

[Margrete Auken]

Til de enkelte kritikpunkter, som ministeren er kommet med, vil jeg godt knytte et par kommentarer. Det med ikke at kunne lave et forbud mod transport gennem danske stræder og bæltter, det er mig bekendt det, der hedder Østersøaftalen fra 1856 eller 1857. Vi havde stor fornøjelse af den i forbindelse med diskussionen om »Sigyn«, det svenske atomaffaldstransportskib, hvor vi ramlede ind i den dér attenhundredeoghvidkållovgivning. Det er klart, man skal undersøge, om den skal blive ved med at have den tyngde, den har. Der er jeg enig med hr. Ole Bernt Henriksen – om det nu er Konstantinopel eller det er Østersø sagen, så er den i hvert fald lavet på et tidspunkt, hvor Øresundstold og andre ting truede.

Det kunne godt være, at netop miljølovgivninger – vi har jo en række internationale, f.eks. sådan noget som Ramsarkonventionen – burde styrkes, sådan at vi ikke f.eks. havde store tankere uden lods igennem sårbare områder i Danmark. Det er sådan noget, jeg mener man skulle tage fat på. Derfor foreligger vores forslag jo også som et beslutningsforslag og ikke som et lovforslag, fordi vi godt vil have diskutere det her igennem.

Jeg vil i øvrigt lige sige, at det næppe kommer til at spille den store rolle, fordi ingen af Østersølandene havafbrænder i øjeblikket, så der vil ikke være transport igennem dansk område i noget synderligt omfang. Det er et spørgsmål om at få præciseret, at det her vil vi ikke være med til. Men den sag skal i hvert fald ikke skulle os fra Det Konservative Folkeparti, så hvis det er det, der var det tunge punkt i det, så lad os kigge på det og se, hvordan vi kan få lavet en mere dynamisk indsats i forhold til gamle bestemmelser.

Hvad angår punkt 2 med de danskejede skibe, synes jeg også, vi skal kigge på, hvordan det hænger sammen med det, vi i øjeblikket arbejder med i Sydafrika-loven og våbentransporter osv. Hvor går grænserne for, hvad vi kan pålægge danske borgere? Vi kan jo ikke pålægge udenlandske borgere noget. Hvor går ansvarlighedsgrænsen her? Det står ikke klart i vores forslag, og det står altså – som Folketinget kan høre – heller ikke klinkende klart for mig. Men vi vil også bruge det i vores udvalgsarbejde.

Vi har nemlig nogle grimme sager, hvor danske skibe har medvirket til dumpning. Det er ikke rart, for det falder altså tilbage på os, når det

sker. Hvis vi kan få præciseret, at i hvert fald de skibe, som er dansk indregistreret, ikke gør det, så vil det i sig selv være et fremskridt, og kan vi komme længere, vil jeg også være glad for det.

Hvad angår spørgsmålet om klappninger, synes jeg nok, der er nogle ting, hvor vi måske ikke er helt så enige, som resten kunne tyde på. Ministeren anførte, at hvis man skulle transportere klappmateriale over store afstande, kunne det være værre.

Det kan muligvis være rigtigt, men det er jo heller ikke meningen, at det skal transporteres over store afstande.

Det, vi foreslår, er enten en tørdeponering, hvis det er giftigt, eller en nyttiggørelse, så vi i stedet for at have disse sandsugere til at slubre de danske strande op om ørerne på os faktisk benyttede en del af klappmaterialet til byggematerialer, og hvad vi nu ellers kan bruge det til. Der suges altså temmelig meget op lige i nærheden af mange af de områder, så vi har brug for nyttiggørelse af alt, hvad vi kan. Selvfølgelig skal vi ikke dumpe noget, der er giftigt.

Det er måske nok her, vi har allermost brug for en opstramning af loven, for det er nemlig ikke tilfældet, som hr. Trøjborg sagde, at Østersøkonventionen forbyder klappning, og faktisk ligger Københavns Havn lige midt i Østersøkonventionens område. Østersøkonventionen går jo omtrent helt op til Anholt, og der klappes meget inden for det danske område. Så det er desværre ikke så godt fat med Østersøkonventionen, som hr. Trøjborg troede. Det kan vi så beklage og prøve at gøre det bedre.

Jeg skylder måske lige en lille bemærkning til Fremskridtpartiets ordfører, fordi han jo sådan set gjorde opmærksom på med sit indlæg, at vi ikke har løst problemet for Danmarks vedkommende. Hvis bare der var en sådan fuldstændig unison klang her om, at det er vi alle sammen imod, og vi kunne ikke forestille os, der ligger nye ansøgninger, vi kunne ikke forestille os, at det her sker, men den er jo på bedding. Det er stadig tilladt også i dansk lovgivning, hvis man får en dispensation. Vi kørte meget længe med Grindstedsagen i sin tid, og Grindsted regnede med at få en yderligere tilladelse. Hele forløbet omkring Grindstedsagen viste meget klart, at de regnede med at få en forlænget tilladelse. Man havde fuldstændig glemt, også i Miljøstyrelsen, at det faktisk ifølge havmiljøloven var sådan, at det var ganske