

Skriftlig begrundelse

Antallet af skibe, der sejler olie i danske farvande, er steget markant i de sidste år, men overvågningen har tilsyneladende ikke fulgt med.

Martin Lidegaard (RV):

Som bekendt har Danmark meget sårbare kyster. Der er hvert år mange tusinde olietransporter gennem de danske farvande, tallet er stigende, og desværre har det vist sig gennem de sidste år, at det er antallet af olieudslip også. I 2002 registrerede Søværnets Operative Kommando 71 olieudslip, i 2003 129 og i 2004 152, og derfor synes jeg, det er et naturligt spørgsmål til forsvarsministeren, om overvågningen har holdt trit med denne eksplosive stigning i både antallet af transportere og antallet af olieudslip. Vi har haft en diskussion om, hvorvidt vi skulle sanktionere overtrædelser hårdere, men det hjælper jo kun, hvis vi fanger synderne.

Forsvarsministeren (Søren Gade):

Jeg er glad for, at vi også kan få lov til at debattere det spørgsmål i spørgetiden. Det er jo noget, som optager os alle, ikke alene oppositionen, men også regeringen.

Det er sådan, at siden ressortoverførslen af havmiljøopgaven har Forsvarsministeriet gennemført overvågningen af havmiljøet i de danske farvande, og den gennemføres som en del af den eksisterende farvandsovervågning, altså af søværnets enheder, og med nogle overvågningsflyvninger med flyvevåbenets inspektionsfly.

For at optimere denne overvågning gennemfører vi hele tiden en løbende opdatering af flyenes radarsystemer og flybesætningernes uddannelse. Der sker også en løbende justering af ruterne for flyvningerne, så vi sikrer os, at vi bruger de 500 flyvetimer, vi har om året, i de områder, hvor risikoen for, at der sker forurening i form af et udslip, er størst. Der er også regler for, at alle statsskibe er pålagt at indrapportere olieforureninger, jævnfør havmiljøloven.

Som et supplement til de flybaserede havovervågninger anvender vi satellitter til overvågning af de danske farvande og koordinerer denne overvågning med vore udenlandske samarbejdspartnere. Vi stiller nogle krav til skibsfarten, så fartøjerne bliver udstyret med det, der hedder et AIS-system, der er tilknyttet en landbaseret AIS-organisation – AIS betyder Automatisk Identifikationssystem – som muliggør en sikker identifikation af de skibe, der sejler i far-

vandene. Vi har iværksat en opbygning af den landbaserede AIS-organisation, der fremover skal være en vigtig ressource i overvågning af farvandene, vi har fulgt anbefalingerne i regeringens handlingsplan om en styrket overvågning af sejladsikkerheden, og vi har iværksat den planlagte udbygning og modernisering af vore kystradarer, som også hr. Martin Lidegaard er bekendt med. Det vil medføre en bedre radar-dækning af de danske farvande.

Kort sagt: Vi gør utrolig mange tiltag i øjeblikket for at sikre, at den oliekatastrofe, vi alle i Danmark frygter for, uanset hvem vi er, ikke sker. Det gør vi ved øget overvågning, og senere vil der komme øgede sanktionsmuligheder.

Martin Lidegaard (RV):

Mit spørgsmål går sådan set på, om der kommer til at ske en forøget overvågning i forhold til tidligere.

Når jeg spørger om det, er det selvfølgelig, fordi der i 2004 blev registreret 152 olieudslip. Det var kun i 40 tilfælde, man opdagede fartøjet, og der blev kun givet 5 bøder, angiveligt fordi det er svært at påvise, hvem der har forårsaget udslippet. Det giver i hvert fald mig en indikation af, at overvågningen ikke er god nok, og det giver mig også en indikation af, at den måske ikke er steget i takt med den meget voldsomme stigning, der er sket i både antallet af transportere og udslip. Spørgsmålet til ministeren går sådan set ikke på, hvad der er gjort, men hvad ministeren agter at gøre for at forhindre udslip.

Forsvarsministeren (Søren Gade):

Jeg skal prøve at svare i overskrifter.

Der sker faktisk noget på området. Det er sådan, at det automatiske identifikationssystem bliver koblet sammen med de nye radarsystemer, og det betyder, at hvis man f.eks. på et tidspunkt iagttager en olieforurening – den kan man i øvrigt tage prøver af, fordi man fra fly eller skibe kan udkaste nogle apparater, som automatisk tager en olieprøve – kan man, når man har samkørt radarbilledet med det automatiske identifikationssystem, se, hvilket skib der var hvor hvornår under hensyntagen til strøm, vind og vejr. Det vil sige, at det bliver meget lettere. Man kan så at sige spole filmen tilbage, som man kan i overvågning af flytrafikken. På den måde ved man lige præcis, hvor det pågældende skib var, da man fandt denne her olieforurening, og så er det meget nemmere at gå ud og sige: Vi skal have en kontrolprøve af lige netop det skib.