

Folk flest er ikke klar over at det daglig dumpes store mengder olje til havs som ledd i et fartøys rutineoperasjoner. De fleste slike utslipp er små, men samlet utgjør de den største delen av oljeforurensningen fra skip



Dumpes: Server-forliset utenfor Fedje forårsaket små skader. Verre er det at det daglig dumpes store mengder olje til havs fra skip, også i norske farvann.
 Foto: BJØRN ERIK LARSEN/Scanpix

De skjulte oljeutslippene fra skip

Kronikk



ØYSTEIN JENSEN

Cand jur., forsker og havrettsjurist ved Fridtjof Nansen Institutt



DAVOR VIDÁS

Dr. jur., forsker og leder av Havrettsprogrammet ved Fridtjof Nansen Institutt

Forliset av Kypros-registrerte M/S Server utenfor Fedje har fått behørig medieomtale, blant annet ved umiddelbar opp treden fra sentrale politikere. Ulykken har satt fokus på en av de største miljøtruslene for våre marine områder: konsekvensene av en stor oljetankerulykke som følge av den omfattende skipstrafikken langs Norges kyst. På grunn av omstendighetene rundt forliset ble virkningene denne gang begrenset. Dette er likevel en god anledning til å sette fokus på en miljøtrussel som sjelden omtales nærmere i media: skipstraffikkens hyppige, operasjonelle oljeutslipp.

Store tankerulykker inntreffer sjelden, men tiltrekker seg alltid medias oppmerksomhet og derfor også publikums interesse. Folk flest er imidlertid ikke klar over at det daglig dumpes store mengder olje til havs som ledd i et fartøys rutineoperasjoner. De fleste slike utslipp er små, men

samlet utgjør de den største delen av oljeforurensningen fra skip. Dette bekreftes blant annet av statistikk utarbeidet av International Tanker Owner Pollution Federation. Studier fra EU-kommisjonen anslår også at av den totale oljeforurensningen fra skip kommer bare 25 prosent fra ulykker, mens 75 prosent skyldes operasjonelle utslipp. Det knytter seg usikkerhet til de langsiktige virkningene av slik forurensning, for eksempel hvilken påvirkning små, men regelmessige utslipp kan ha på det biologiske mangfoldet i havet og på økosystemet. Omfanget av disse utslippene tilsier imidlertid at både skipsfarten og kyststatene uansett må ta problemet på alvor.

Studier utført av EU-kommisjonens forskningscenter viser oppsiktsvekkende resultater. For eksempel har satellittovervåkning i Middelhavet avdekket dimensjonene av dette problemet. I år 2000 analyserte man 3500 satellittbilder. Blant disse fant man 2350 oljeutslipp fra skip! Hva angår den totale mengde oljeutslipp anslår disse studiene at i 1999 utgjorde de operasjonelle oljeutslippene til sammen omlag 14 000 tonn. Det er fire ganger mer enn det gjennomsnittlige kvantum ved en oljetankerulykke i dette området. I denne sammenheng er det også for Norges del mange spørsmål som bør gis større oppmerksomhet. For det første, hvilke regler skal gjelde i havområdene utenfor kysten vår?

De fleste operasjonelle utslipp i europeisk farvann finner sted utenfor territorialfarvannet. Her har kyststaten begrenset jurisdiksjon og ikke uten videre anledning til å vedta totalforbud mot operasjonelle oljeutslipp. Vedrørende denne type skipsforurensning må man henvende seg til FN's Sjøfartsorganisasjon (IMO). Der kan man oppnå bedre vern ved å etablere havområder som «Special Areas» under Den internasjonale konvensjon mot forurensning fra skip. I slike områder er enhver form for utslipp av olje fra oljetankere forbudt.

I dag har nesten alle havområder i Europa fått slik spesiell status av IMO. Det er likevel enkelte unntak: Biscayabukta, havet utenfor Iberia-kysten – og Norskehavet! Norge står altså i en særstilling siden bare deler av våre havområder har slik vernestatus (Nordsjøen, begrenset til 62 N).

Det at store norske havområder hører til de ytterst få farvann i Europa hvor skip kan kvitte seg med olje uten direkte å bryte internasjonale forurensningsregler, kan stimulere skip til å foreta operasjonelle utslipp akkurat her. I denne sammenheng bør bemerkes at i tillegg til norske skip, og de som er på vei til og fra norske havner, må man også regne med utviklingen av den omfattende transporten til og fra Russlands nordvestlige terminaler. Snart vil også flytende naturgass (LNG) bli transportert langs kysten vår.

Tatt i betraktning den forventede økning av aktiviteten i denne regionen, bør man allerede nå i større grad tenke på hvilken miljømessig gevinst det vil kunne ha å styrke miljøreguleringene i våre havområder.

Men det er ingen selvsagt at et forhøyet vernnivå vil ha en umiddelbar preventiv effekt på skipstrafikkens operasjonelle oljeutslipp. Et strengere regelverk krever også mer effektiv kontroll og håndheving. Per i dag foretas observasjoner av denne type utslipp primært med luftfartøy og skip. Norge har en spesiell utfordring i så måte; vi utøver jurisdiksjon over havområder større enn 2 millioner kvadratkilometer.

Derfor bør man også fra norsk offisielt ståsted nøye følge utviklingen av satellittbasert miljøovervåkning til sjøs. Denne teknologien utgjør et svært viktig bidrag til å forbedre overvåkingen og er et uttalt satsningsområde fra EU i kampen mot ulovlige utslipp. I denne sammenheng skal bemerkes at norske selskaper, slik som Kongsberg Satellitt Service, har betydelig erfaring med slik teknologi og leverer sine tjenester til en rekke europeiske stater som ønsker bedre kontroll av sine havområder. Det er likevel overraskende at data og informasjon (statistikk, oversiktsbilder osv.) om operasjonelle oljeutslipp basert på satellittovervåkning i Norskehavet ikke blir offentliggjort, i motsetning til de fleste andre

europeiske land der denne type informasjon er offentlig tilgjengelig på Internett.

Satellittovervåkning alene er likevel ikke et fullgodt hjelpemiddel i kampen mot miljøsynderne til havs. Det knytter seg foreløpig enkelte begrensninger til denne teknologien. Å få bekreftet et oljeutslipp er selvsagt av vesentlig betydning for kyststaten men et oljeflak kan ikke fastslås med hundre prosent nøyaktighet bare ved å analysere satellittbilder. I tillegg, dersom man ikke bruker såkalt 'real-time' satellitteknologi (og i dag er dette fremdeles vanskelig å få til over store områder), har man ikke mulighet til å fremskaffe rettslig bevis for hvem og nøyaktig når oljeutslippet fant sted. I beste fall kan man identifisere utslippets geografiske posisjon. Men teknologien kan brukes i kombinasjon med andre aktuelle overvåkningsmetoder, slik som automatisk identifikasjonssystem for skip.

Hvor langt man kommer i å forbedre kontroll med denne type oljeforurensning, gjenstår likevel å se. Men man bør ta i betraktning alle aktuelle virkemidler, både med hensyn til våre havområders rettslige status og den faktiske kontroll over operasjonelle oljeutslipp, uten å vente for lenge. I motsetning til den skade som kan tenkes å inntreffe av en ulykke, er denne type forurensning en kontinuerlig miljømessig belastning på våre havområder. OVI@fni.no

