

[Miljøministeren]

Nordsølande føler sig stærkt forpligtet til at overholde de løfter, disse erklæringer indeholder.

Vi må ikke glemme denne status for denne konference. Vi må heller ikke glemme, at et kompromisforbud kan hindre vedtagelser, som kan føre adskillige skridt fremad. For givet er det, at kan der ikke være enighed om noget, så vil den politiske forpligtelse blive mindre. Det skal vi også have med i overvejelserne.

Jeg siger det også på baggrund af de holdninger, som er her i Folketinget. Den enighed, der er konstateret, kommer klart til udtryk i den fælles dagsorden, som jeg betragter som et håndslag, når vi vel at mærke kan betragte den under den vinkel, jeg her har nævnt.

Hr. Helge Mortensen var stærkt inde på et andet område, som er, skal vi sige det sådan, prioriteret højt i debatten. Det er offshore-forureningen, forureningen fra boreforetagender. Det problem er taget op under forberedelsen til konferencen. I deklaraationsudkastet er man enig om, at Pariskonventionen skal arbejde for, at der stilles krav til indholdet af olie i borespårner.

Dette spørgsmål er meget kompliceret. De danske og de norske erfaringer indgår nu i Pariskonventionens videre arbejde med dette.

Så var der spørgsmålet om luftforurening. Som hr. Helge Mortensen siger: Jamen hvorfor er der ingen tal på? Her er igen Pariskonventionen opfordret til at udbygge sit overvågningsprogram fra den nuværende pilotfase til et langsigtet program, og der må selvfølgelig fremkomme tal i den forbindelse. Der er enighed om internationale skridt til at klarlægge væsentlige forureningskilder, som bør reduceres for at beskytte Nordsøen.

Der gøres altså noget også på luftforureningsområdet. Jeg tænker ikke mindst på blygasserne. Jeg tænker også på blyforurening.

Hr. Helge Mortensen var også inde på spørgsmålet om klapninger. Punkt 4 indeholdt en nedskæring af den forurening, der forårsages af klapninger. Den er altså taget med, og den er taget med i reducerende forstand.

Men det kan måske nok være klogt, at vi selv gør os nogle betragtninger om disse klapninger. Jeg har allerede mødt det på mine ture rundt til EF-landene under forberedelsen af dagsordenen til 3. december: Hvad gør Danmark med hensyn til at dumpe forurenede havneslam? Nu

har det vist sig gang på gang, senest i en omtale af en sag oppe fra Frederikshavn, at nogle af disse påstande bygger på misforståelser af sagens rette sammenhæng. Alt havneslam indeholder naturlige tungmetaller, fordi alle sand og lerjorder indeholder tungmetaller. Der vil altid være et naturligt baggrundsniveau af tungmetaller i en sedimentsprøve, og herudover kan der være tungmetaller, der stammer fra menneskelige aktiviteter.

I havne er det først og fremmest zink fra skibene og spunsvæggens antitæringssystemer, som opløses i vandet, og så finder det vej til sedimentet. Der kan også være kobber og tin fra skibenes bundmaling. Når havneslam skal klappes – det er jo det, vi bruger som dansk udtryk for det her, andre kalder for dumpning, som vi fastholder ikke er dumpning – og der er mistanke om forurening, så analyseres slammet. Hvis tungmetalværdierne er væsentligt forhøjet i forhold til de naturlige baggrundsniveauer, så bliver der ikke givet tilladelse; slammet må deponeres på anden vis, f.eks. ved inddæmning i forbindelse med landvindingsarbejde i den pågældende havn.

Vi er meget opmærksomme på de særlige problemer, havneslam udgør. Vi følger med meget stor interesse de igangværende udenlandske forsøg med oprensning af det.

Det skal ligge helt klart, at hver gang der sættes spørgsmålstegn ved, om denne klapning transporterer materiale, der er så forurenende, at det ikke er rimeligt, så skal sagen undersøges. Men jeg vil da godt nævne, at vi også er meget opmærksomme på den mængde tungmetaller, der føres ind i havnene udefra. Derfor er vi meget klar til at støtte et forslag om, at alle klapninger fremover skal rapporteres til Oslokommissionen.

Hr. Sønderby var inde på spørgsmålet om flyovervågning. Alle Nordsølande er enige om at arbejde videre på at etablere flyovervågning. Baggrunden er, at der er nogle lande, der har flyovervågning. Det inspirerer eller kan inspirere svage sjæle inden for skibsfarten til at registrere: Hvor er flyovervågningen, og hvor er den ikke? Da vi ved, at moderne flyovervågning med lethed kan konstatere udslip også om natten, vil det være forbundet med stor risiko for skibene at slippe olie ud i de områder. Men dermed kan fristelsen til at gøre det dér, hvor flyovervågningen ikke er, være så meget større.