

alternativer, forudsat disse er mere sikre og miljømæssigt forsvarlige.

Resolutionen omfatter flydende farligt affald (den type affald, som i dag, som eneste sted i verden, afbrændes på Nordsøen). Med hensyn til husholdningsaffald, olierester m.v. vil Sekretariatet fremkomme med en sammenfatning til det næste konsultative møde, som kan danne grundlag for yderligere tiltag.

8 – Platforme

Til brug for mødet forelå et sæt retningslinier vedrørende *fjernelse* af platforme og installationer, som var udarbejdet af IMO's sikkerhedskomité (MSC) og herfra sendt til høring i bl.a. LDC. Fra dansk side støttede man, at LDC godkendte de foreliggende retningslinier, således at MSC kunne sende dem uændret til IMO's generalforsamling for vedtagelse dér. IMO's generalforsamling finder sted i efteråret 1989.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at retningslinierne ligeledes er sendt til høring i bl.a. FAO. Den endelige danske stillingtagen til retningslinierne må derfor afvente FAO's og andre foras kommentarer og eventuelle ændringsforslag.

Det konsultative møde skulle endvidere tage stilling til, om den videnskabelige gruppe (S.G.) på sit næste møde skulle behandle spørgsmålet om *bortskaffelse* på havet af platforme og installationer. Fra dansk side fremførte man det synspunkt, at det var for tidligt at påbegynde dette arbejde, så længe man ikke havde fået de ovenfor nævnte retningslinier om fjernelse af platforme vedtaget på IMO's generalforsamling.

Dette synspunkt blev ikke støttet af andre delegationer på mødet. Såvel lande, som har mange platforme (USA, UK, Norge), som lande, der har få eller ingen platforme (FRG, Frankrig og Sverige), mente, at det hastede med at få det-

te arbejde igangsat, således at landene vidste, hvordan de skulle forholde sig til bortskaffelsen af de udtjente platforme. Mødet besluttede herefter, at S.G. på sit næste møde skal påbegynde arbejdet med at få udarbejdet retningslinier for *bortskaffelse af platforme*.

Punkt 12 – Eventuelt

Under dette dagsordenspunkt kom den danske delegation med et indlæg vedrørende dumpning af biler ud for Portugals kyst. Sagen drejede sig om, at de portugisiske myndigheder den 31. juli 1988 gav tilladelse til dumpning af ca. 2.000 biler ud af en total last på 5.400 biler, der befandt sig på en havareret biltransportfærge. Fra dansk side beklagede man, at de portugisiske myndigheder havde givet tilladelse til dumpningen i strid med konventionens regler, idet bilerne indeholdt såvel liste-1 og liste-2 stoffer. Konventionen foreskriver endvidere, at tilstedeværelsen af landbaserede alternativer til dumpning skal undersøges, før der gives en dumpningstilladelse.

Den danske delegation stod uforstående over for, at man ikke havde deponeret bilerne på land i stedet for at dumpe dem.

Den portugisiske delegation forklarede, at man betragtede dumpningen af bilerne som en force majeure-hændelse, men erkendte samtidigt, at dumpningen ikke faldt ind under konventionens force majeure-begreb.

Man beklagede fra portugisisk side, at man havde fundet det nødvendigt at dumpe bilerne i strid med konventionens regler. Dette skyldtes, at de portugisiske myndigheder hverken havde tekniske, økonomiske eller juridiske muligheder for at fjerne vraget. En kontrolleret dumpning var ifølge den portugisiske delegation miljømæssigt mere acceptabel end at tillade vraget at blive sønderslået og miste sin last nær Portugals kyst. «

Kilde: Miljø- og Planlægningsudvalget alm. del I-bilag 24, folketingsåret 1988-89.