

ret i forvejen eksempelvis i Storebælt har en meget betydelig aktivitet.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 751

15) Til miljø- og energiministeren af:

Niels J. Langkilde (KF):

»Hvor mange olieforurenende skibe har flyovervågningen i Tyskland og Holland afsløret inden for de seneste 6 år?«

Skriftlig begrundelse

For at sammenligne effektiviteten og intensiteten af den danske flyovervågning er det vigtigt at have sammenlignende tal for flyovervågningen.

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

De hollandske myndigheder har oplyst, at den hollandske flyovervågning har registreret 50 forurenende skibe uden for landets territorialfarvand og 14 på hollandsk territorialfarvand. Registreringer foretaget uden for territorialfarvandet er videresendt til de pågældende skibes flagstater.

De tyske myndigheder har oplyst, at man i årene 1994 og 1993 har registreret 18 skibe pr. år, og i 1992 23 skibe. Det er ikke oplyst fra tysk side, hvor mange registreringer der er sket inden for, henholdsvis uden for tysk territorialfarvand.

Når der således tilsyneladende forekommer en væsentlig forskel i resultatet mellem den danske flyovervågning på den ene side og den tysk/hollandske overvågning på den anden side, kan en væsentlig forklaring være forskellen i farvandsgeografi, som jeg var inde på før, primært kystlinjeudstrækningen set i forhold til flytimer.

Jeg kan oplyse, at de tyske og hollandske erfaringer vil indgå i den tidligere nævnte vurdering af, hvorledes det danske beredskab kan styrkes.

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg takker for svaret. Jeg vil høre, om der i de tyske erfaringer er opgørelser f.eks. over timeforbruget og over, hvor stor intensiteten har været, for der er jo tale om en dramatisk større

opklaringsprocent, kan vi roligt sige. Er det, fordi man simpelt hen flyver mere, eller er det først og fremmest geografibetragtningen, der er årsagen?

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Der ligger nok til dels en forklaring heri. Som jeg skal vende tilbage til i det næste spørgsmål, hr. Niels J. Langkilde har stillet til mig, så er der forskel på flyintensiteten. Det omfang, vi har i Danmark, blev i sin tid tilrettelagt af min forgænger som miljøminister, og der lagde man sig på de 300 timers overvågning, først og fremmest – som jeg sagde det før – af præventive grunde og af hensyn til at bistå ved oprydningsindsatsen.

Om man bør sætte dette i vejret, om det kan gøres på en måde, så man inddrager anden farvandsovervågning, eller hvordan og hvorledes man kan gøre det, det synes jeg vi i fællesskab skal vurdere, når vi har resultatet af vurderingen af forsøgsordningen. Og der er jeg helt enig med hr. Langkilde i, at man også må vurdere de erfaringer, de har indhøstet i Holland og i Tyskland.

Men når alt det er sagt, skal det siges, at der altså er en markant forskel på selve farvandsgeografien i Danmark og i henholdsvis Tyskland og Holland.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 752

16) Til miljø- og energiministeren af:

Niels J. Langkilde (KF):

»Vil ministeren forklare forskellene mellem den danske, den tyske og den hollandske indsats med hensyn til flyovervågning af farvandene med henblik på at afsløre skibe, som ulovligt udleder olieaffald?«

Skriftlig begrundelse

Når forureningen på havet skal bekæmpes, er det vigtigt at vide, om vi kan lære noget af vore nabolande, eller om vi har en viden og en erfaring, som vi kan hjælpe dem med.

Niels J. Langkilde (KF):

Efter at vi nu har hørt, hvor mange man har fanget i Danmark – og det var så ikke nogen – og