

Data-analyse af effektiviteten af EU's sanktioner mod skyggeflåden

24. februar 2025

Analysens formål

Som en del af de løbende reaktioner på Ruslands fuldskala invasion af Ukraine tilføjede EU i juni 2024 for første gang 27 individuelle fartøjer til listen over sanktioner. 13 af disse fartøjer var – efter alt at dømme – en del af den såkaldte russiske skyggeflåde, som eksisterer med det ene formål at omgå de vestlige sanktioners prisloft på russisk olie og sikre Rusland højere indtægter fra eksporten.

Formålet med denne data-analyse er at vurdere effektiviteten af EU-sanktionerne ved hjælp af en gennemgang af disse 13 sanktionerede skibes positionsdata (AIS) over de seneste syv måneder.

<u>Analysens formål</u>	<u>1</u>
<u>Konklusion</u>	<u>1</u>
<u>Resultater</u>	<u>2</u>
<u>Metode</u>	<u>5</u>
<u>Baggrund</u>	<u>6</u>
<u>Hvad er skyggeflåden?</u>	<u>6</u>
<u>Forstå sanktionerne</u>	<u>7</u>
<u>Hvor stor miljørisiko udgør skyggeflåden</u>	<u>8</u>

Konklusion

Syv måneder efter at EU-sanktionerne mod de 13 formodede skyggetankere trådte i kraft, er over halvdelen af tankskibene ikke vendt tilbage til Østersøen for at laste olie ved russiske havneterminaler. Det viser Greenpeaces data-analyse af fartøjsbevægelserne. I forhold til de resterende tankere, der har fortsat deres olietransport gennem Østersøen, er der i øvrigt sket en betydelig reduktion i antallet af besøg.

Denne tendens følger en vurdering fra den finske grænsebevogtning, der estimerer, at Ruslands olieeksport gennem Østersøen i de sidste fire måneder af 2024 faldt med ti procent.¹

Som en følge af analysen er det Greenpeaces vurdering, at inkluderingen af tankskibe fra skyggeflåden på sanktionslisten på den korte bane er den mest effektive strategi for at reducere risikoen for et katastrofal olieudslip fra de gamle udtjente olietankere. Samtidig mindskes de indtægter, der finansierer Putins ulovlige krig i Ukraine.

Greenpeace opfordrer derfor EU til at effektivisere og automatisere processen med at udpege skyggeflåde-tankere til sanktionslisten, så langt flere af de allerede kendte skyggetankere bliver omfattet af sanktionerne,² mens evt. nye skyggetankere opfanges øjeblikkeligt.³

Analysen viser også, at sanktionerne af de enkelte fartøjer ikke kan stå alene, da flere af fartøjerne fortsætter deres olietransport fra Rusland. En udfordring der ikke adresseres i denne analyse.

På den lange bane er det kun en drastisk og øjeblikkelig udfasning af vores afhængighed af fossile brændstoffer, der kan bryde de tætte forbindelser mellem fossile brændstoffer og krig, konflikt og geopolitiske spændinger. For at sikre fred og stoppe klima-krisen er det derfor nødvendigt, at verdens regeringer udfaser vores enorme afhængighed af fossile brændstoffer.

Resultater

Den 24. juni 2024 udpegede EU 27 individuelle fartøjer til listen over sanktioner i forbindelse med Ruslands krig i Ukraine (den såkaldte 14. sanktionspakke).⁴ Ud af de 27 fartøjer er 17 ifølge Lloyd's List Intelligence olietankerskibe, der transporterer råolie eller olieprodukter

¹ Reuters: Russia's Baltic oil shipments fall 10% after EU sanctions, Finland says, <https://www.reuters.com/business/energy/russias-baltic-oil-shipments-fall-10-after-eu-sanctions-finland-says-2025-01-20/>

² Til dags dato er der kun vedtaget to sanktions-pakker, hvor EU samlet set har tilføjet 79 individuelle fartøjer til sanktionslisten, herunder 52 ikke-russiske olietankere. I oktober 2024 identificerede Greenpeace 192 råolie-tankere alene, som tilhørende skyggeflåden. <https://www.greenpeace.org/static/planet4-sweden-stateless/2024/10/fb3d5709-greenpeace-shadow-fleet-baltic-tankers-list.pdf>

³ Danmark har angiveligt lagt kimen til en mere automatiseret proces ved at registrere forsikringsoplysninger på olietankere under gennemsejling i Danmark, men værktøjet er umiddelbart ikke taget i brug. Den såkaldte Tallinn-erklæring af 17. december 2024, <https://www.stm.dk/media/13572/joint-statement-the-joint-expeditionary-force-leaders-summit-tallinn-17-december-2024jef.pdf>

⁴ RÅDETS AFGØRELSE (FUSP) 2024/1744 af 24. juni 2024 om ændring af afgørelse 2014/512/FUSP om restriktive foranstaltninger på baggrund af Ruslands handlinger, der destabiliserer situationen i Ukraine https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202401744

(henholdsvis 11 og seks). I denne analyse antages 13 af disse olietankere at have været en del af skyggeflåden på tidspunktet for udpegningen.⁵

Resultat af sanktionerne siden de blev implementeret mod de 13 olietankere den 25. juni 2024:

- Syv tankskibe har ikke efterfølgende lastet olie fra russiske havne i Østersøen. Før de blev underlagt EU-sanktioner havde alle syv gjort det mindst to gange inden for et år. Fire af de syv fartøjer er registreret som råolie-tankere, tre som oileprodukt-tankere eller kombineret kemikalie- og olietankere.
- Seks tankskibe har trods sanktioneringen fortsat deres aktivitet i Østersøen og har anløbet russiske olieterminaler. Tre af de seks fartøjer er registreret som råolie-tankere og tre som oileprodukt-tankere eller kombineret kemikalie- og olietankere.
- I de 12 måneder før de blev sanktioneret, foretog de seks olietankere, der fortsatte med at laste olie fra russiske olieterminaler i Østersøen, i alt 25 havneanløb. I de syv måneder, der er gået siden de blev sanktioneret, har de samme fartøjer foretaget i alt ni anløb, hvilket indikerer en betydelig reduktion.
- Af de syv tankskibe, der ikke har anløbet russiske olieterminaler i Østersøen efter sanktionerne, har to besøgt andre russiske havne én gang hver.

De 13 skyggeflådefartøjers anløb til russisk oliehavn i Østersøen

Skibsnavn	Skibstype	IMO nr	Anløbninger til russisk oliehavn i Østersøen efter sanktioner	Anløbninger til russisk oliehavn i Østersøen forud for sanktioner
Hana	Combined chemical and oil tanker	9353113	3	3
Canis Power	Combined chemical and oil tanker	9289520	0	3
Andromeda Star	crude oil tanker	9402471	0	3
NS Lotus	crude oil tanker	9339337	2	6
NS Spirit	Combined chemical and oil tanker	9318553	1	1
NS Steam	Combined chemical and oil tanker	9318541	0	4
SCF Amur	product tanker	9333436	1	6
Hebe	crude oil tanker	9259185	0	2
Vela Rain	crude oil tanker	9331141	0	6
Ocean AMZ	crude oil tanker	9394935	1	3
Galian 2	crude oil tanker	9331153	1	6
Robon	crude oil tanker	9144782	0	3
Beks Aqua	product tanker	9277735	0	2

⁵ Se afsnit om metode for nærmere definition

Case: Andromeda Star

Et skolebogs eksempel omhandler råolietankeren Andromeda Star (IMO 9402471), der er en af de skyggetankere, der blev placeret på EU's sanktionsliste den 24. Juni 2024.

I de 12 måneder forud for, at fartøjet kom på sanktionslisten, besøgte tankeren russiske olieterminaler i Østersøen tre gange.

I marts 2024 på vej mod Rusland, var Andromeda Star involveret i en kollision ud for Amager og måtte sejle til Fayard-værftet i Odense for at blive repareret.⁶ Olie-tankeren fortsatte herefter med at transportere olie fra Rusland, indtil den blev sanktioneret.

Siden udpegningen på EU's sanktionsliste har Andromeda Star afsluttet sine baltiske aktiviteter og har opholdt sig i regionen omkring Kinas kyst og Ruslands østkyst. Her har tankeren i et enkelt tilfælde anløbet en russisk oliehavn (Transneft Kozmino Terminal i januar 2025).

Andromeda Star er ifølge Lloyd's List Intelligence efterfølgende blevet sanktioneret af Schweiz (oktober 2024) og Storbritannien (september 2024), men indtil videre ikke af USA. Siden sanktionerne har skibet skiftet navn til Feng Shou og siden Apar og har ligeledes skiftet flagstat fra Panama til Djibouti.



Andromeda Star (IMO 9402471) fortøjret ved Fayard-værftet ved Odense den 20. marts 2024 efter kollisionen i Øresund. © Erik Albertsen / Greenpeace

Metode

Olietankere (råolie-, olieprodukt-, og kombinerede kemikalie- og olietankere), der blev sanktioneret af EU den 24. juni, er krydsrefereret med positionsdata (AIS) fra Lloyd's List

⁶ Tanker with unknown owner moored in Denmark after collision, <https://shippingwatch.com/carriers/Tanker/article16953853.ece>

Intelligence's SeaSearcher-database.⁷ Tidsrammen omfatter perioden fra den 25. juni 2024 til den 31. januar 2025.⁸

Når AIS-data viser, at en olietanker har lagt til ved en russisk olieterminal i Østersøen, er der krydschecket med ændringer i det respektive fartøjs dybgang før og efter havneanløbet. Hvert anløb er således kun talt med, såfremt der har været en væsentlig registreret ændring i skibets dybgang før og efter.⁹

Ved analyse af anløb ved russiske olieterminaler i de 12 måneder op til, at et fartøj er blevet underlagt EU-sanktioner, er der taget udgangspunkt i positionsdata fra SeaSearcher uden at tage højde for ændringer i dybgang, medmindre havneanløbene indikerede uklarhed.¹⁰

Det er vigtigt at anerkende, at denne analyse fokuserer på fartøjsbevægelser. Tidligere analyser fra Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA)¹¹ har fokuseret på mængden af olie, der eksporteres fra russiske østersøhavne ved hjælp af eksportdata. Denne metode er mere kompleks og giver specifikke tal vedrørende eksport af russisk råolie (Ural), men udelukker muligheden for kasakhisk råolie i skyggeflådefartøjer. Set fra et miljømæssigt perspektiv er kasakhisk råolie dog præcist lige så relevant, da oliens oprindelse er uden betydning for de skader en ulykke vil forårsage på det marine miljø.

Afgrænsning af skyggeflåde-tankere

Ud af de i alt 27 fartøjer i EU's sanktionspakke fra den 24. juni 2024 er 17 af dem ifølge Lloyd's List Intelligence olietankere, der transporterer råolie eller olieprodukter (henholdsvis 11 og seks). Fire heraf sejler under russisk flag. Russiske fartøjer regnes normalt ikke for at være en del af skyggeflåden, og er derfor ekskluderet fra analysen.

Definitionen af skyggeflåden varierer, men generelt er både skibenes alder og forsikringsforhold centrale kriterier.

De resterende 13 olietankere var alle over 15 år gamle, da de blev underlagt sanktionerne, og havde forladt den internationale gruppe af P&I (*protection and indemnity*) forsikringer, der

⁷ <https://www.seasearcher.com/>

⁸ Den 16. december 2024 udpegede EU yderligere 52 fartøjer til listen over sanktioner. På grund af den korte tid siden udpegningen sammenholdt med de lange transporttider (til især Indien og Kina som de to primære aftagere), er relevante fartøjer fra denne udpegning ikke inkluderet i analysen.

⁹ Forskellen på en olietanker i ballast og lastet vil ofte være mindst 4 meter i dybgang. Et fartøjs dybgang fremgår af AIS-data, men indtastes manuelt ombord på fartøjet. Data om dybgang er således sårbart over for menneskelige fejl og/eller manipulation. Ingen af de analyserede havneanløb har dog givet anledning til mistanke om fejl eller manipulation.

¹⁰ I to tilfælde har et fartøj anløbet en russisk oliehavn for derefter at fortsætte til endnu en russisk oliehavn. I begge tilfælde er de to havnebesøg medregnet som ét besøg. Et andet tilfælde omfatter Hana (IMO 9353113), der i september 2023 opholder sig i St. Petersborg-regionen i ca. to uger uden et entydigt formål, bedømt ud fra AIS-data. Anløbet er ikke medregnet grundet skibets dybgang kun ændres fra 7 til 9,7m.

¹¹ POLICY BRIEFING: TACKLING THE RUSSIAN 'SHADOW' FLEET, https://energyandcleanair.org/wp/wp-content/uploads/2024/09/State-Capture_CREA_Shadow-fleet-policy-briefing_Final_08.2024.pdf

bl.a. dækker olieforurening. I denne analyse betragtes de 13 olietankere således som tilhørende skyggeflåden på det tidspunkt, hvor de blev underlagt sanktioner.

I EU Rådets egen begrundelse for at underlægge de 13 fartøjer sanktioner, er der givet en af to begrundelser (Artikel 4x, 2b eller 2c):

- transporterer råolie eller olieprodukter, jf. bilag XXV til forordning (EU) nr. 833/2014, som har oprindelse i Rusland eller eksporteres fra Rusland, mens de praktiserer ulovlig skibsfart med høj risiko som fastsat i Den Internationale Søfartsorganisations Generalforsamlings resolution A.1192(33)
- drives på en sådan måde, at det bidrager til eller støtter foranstaltninger eller politikker til udnyttelse, udvikling eller udvidelse af energisektoren i Rusland, herunder energiinfrastruktur

Baggrund

Forstå sanktionerne

Den 5. december 2022 trådte et nyt sæt sanktioner mod Rusland i kraft. Indført af G7-landene, EU og Australien (også kendt som *the Price Cap Coalition*).¹²

Sanktionerne forbyder bl.a. rederier og forsikringsselskaber, hjemmehørende i lande der står bag prisloftet, at håndtere eller på anden måde servicere transporten af russisk råolie via søvejen – medmindre den sælges til 60 USD per tønde eller derunder.

Et lignende sæt regler gælder for raffinerede olieprodukter (f.eks. diesel), som sælges over 100 USD per tønde og 45 USD per tønde for råolieprodukter, som trådte i kraft den 5. februar 2023.

Prisloftet blev designet til at opnå to mål:

- 1) At fratage Rusland kritiske indtægter fra eksporten af olie.
- 2) Samtidig at sikre stabilitet på det globale oliemarked ved at opretholde eksport fra Rusland.

For at fortsat kunne handle olie til en pris over prisloftet, har Rusland opbygget et netværk af tankskibe, der transporterer olie til markeder i lande, der ikke er en del af koalitionen bag prisloftet. Dette omfatter et opkøb af brugte tankskibe (mange af dem fra shipping-virksomheder i lande hjemmehørende i koalitionen¹³) og betydelige skift i markedet for tankskibe, som allerede begyndte at tage form, da detaljer om et potentielt prisloft begyndte at dukke op.

¹² G7 agrees oil price cap: reducing Russia's revenues, while keeping global energy markets stable, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip_22_7468

¹³ Danske skibsgiganter har solgt gamle tankskibe til skyggeflåden, <https://danwatch.dk/danske-skibsgiganter-har-solgt-gamle-tankskibe-til-skyggeflaaden/>

En utilsigtet (men ikke overraskende¹⁴) konsekvens af koalitionen prisloft på Ruslands olieeksport, er således opståelsen af Putins skyggeflåde.

I et forsøg på at stoppe skyggeflåden har EU forsøgt at svare igen ved at placere individuelle skyggeflåde-tankere på listen over sanktionsramte fartøjer.

Hvad er skyggeflåden?

Den russiske skyggeflåde omfatter et netværk af gamle, udslidte olietankere, der transporterer råolie og andre olieprodukter fra Rusland. Skyggeflåden blev etableret som et modsvar på de internationale sanktioner mod Rusland, der har til hensigt at nedbringe landets indtægter fra eksport af olie og gas.

Det præcise omfang af skyggeflåden er omdiskuteret og afhænger af de kriterier, der lægges til grund. Ifølge forskellige estimater tæller flåden dog adskillige hundrede fartøjer. Fra et miljømæssigt perspektiv, er det særligt tankskibenes høje alder, dårlige stand og tvivlsomme og utilstrækkelige forsikringer, der er centrale.

Generelt er følgende kriterier gældende for skyggeflåden:¹⁵

Udslidte og gamle tankskibe:

Størstedelen af skibene er ældre, udslidte olietankere, der nærmer sig eller for længst har overskredet datoen for deres operationelle liv. I stedet for at blive solgt til ophugning, bliver tankerne købt og indsat i russisk tjeneste. De udslidte olietankere udgør en enorm risiko for søsikkerheden og havmiljøet. Der er en lang række eksempler på driftsnedbrud og endda kollisioner, herunder i dansk farvand.

Tvivlsomme og utilstrækkelige forsikringer:

Traditionelt har olietankere været forsikret gennem internationalt anerkendte forsikringer, der har en høj anseelse og troværdighed i forhold til udbetalinger, også kendt som den internationale gruppe af P&I. Olietankerne i skyggeflåden har forladt gruppen af internationale forsikringer og sejler nu uden eller med stærkt tvivlsomme forsikringer, hvoraf nogle er hjemmehørende i Rusland.

¹⁴ Europas embargo af russisk olie er effektivt,

<https://politiken.dk/internationalt/art9226456/Europas-embargo-af-russisk-olie-er-effektiv>

¹⁵ Kilder: Kyiv School of Economics (KSE), Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA) og Lloyd's List Intelligence

Bekvemmelighedsflag og komplekse ejerskabsstrukturer:

Fartøjer i skyggeflåden skifter ofte deres registrering eller flagstat og opererer gerne under bekvemmelighedsflag, f.eks. i lande som militærdiktaturet Gabon og andre nationer kendt for lempelig kontrol. Ofte ejes fartøjerne af skuffeselskaber i et netværk af virksomheder, der skjuler det sande ejerskab. Disse virksomheder er typisk registreret i jurisdiktioner med lempelige krav til finansiel gennemsigtighed. Denne strategiske udflugning og ejerskabsstruktur giver anonymitet og juridisk dækning, hvilket gør det sværere for myndighederne at anvende sanktioner eller ansvarsplacere i tilfælde af en ulykke.

Skib-til-skib overførsler:

Et kendetegn ved skyggeflådens operationer er brugen af skib-til-skib (STS) overførsler. Sådanne overførsler gør det muligt for fartøjer at skjule oprindelsen af deres last ved at overføre den i internationale farvande, hvor reguleringen er minimal. Denne metode anvendes især til russisk råolie, som kan blandes eller ommærkes for at fremstå som om den kommer fra ikke-sanktionerede kilder. Overførslen af olie fra et skib til et andet er en risikabel operation, og den bliver ikke mindre risikabel, når den finder sted i det skjulte langt fra land og uden læ.

Hvor stor miljørisiko udgør skyggeflåden

Skyggeflåden udgør en særlig risiko for de danske kyster og havmiljø¹⁶ på grund af olietankernes høje alder og manglende eller utilstrækkelige inspektioner. Derudover er det ofte uerfarent mandskab ombord,¹⁷ og i visse tilfælde undlader skibene af medtage en lods,¹⁸ når de skal navigere de snævre og tæt trafikerede danske farvande.

En råolie-tanker af typen aframax / long range 2, der typisk sejler på ruten fra russiske havne i Østersøen og passerer gennem dansk farvand, kan rumme mellem 80.000 og 120.000 tons olie. Det største hidtidige olieudslip i dansk farvand fandt sted i 2001, da en olietanker kolliderede med et fragtskib i Grønsund, og 2.400 tons svær brændselolie flød ud i Østersøen.¹⁹

¹⁶ Denne trussel gælder naturligvis generelt for alle farvande, hvor skyggeflåden opererer

¹⁷ Russia is using old oil tankers to bypass export sanctions, risking spills,

<https://www.washingtonpost.com/climate-environment/2023/03/17/russia-oil-environmental-risk/>

¹⁸ Farlig udvikling øger risikoen for katastrofe i danske stræder,

<https://danwatch.dk/farlig-udvikling-oeger-truslen-for-oliekatastrofe-i-danske-straeder/>

¹⁹ Delrapport af Underudvalget vedrørende akutte olie- og kemikalieforureningsulyk-

ker til søs udarbejdet i henhold til kommissorium af 1. april 2003, udmeldt af Sekretariatet for National Sårbarhedsudredning

https://www.brs.dk/globalassets/brs--beredskabsstyrelsen/dokumenter/krisestyring-og-beredskabsplanlagning/2020/-saarbarhedsudredning_ole_kemikalieforurening_tilhavs.pdf

Eventin og Jazz

Ifølge en rapport fra Allianz SE er der indrapporteret mindst 50 hændelser, der har involveret skibe fra skyggeflåden.²⁰ Hændelserne har blandt andet været brand, motorstop, kollision, tab af styringsevne og olieudslip.

Denne opgørelse er imidlertid udført før de to seneste episoder med skyggeflåde-tankerne Eventin (IMO 9308065) og Jazz (IMO 9337327). Lastet med 99,000 tons råolie i farvandet mellem Danmark og Tyskland fik tankskibet Eventin i december 2024 motorstop og mistede styringsevnen i kraftigt blæsevejr og måtte under en længere tysk aktion undsættes af slæbebåde. Eventin tilbageholdes fortsat i Tyskland.

Tankskibet Jazz fik med knap 50.000 tons olie ombord motorproblemer hele tre gange i Østersøen på samme tur til og fra Rusland, bl.a. én gang mellem Bornholm og Sjælland.²¹

Danmark har ifølge Rigsrevisionen ikke evnen til at bekæmpe en olieforurening

I januar 2024 fremkom Rigsrevisionen med en krads kritik af Danmarks evner til at håndtere olieforurening i havet.²² Statsrevisorerne udtalte i forbindelse med redegørelsen fra Rigsrevisionen, at det er "foruroligende" at Forsvarsministeriets beredskab "hverken har evnen til at bekæmpe visse typer af olie- og kemikalieforurening, en tilstrækkelig kapacitet til at dække opgaven eller en tilstrækkelig hurtig responstid." Derudover fandt Rigsrevisionen, at det danske beredskab ikke lever op til HELCOM's anbefaling om at kunne bekæmpe udslip på op til 5.000 tons olie.

Hvad er konsekvenserne af et større olieudslip

De præcise konsekvenser af et større olieudslip afhænger af omfanget, typen af olie, tidspunktet på året, vejret samt hvor hurtigt og effektivt bekæmpelsen af forureningen finder sted. Uanset omstændighederne vil det dog utvivlsomt resultere i en økologisk katastrofe, hvis konsekvenser vil kunne mærkes i mange år – måske endda årtier.

Økologiske konsekvenser

De generelle miljømæssige konsekvenser ved olieforurening omfatter indsøling af dyr og planter. Havfugle og havpattedyr med pels er specielt sårbare, da fjer- og pelsdragt mister deres isolerende effekt, og dyrene vil som konsekvens heraf dø af kulde. Derudover kan indtaget olie føre til kvælning, og da olien er giftig, kan den medføre døden, hvis den indtages i høje koncentrationer. Mindre koncentrationer kan resultere i ændret adfærd og påvirke

²⁰ Russia's Shadow Oil Tanker Fleet Causes 50 Maritime Accidents, <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Russias-Shadow-Oil-Tanker-Fleet-Causes-50-Maritime-Accidents.html>

²¹ Skyggeskib i Skagen i havsnød tre gange – eksperter savner handling, <https://danwatch.dk/skyggeskib-broed-sammen-tre-gange-og-ligger-nu-i-skagen/>

²² Beretning om Forsvarsministeriets beredskab til at bekæmpe olie- og kemikalieforurening af havet, <https://www.rigsrevisionen.dk/revisionssager-arkiv/2024/jan/beretning-om-forsvarsministeriets-beredskab-til-at-bekaempe-olie-og-kemikalieforurening-af-havet>

reproduktionsevnen. Olie optages desuden i mange led i fødekæden, herunder i plankton, fisk og skaldyr.

Stranden som rekreativt område, kystturisme, jagt og fiskeri vil også blive påvirket.

Økonomiske konsekvenser

Foruden en økologisk katastrofe vil et større olieudslip også resultere i enorme omkostninger til oprydningen. Ifølge et estimat fra State Capture og KSE Institute kan prisen for oprydning efter et olieudslip i Den Engelske Kanal, fra en tanker der kan laste 80.000 til 120.000 tons olie, i værste fald løbe op i syv milliarder kroner.²³ Omkostninger der i fraværet af en dækkende forsikring antageligt vil lande hos skatteyderne. Et andet estimat udarbejdet af CREA vurderer, at en ulykke med den samme type olietanker kan løbe op i knap 6 milliarder kroner.²⁴

²³ Udarbejdet af State Capture og KSE Institute for det britiske parlament, https://committees.parliament.uk/writtenevidence/129252/html/#_ftn41

²⁴ Ensuring an ecological disaster: 'Shadow' tanker spill could cost coastal states USD 1.6 bn, <https://energyandcleanair.org/publication/ensuring-an-ecological-disaster-shadow-tanker-spill-could-cost-coastal-states-usd-1-6-bn/>