

ikke give anledning til et unødvendigt tidsforbrug.

Flyet stod ikke standby for statsministeren, men flyvevåbnet besluttede ud fra en samlet ressourcemæssig vurdering at lade Gulfstream III flyet blive i Nice under topmødet. Der blev her ved lagt vægt på, at det ikke ville kunne betale sig at foretage to flyvninger med et tomt fly Nice-Værløse retur, samt at en omkonfigurering af flyet til havmiljøovervågning ville tage ca. 10 timer.

Spm. nr. S 895

Til forsvarsministeren (19/12 2000) af:

Peter Skaarup (DF):

»Hvad var forklaringen på, at man også i 1999 måtte aflyse en stor del af de planlagte miljøflyvninger?«

Svar (27/12 2000)

Forsvarsministeren (Jan Trøjborg):

Som oplyst i samråd i Miljø og Planlægningsudvalget den 26. januar 2000 vedrørende status for den flybårne havmiljøovervågning var det i 1999 planlagt at flyve i alt 425 timers havmiljøovervågning, mens resten skulle flyves med civile fly. Der blev i alt gennemført 354 timers havmiljøovervågning med forsvarets fly, idet nogle af de oprindeligt planlagte missioner blev aflyst som følge af højere prioriterede opgaver og tekniske problemer. Dette blev kompenseret med øget brug af civil kapacitet og ved anvendelse af F-16, S-61 og T-17 fly. I alt blev der fløjet godt 500 timers havmiljøovervågning i 1999.

Spm. nr. S 896

Til forsvarsministeren (19/12 2000) af:

Peter Skaarup (DF):

»Findes der private flyselskaber, der eventuelt kan varetage miljøflyvningerne, herunder om der allerede findes aftaler med sådanne selskaber, og er deres kvalifikationer tilfredsstillende til at kunne løse alle opgaver forbundet med flyvningerne?«

Svar (27/12 2000)

Forsvarsministeren (Jan Trøjborg):

Der eksisterer flere private flyselskaber, der kan udføre dele af det samlede opgavekompleks, der er forbundet med den luftbårne havmiljøovervågning, herunder overvågning, detektering og rapportering af en eventuel olieforurening.

Som et supplement til flyvevåbnets egen udførelse af denne overvågning, har Flyvematerielkommandoen indgået aftale med det danske private flyselskab AIRCRAFT v/Tue Friis-Hansen om gennemførelse af havmiljøovervågning i år 2000 svarende til i alt 70 timer. Andre selskaber har ligeledes været anvendt.

Udover selve overvågningsopgaven omfatter det samlede opgavekompleks i forbindelse med den luftbårne havmiljøovervågning blandt andet også opsamling af olie- og vandprøver og udførelse af myndighedsudøvelse. Disse opgaver løses fortsat udelukkende af forsvarets enheder.

Spm. nr. S 897

Til forsvarsministeren (19/12 2000) af:

Peter Skaarup (DF):

»Er det i forbindelse med flyvevåbnets intensiverede havovervågning muligt at lokalisere olieforurenende skibes identitet fra luften, når det er mørkt?«

Svar (27/12 2000)

Forsvarsministeren (Jan Trøjborg):

Det er muligt at identificere skibe fra luften om natten, hvis de har påført læseligt navn, nummer og evt. hjemsted eller andre tydelige kendetegn. Det forudsætter, at vejret tillader flyvning i henhold til visuelle flyveregler, hvilket også er en betingelse for identifikation af skibene om dagen.

Luftfartøjerne er udstyret med projektør, der kan rettes mod skibet, hvis ikke dette selv er tilstrækkeligt belyst til at muliggøre identifikation. Om nødvendigt er det muligt at rekvirere identifikationsassistance i form af jagerfly og helikopter.