

Theoretisk set en let tilgængelig metode i bestræbelserne for at finde frem til synderen for en olieforurening.

Imidlertid har anvendelsen af »backtracking« i praksis vist sig ikke at være særlig brugbar. I de indre danske farvande på grund af dels farvandsgeografien og dels den tætte skibstrafik, som gør det vanskeligt at udpege en eventuel synder, og i Nordsøen er der ofte tale om olieforureninger, som er flere dage gamle, når de opdages, hvilket vanskeliggør udpegningen af en konkret synder.

Flyovervågning anvendes dels som en præventiv foranstaltning, og dels for at lette muligheden for at fange skibe, som foretager ulovlige udledninger. Flyet kan ved hjælp af overvågningsudstyret undersøge store områder på kort tid.

Opdages der under en flyovervågning en forurening, som direkte kan henvises til et skib, det vil sige »på fersk gerning«, skulle oplysninger fra observatøren sammen med videooptagelser, billeder og en analyse af olieprøver fra skibet samt forureningen være beviser nok til en domfældelse.

Hvis forureningen derimod ikke kan henføres til et bestemt skib, kan man – afhængig af den konkrete situation – som supplement eventuelt vælge at anvende EuroCrude-databasen, Lloyds register og »backtracking« alene eller kombineret med henblik på at få tilvejebragt yderligere oplysninger til at indkredse synderen.

Det er således en kombination af alle de egnede metoder, der gøres brug af i forbindelse med indsamlingen af tilstrækkelige beviser til en eventuel retssag i en olieforureningssag på havet. Det helt afgørende for en domfældelse er imidlertid, at der skal findes et skib, som kan forbindes med olieforureningen ved hjælp af en olieanalyse.

Spm. nr. S 110

Til miljø- og energiministeren (3(4) 98) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil ministeren oplyse, om der findes oplysninger om, hvorledes olieforureninger i danske farvande fordeler sig på udslip fra olieproduk-

tionen på boreplatforme, håndtering af den producerede olie, olietransportskibe i transit og udsmidning af maskinolie?«

Svar (21/4 98)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der har oplyst følgende:

»Miljøstyrelsen er ikke i besiddelse af alle de oplysninger om olieforureninger i danske farvande fordelt på de i spørgsmålet nævnte kilder.

Der findes dog nogle opgørelser, som omfatter fordelingen af olieudslip i Nordsøen og Østersøen. Den seneste opgørelse for Nordsøområdet er fra begyndelsen af halvfemserne, mens tallene for Østersøområdet stammer fra midten af halvfemserne.

For Nordsøen er det beregnet, at de lovlige, operationelle udledninger fra skibsfarten udgør ca. 1000-2000 tons om året, svarende til 0,5-2,0% af den totale forureningsmængde til Nordsøen. Dette tal forventes at blive lig nul efter den 1. februar 1999, hvor der indføres et total forbud mod udledning, idet Nordsøen i lighed med Østersøen får status af et såkaldt »special area«.

Endvidere kan det beregnes, at skibsfartens ulovlige udledninger udgør ca. 20-25% af den samlede forureningsmængde. Forureningen fra platformene udgør ca. 15-30% af de total forureningsmængde og består af udledninger fra produktionsvand, olie i boremudder samt hændelige uheld. Den resterende del kommer fra land via floder og andre udledninger.

For Østersøens vedkommende er det beregnet, at ca. 10% af udledningerne stammer fra skibsfarten, mens 90% kommer fra land via floder og andre udledninger.

Tallene skal tages med et stort forbehold, da det er yderst vanskeligt at beregne den totale mængde, der udledes, idet tallene varierer meget år for år.

Det skal afslutningsvis nævnes, at Danmark arbejder for, at man internationalt får tilvejebragt pålidelige data om olieforureningsmængderne fra de forskellige kilder. Det er i øvrigt et emne, som også andre lande er optagne af. Spørgsmålet er således et tilbagevendende dagsordenspunkt på møder i de forskellige