

til at lade olieudslippet ske, herunder om ministeren vil tage initiativ til, at flyovervågning også iværksættes om natten?»

Begrundelse

Der er en kraftig formodning om, at skibe, der tømmer eller renser skibets tanke for olie ulovligt ud i havet, oftest lader dette ske om natten, hvor ugeringen umiddelbart er sværest at opdage.

Men chancerne for at slippe godt fra ugeringen stiger selvsagt, fordi der ikke om natten udføres flyovervågning af de danske farvande i nævneværdig grad, som det også fremgår af Rigsrevisionens beretning fornylig om sagen.

Et konstateret olieudslip opdages derfor først i bedste fald op ad formiddagen, og synderen er derfor for længst væk, hvilket gør det meget sværere at knytte en oliepøl til en synder.

Spørgeren er interesseret i at få oplyst om årsagen til, at der ikke sker flyovervågning om natten af de danske farvande med henblik på at konstatere olieudslip fra skibe, herunder interesseret i at få oplyst, om ministeren vil tage initiativ til at udvide flyovervågningen til også i højere grad at foregå om natten.

Svar (5/7 01)

Forsvarsministeren (Jan Trøjborg):

Der er ikke konkrete erfaringer, der indikerer, at de fleste ulovlige olieudledninger finder sted om natten. Da mørke og usigtbart vejr yder den bedste beskyttelse mod visuel detektering og verificering af olieudslip samt mod identificering af forurenere, må det dog formodes, at de fleste ulovlige udledninger finder sted under sådanne forhold.

Det kan være vanskeligt i forbindelse med havmiljøovervågningen visuelt at identificere et fartøj under forhold med reduceret sigtbarhed og lys. Det kræver som udgangspunkt, at fartøjet er tilstrækkelig oplyst til at kunne læse navn, nummer og eventuelt hjemsted eller andre tydelige kendetegn, og at vejret tillader flyvning i henhold til de visuelle flyveregler. Det vil ofte være nødvendigt at tilkalde assistance fra andre luftfartøjer i form af F-16 fly eller S-61 helikoptere, der medfører udstyr til identifikation i usigtbart vejr og i mørke. Forsvaret har hidtil koncentreret den flybaserede havmiljøovervågning om

de perioder af døgnet, hvor der er størst sandsynlighed for umiddelbart at identificere en eventuel olieforurener fra miljøovervågningsflyet. Denne prioritering har ligeledes sammenhæng med manglende personelmæssige ressourcer.

Forsvaret tilstræber i højere grad at gennemføre havmiljøovervågning i de mørke timer af døgnet i andet halvår af 2001, idet der vil blive tilført yderligere personelmæssige ressourcer til området.

Det skal anføres, at den satellitbaserede havmiljøovervågning hidtil primært har leveret billeder optaget i tidsrummet mellem kl. 06.00 og kl. 08.00. Således er omkring halvdelen af de cirka 160 billeder, som forsvaret har modtaget siden november 1999, optaget i døgnet's mørke timer. Endvidere skal nævnes, at forsvarets Challenger fly i løbet af 2002 bliver udstyret med elektrooptiske sensorer, der i lighed med udstyret i F-16 fly og S-61 helikoptere muliggør identifikation af olieforurenere i usigtbart vejr og mørke.

Spm. nr. S 3096

Til forsvarsministeren (26/6 01) af:

Peter Skaarup (DF):

»Vil ministeren redegøre for det rimelige i, at forsvaret – som beskrevet i Jyllands-Posten 21. juni 2001 – har forsøgt at dække forhøjelsen af deltagesesgebyret til JSFs anden fase over forsvarets driftsbudget via non-financial contributions, når nu deltagelsen skal betales via Erhvervsfremmestyrelsen?«

Svar (3/7 01)

Forsvarsministeren (Jan Trøjborg):

Forsvaret er interesseret i at medvirke i Joint Strike Fighter (JSF) projektet og forsøger på ingen måde at skjule ikke-financielle bidrag.

Som led i Danmarks deltagelse i projektet skal der udarbejdes Memorandum of Understanding mellem nationerne, hvoraf omfanget af de ikke-financielle bidrag vil fremgå. Sådanne aftaler vil i øvrigt kun kunne indgås med den amerikanske stat og ikke med de konsortier, som deltager i udviklingsarbejdet.