

der er lig på bordet. Den dag, hvor ulykken er sket, sidder ministeren med ansvaret. Men nu er der gjort opmærksom på det.

Det er jo et spørgsmål om at fordele de ressourcer, der nu engang er til rådighed, men er ministeren sikker på, at man har de ressourcer, der skal til, og at det ikke er et ekstra skib, der skal til?

Jeg ved jo, at Rigsrevisionen også har kigget på det her felt både med hensyn til responstider og alt muligt andet inden for det område, og om systemet kan klare det, der er tiltænkt, selv i den værst tænkelige situation.

Kl. 13.35

Forsvarsministeren (Søren Gade):

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at ansvaret er mit, også hvis der sker en ulykke.

Jeg mener, at vi har de ressourcer, der skal til, men at vi til stadighed skal vurdere, om de bliver brugt rigtigt.

Når hr. Bjarne Laustsen spørger, om et af skibene eventuelt kunne ligge i Nordjylland, er jeg nødt til at sige til hr. Bjarne Laustsen, at så vidt jeg husker, har vi 60.000 skibe, som passerer de indre farvande, altså Lillebælt, Storebælt og Øresund. Det betyder med andre ord, at risikoen for, at der sker en oliekatastrofe, er størst dér, i og med at vi har den tætteste skibstrafik dér. Det er det, der gør, at de to miljøskibe, som man har på 1-times-beredskab, ligger i henholdsvis København og Korsør. Det er ræsonnementet bag det.

Som jeg sagde før til hr. Bjarne Laustsen: Af det yderligere materiel, vi har, vil der til stadighed foregå en evaluering af, om det ligger hensigtsmæssigt. Jeg mener, at man har det tilstrækkelige udstyr liggende i Nordjylland, såfremt der skulle ske en katastrofe i præcis det område, som hr. Bjarne Laustsen henviste til.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Martin Lidegaard for sit sidste spørgsmål.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne kvittere og takke for ministerens tilsgagn om at komme med et skriftligt svar på det med teknikken, altså hvornår vi kan forvente de teknologiske landvindinger her.

Nu nævnte jeg før, at antallet af transportere og antallet af olieudslip er mere end fordoblet på 2 år, og derfor er det naturligt at spørge ministeren, som selv nævnte, at der var 500 overflyv-

ningstimer om året: Er antallet af overflyvningstimer også blevet fordoblet, når nu transporterne og olieudslippene er det, eller har de bare ligget konstant? For ellers kan man vel tillade sig sådan lidt groft at antage, at så er kontrollen også blevet halvt så god.

Forsvarsministeren (Søren Gade):

Antallet af overflyvningstimer er ikke blevet fordoblet, men der vil jeg også sige til hr. Martin Lidegaard, at det vil fremgå af redegørelsen, at vi rent faktisk med de nye tiltag, vi får, får en endnu bedre sikkerhed for at fange nogle flere af de miljøsyndere, der måtte være. Det vil fremgå tydeligt, hvordan de her nye teknologiske landvindinger så at sige vil gøre det meget sværere for de mennesker, som ønsker at tømme deres olietanke.

Nu skal vi så huske på, at olieforurening jo er to ting: Der er den bevidste olieforurening, hvor man tømmer sine olietanke, og så er der den, som kommer af, at to skibe støder sammen eller der er en grundstødning. Derfor har vi de to problemstillinger at arbejde med, og man må jo sige alt andet lige, at den, vi alle sammen frygter, den, som jeg frygter mest, og den vi skal arbejde for at undgå, er der, hvor f.eks. to tankskibe støder sammen, eller der grundstøder et tankskib på et stenrev. Det er en langt farligere og større katastrofe end det, at der er en, der tømmer sin olietank. Ikke at vi ikke skal fange ham, der tømmer olietanken, men det er det andet scenarie, der er skrækscenariet.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 805

5) Til forsvarsministeren af:

Martin Lidegaard (RV):

»Kan ministeren oplyse, hvad han har tænkt sig at gøre for, at flere af de skibe, der forårsager olieudslip i de danske farvande, pågribes?«

Skriftlig begrundelse

I 2004 registrerede Søværnets Operative Kommando 152 olieudslip, men kun 5 gange blev det skib, der var årsag til olieudslippet, pågrebet og fik udstedt en bøde.