvende den af Mærsk udviklede drivmodel til backtracking i Nordsøen hvis det skønnes nødvendigt.

Opklaring og straf i forbindelse med ulovlige olieudledninger

Miljøstyrelsen har foretaget en rundspørge til de øvrige Nordsølande med henblik på at få oplyst deres opklaringsprocent ved olieforurening i farvande under deres jurisdiktion, herunder hvilken straf der idømmes.

Bortset fra Tyskland, som Miljøstyrelsen tidligere har modtaget skriftligt materiale fra, var der ingen af de adspurgte lande, der umiddelbart var i besiddelse af en statistik.

Opklaringsprocent

Sverige

Fra svensk side er det telefonisk blevet oplyst, at der hvert år gennemsnitligt observeres 400 formodede ulovlige olieudslip i svensk farvand. Ud af disse 400 observationer foretager Kystbevogtningen (der udøver politimyndigheden til søs) kun i gennemsnitlig 75 tilfælde en nærmere

undersøgelse. Og ud af de 75 tilfælde er det kun et fåtal der fører til domfældelse. Domfældelse finder for det meste sted i tilfælde af olieudslip i havneområdet samt i tilfælde af udslip i forbindelse med bunkringer. Det er meget sjældent, at en ulovlig olieudledning til havs fører til en domfældelse.

Kystbevogtningen har - ud over muligheden for at overgive sagen til anklagemyndigheden - mulighed for at pålægge et skibs reder en administrativ afgift (vandforureningsafgift). Størrelsen af vandforureningsafgiften afhænger af skibets størrelse og mængden af udledt olie. Afgiften vil dog som minimum udgøre 37.000 svenske kroner. Afgiften opkræves på stedet af Kystbevogtningen.

Ved manglende betaling eller sikkerhedsstillelse, kan Kystbevogtningen tilbageholde skibet i op til 15 dage. Bestrider rederen, at olien stammer fra hans skib, må han efter bøden er betalt/sikkerhed stillet selv indbringe sagen for domstolen. I 1995-97 har Kystbevogtningen i gennemsnit opkrævet 15 administrative bøder årligt.

For nylig er der for første gang sket en indbringelse for domstolen af berettigelsen af, at en administrativ afgift er blevet opkrævet. Der foreligger endnu ingen afgørelse.

Der er for tiden overvejelser omkring lovligheden af administrative afgifter, idet spørgsmålet om deres forenelighed med menneskerettighedskonventionerne er blevet rejst.

Tyskland

I Tyskland blev der i 1996 observeret 312 tilfælde af formodede ulovlige forureninger. I 95 pct. af tilfældene var der tale om en olieforurening. I 210 sager blev der iværksat politimæssig efterforskning. Af disse 210 sager blev 192 henlagt, hovedsagelig fordi det ikke var muligt at opspore en mulig skadevolder. Af de resterende 18 sager er der i 8 sager afsagt kendelse om bødestraf, mens de resterende 10 sager endnu ikke er afsluttet. Det samlede bødebeløb i de 8 afsluttede sager udgør 44.200 mark (omkring 160.000 kroner) eller 20.000 kroner i gennemsnit.

I Tyskland er det tillige muligt at tildele administrative bøder. Muligheden for at tildele administrative bøder er afhængig af, om det er et tysk skib/en tysk statsborger om bord på et udenlandsk skib, der har begået overtrædelsen, eller om overtrædelsen er begået af et udenlandsk