

[Miljøministeren]

Men der er dog nået noget, og det er jo også lykkedes, især gennem presset fra de nordiske lande, at få vedtaget stop for dumpning af industriaffald i Nordsøen allerede med udgangen af 1989, og vi arbejder jo videre med denne sag, idet vi arbejder på at få et dumpningsforbud i hele Oslokonventionsområdet samt efterfølgende at få sådan et forslag vedtaget globalt i Londonkommissionens regi. Og jeg tror egentlig, det vil lykkes os at få vedtaget et dumpningsforbud inden for hele Oslokonventionens område i løbet af de næste par år, sådan at vi derefter efterfølgende kan få vedtaget noget i Londonkonventionens regi.

Jeg tror altså, at det er vejen frem at arbejde gennem disse konventioner, selv om det kræver et intensivt arbejde og det ikke er noget, hvor vi får resultater hele tiden. Alligevel mener jeg, at det er det, der er vejen.

Spørgsmålet er så, om der skal udarbejdes lovforslag om ændring af beskyttelse af havmiljøet. Dertil vil jeg helt sagligt sige, at siden havmiljøplanen blev vedtaget i 1980, har der kun været én ansøgning om tilladelse til dumpning, og den blev ikke imødekommet. Der har ikke været nogen ansøgninger om tilladelse til afbrænding af affald på havet, og derfor har der ikke indtil videre været behov for nogen ændring i havmiljøloven.

Nu foretager vi jo en gennemgang af hele Miljøministeriets lovgivning, og det står ikke klart endnu, om det er nødvendigt at ændre specielt på havmiljøloven, men hvis det viser sig at blive tilfældet, kan vi også overveje at lade det indgå i loven. Men jeg vil godt sige, at rent praktisk vil det ikke ændre på tilstanden, for selvfølgelig vil det være helt uacceptabelt at foretage afbrænding og dumpning, sådan som vi altså også hidtil har afvist det, og ansøgningsantallet tyder jo på, at folk udmærket godt ved det.

Så er der spørgsmålet, om vi kan forbyde at transportere affald til bortskaffelse på havet gennem dansk område, og dér er vi inde i nogle folkeretlige problemer. Det kan man så acceptere eller ej, men det er jo sådan, at Storebælt og Øresund har særlig status i folkeretten, fordi der er tale om internationale stræder. Vi mener ikke, det vil være muligt at gennemføre foranstaltninger, der kan forhindre passage af dumpnings- eller afbrændingsmateriale f.eks. fra andre Østersølande, og det må vi så se på nærme-

re – det kan være, der kan være noget. Det er muligt, at vi kan komme igennem med det, men sådan som vi vurderer det, kan vi altså ikke komme igennem med det. Vi mener ikke, at vi kan forhindre transport af affald gennem det, der folkeretligt er betegnet som internationale stræder. Det var punkt 1 i forslaget.

Så er der punkt 2: danskejede selskaber, herunder rederier og skibe, må forbydes at deltage direkte eller indirekte i dumpning og afbrændingsaktiviteter. Når de er i Danmark og det drejer sig om Danmark, har jeg allerede redegjort for problemet. Spørgsmålet gælder derfor dem, der ikke er registreret i Danmark og er under udenlandsk lovgivning. Det har vi ikke nogen mulighed for at gøre noget ved, lige så lidt som udlandet kan gøre noget over for os i forbindelse med vores lovgivning. Et skib, der sejler under fremmed flag, er ikke omfattet af dansk lovgivning, men udelukkende af flagstatens lovgivning, og derfor har vi ikke mulighed for at gøre noget.

Så er der det tredje punkt: tilladelse af dumpning af havbundsmateriale osv. I dag er det amtsrådene, der giver tilladelse til klappning, og Miljøstyrelsen er klageinstans for amtsrådenes afgørelse. Vi har faktisk også ved behandlingen af de ansøgninger, der har været i forbindelse med Storebælt, hvor vi intensivt har været inde på disse spørgsmål, prøvet at finde frem til, hvordan sediment kan nyttiggøres bedst muligt, men jeg vil sige, at vi ikke har noget endeligt svar på det.

Det er et praktisk problem at få nyttiggjort sedimentet i rimelig nærhed af opgravningsstedet. Hvis vi skal transportere det utrolig langt, kan det godt være, vi sætter mere til, end vi vinder. Vi skal ind i en dialog med amtsrådene og andre myndigheder, som er inddraget i disse sager, for at begynde at diskutere, hvordan en nyttiggørelse kan komme på tale.

Som udgangspunkt mener jeg at det er rigtigt, at nyttiggørelse af klappmaterialet skal kunne ske, og at det vil have miljømæssige og ressourcemæssige fordele. Om det så vil være nødvendigt med en ændring af havmiljøloven, vil vi kigge nærmere på. Det afgørende for os er, at vi prøver, om vi kan finde en praktisk vej til at løse de problemer, der er påpeget under punkt 3.

Endelig er der spørgsmålet om, at havbundsmaterialet ikke må indeholde væsentlige mængder eller koncentrationer af de såkaldte