

H. C. Toft: Jeg vil gerne give ministeren ret i, at det var rimeligt, om også folketinget koordinerede arbejdet vedrørende forurening, således at man henviste forslag, der omhandler forurening, til det særlige forureningsudvalg i folketinget. Det var, ligesom der i ministerens tone — hvad jeg også kan være enig i — var en vis bebrejdelse over for folketinget, fordi man ikke havde draget omsorg herfor, men da ministeren, hvad ministeren ikke så tit gør, hele tiden stirrede til højre i denne sal, som om det var rettet mod det konservative folkeparti, vil jeg dog gerne gøre ministeren opmærksom på, at de udvalgsmedlemmer, vi har til hensigt at vælge til de udvalg, der skal nedsættes vedrørende de forslag, der kommer, er de samme, som sidder i forureningsudvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets §§ 1-3 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et folketingsudvalg for folketingsåret 1971-72 til at drøfte problemer og modtage information vedrørende fremmedarbejderpolitikken [af Bertel Pedersen m. fl.].

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XXIX) findes i tillæg A. sp. 3231, fremsættelsen i tidenden sp. 3747).

Forslaget sættes til forhandling.

Ordføreren for forslagsstillerne (Bertel Pedersen): På vegne af de 5 partiers forslagsstillere skal jeg anbefale forslaget og anbefale, at det går direkte til anden behandling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling

vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup): Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går forslaget til folketingsbeslutning direkte til anden (sidste) behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om forbud mod civil overlydsflyvning.

(Lovforslaget (nr. 180) findes i tillæg A. sp. 2993, fremsættelsen i tidenden sp. 3445).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Birte Weiss: Det lovforslag, vi skal behandle her, er udtryk for flere positive ting. For det første at vi ikke kritikløst ønsker at acceptere anvendelsen af ethvert teknisk fremskridt, og for det andet at den almindelige enighed om, at forureningsbekæmpelse et et globalt problem, ikke bliver brugt som undskyldning for at lade stå til på det lokale plan. Det viser også, at den megen snak om, at ministeren for forureningsbekæmpelse ikke kan enes med trafikministeren, ikke har noget på sig; i hvert fald ligger denne sags forhistorie i trafikministeriet.

Forslaget, der går ud på, at man vil forbyde civil luftfart med overlydsflyvning over dansk område, er en naturlig konsekvens af 10 års overlydsstudier i Organisationen for International Civil Luftfart og af Nordisk Råds rekommandation sidste år om forbud mod civil overlydsflyvning. Der er mange grunde til et sådant forbud, og det understøttes af udtalelser fra fremtrædende støjforskere. Et par af grundene skal nævnes her.

I den hidtidige debat om flystøj har man først og fremmest talt om søvnforstyrrelser og i værste fald om midlertidige høreskader. Man må se i øjnene, at overlydsstøj er langt værre. For det første vil der være en langt kraftigere støj ved landing og start. For det andet er der tale om nogle meget ubehagelige lydknald, i det øjeblik et fly gennem-bryder lyd-muren. Knaldene, der kommer med ca. 1/3 sekunds mellemrum, varer ved,

[Birte Weiss.]

så længe flyet flyver med overlydshastighed. Det skyldes, at der på grund af farten sker nogle ændringer i lufttrykket, så der svæver en trykbølge over et ca. 100 km bredt område, hvis man regner med de overlydsprojekter, som man kender i øjeblikket. Der er tale om et russisk projekt og et engelsk-fransk projekt vedrørende produktion af maskiner, som man regner med at kunne sende i luften 1974.

Disse lydknald har skadelige virkninger på dyr og i særdeleshed på mennesker i form af chok o. lign. Desuden kan der ske materielle skader, særlig på ældre bygninger. Der kan blive tale om skader på murværk, på træværk og selvfølgelig først og fremmest på vinduer. Samtidig ligger der ved overlydsflyene en hidtil ret upåagtet miljøtrussel, nemlig forurening af atmosfærens højere lag på grund af udstødningsgassen. Under særlige forhold kan det føre til klimaændringer, og selv om det er en dansk nationalsport at tale om vejret, så har vi dog, som Storm P. meget rigtigt påpegede, hidtil foretrukket ikke at gøre noget ved det.

Det, som i lovforslagets officielle sprog hedder forbud mod overlydshastighed over dansk område, er ganske enkelt en fartbegrænsning i luften, en fartbegrænsning, som er overskredet, i samme øjeblik et lydknald når jorden. Ligesom på landjorden vil overtrædelser blive straffet med bøder, dog sådan at det bliver en flyvirksomheds ejer eller bruger, som drages til ansvar, uanset om vedkommende har noget med den konkrete overtrædelse at gøre. I øvrigt må man henstille til de myndigheder, som kommer til at tage stilling til strafudmålingen, at eventuelle bøder bliver af en sådan størrelse, at det ikke bliver noget, som en flyvirksomhed uden videre kan trække på skulderen af.

Til vurderingen af forbudet mod overlydsflyvning må også føjes, at tidsgevinsterne er relativt små, fordi befordringstiden til og fra flyvepladserne stadig væk vil være den samme. Desuden har Nordisk Råds trafikudvalg peget på, at overlydsflyvning ud fra et forbrugersynspunkt ikke er særlig ønskværdigt, fordi der er stor sandsynlighed for, at priserne samtidig vil blive sat yderligere i vejret.

I en række andre lande har man, om end på lidt forskellig vis, allerede taget fat på

problemet, bl. a. i USA, Vesttyskland, Schweiz og Holland. Efter Nordisk Råds rekommandation i sagen har man også taget det op i Norge og Sverige, men i modsætning til os har man i disse lande valgt at nøjes med at gennemføre det som en ændring af luftfartsloven, som så skal forbyde civil overlydsflyvning. Når socialdemokratiet ikke vælger den udvej, men i stedet ønsker en særlov om problemet, er det en understregning af, at vi betragter miljøbeskyttelse som en særdeles vigtig sag.

Endelig må det føjes til, at de danske militærmyndigheder betragter overlydsflyvning som en så alvorlig forureningskilde, at man på eget initiativ har indført restriktioner for at undgå skadevirkninger.

Hermed kan jeg på mit partis vegne anbefale lovforslaget til en velvillig udvalgsbehandling.

Knud Bro: Mit parti kan også anbefale lovforslaget. Her er et eksempel på, at vi forebygger, inden vi er kommet i gang med forureningen, og jeg synes, det er et godt og forstandigt forslag.

Jeg har haft lejlighed til at besøge overlydsprojektet i Bristol i England, det britisk-franske Concordeprojekt, og dér talt med de folk, som har lavet disse maskiner, og fået oplyst, at det er muligt at flyve med almindelig hastighed, indtil man kommer ud over åbent vand, hvor man så kan gennembyde lydturen. Der er ingen af os, der bryder os om at få, som fru Birte Weiss siger, knald ud af en blå himmel.

I øvrigt må jeg sige, at jeg er uenig med fru Birte Weiss i, at dette projekt ikke er et fremskridt for menneskeheden. Jeg mener tværtimod, at det er en vældig teknisk bedrift, oven i købet en europæisk teknisk bedrift, som vi kan være overordentlig stolte af, og jeg mener heller ikke, det er rigtigt at sige, at det ikke betyder noget med flyvetiden. Det er naturligvis ligegyldigt, om det tager 1 1/2 time eller 2 timer at komme til London fra København, men hvis man skal fra London til Sidney, så er forskellen mellem 13 timer og 23 timer ganske afgørende. Det betyder i hvert fald én arbejdsdag. Det er derfor ikke et spørgsmål — det er det aldrig i forureningsbekæmpelse — om at tilsidesætte tekniske fremskridt eller mene, at det måske var lykkeligere for

[Knud Bro.]

menneskene at være dem foruden, det er et spørgsmål om at leve med teknikken, men at forhindre, at den får konsekvenser for det menneskelige miljø, og dette lovforslag er et glimrende udtryk for denne tænkning.

Brøndlund Nielsen: Jeg kan også tilsige venstres velvillige indstilling til det lovforslag, der her er fremsat, men må lige sige, at det er nok et vigtigt emne, men det er jo et forslag, der er ude i god tid, for de overlydsflyprojekter, der er under udarbejdelse, vil først føre til, at maskinerne er i drift om et par år. Det er selvfølgelig godt at komme i god tid, og det anerkender vi absolut, men når man nu har det sådan, så var det måske værd at minde ministeren om også ved denne lejlighed, at der er jo en række meget nærliggende og aktuelt truende forureningsforhold, som der burde tages fat på. Jeg tænker her på f. eks. kviksølvforureningen, som nye undersøgelser har vist også herhjemme er en trussel, og for nu at blive inden for støjforureningens område kunne jeg nævne knallertstøj og andre ting, der jo er yderst generende.

Jeg kunne måske også minde om, at det er ikke mere end et par uger siden, vi her i folketinget fra venstre og også fra socialistisk folkeparti foreslog, at motorvejen ved Århus skulle lægges vest om Brabrand Sø. Der er netop her tale om, at der desværre var et flertal her i salen, hvortil også ministeren hørte, der ikke ville være med til at afvise uden videre, at denne motorvej skal ledes igennem store beboelseskvarterer. Det er altså nogle meget nærliggende opgaver, som der i hvert fald burde tages fat på, når man nu er så forudseende at tage fat på dette med en forurening af støj fra overlydsfly, som der kan blive tale om om et par år.

Flyforurening er jo mange ting, og vi står her over for et af de mest typiske eksempler på, at samarbejde over landegrænserne er nødvendigt, hvis man virkelig skal problemerne til livs. Her er det ganske enkelt nødvendigt, at flere lande samarbejder. Der er jo tale om så store hastigheder for disse maskiner, at ét land slet ikke alene kan tage kampen op med problemerne. Nu er dette forslag fremsat på basis af en rekommandation fra Nordisk Råd, men vi står nok over for et af de tilfælde, hvor et nordisk samar-

bejde ikke er tilstrækkeligt, men hvor det netop er nødvendigt med et bredt europæisk samarbejde om at løse disse problemer.

Forholdet er jo det, at i det store land USA er man i færd med at fastsætte normer for flyforurening, og det er noget, som også vil gavne os, fordi flyfabrikkerne så bliver nødsaget til at fremstille maskiner, der forurener mindre. Men her bør man nok være opmærksom på, at vi her i Europa må følge denne udvikling op, for det skulle nødigt gå sådan, at man får nogle normer derovre, hvorefter de maskiner, der måske ikke er helt slidt op, og som ikke kan anvendes i Nordamerika, måske kommer herover og skaber mere forurening for os. Derfor bør vi også her i Europa følge de normer op, der fastsættes på den anden side af Atlanten.

Flyforurening er, som jeg har nævnt, adskillige ting, og det er nok noget, der mest kommer fra underlydsfly og fra overlydsfly, der flyver med under lydets hastighed. Jeg kan blot nævne, at der i Berlingske Tidende den 2. april var omtalt en rapport, som er udarbejdet for forureningsrådet, vedrørende forureningen i Kastrupområdet fra lufthavnen. Det er jo kolossale tal, der her nævnes. Der udledes i 1970 hen mod 8.000 t kulilte, 1.295 t kulbrinter, 164 t kvælstofilte og 86 t partikler. Det er altså en forurening, som er der nu, og som man i høj grad bør tage i betragtning og, som jeg sagde før, søge at bekæmpe ved at fastsætte normer.

Jeg vil også gerne spørge ministeren om en enkelt ting, og det er den alvorlige ting, som også andre ordførere her har nævnt, nemlig at disse overlydsfly foruden støjforureningen medfører en forurening af de højere luftlag, sådan at der kan ske en farlig filtrering af solstrålerne, noget, der kan få alvorlige følger her på jorden. Jeg vil gerne spørge: er det sådan, at denne forurening kun sker, når disse maskiner flyver med mere end lydets hastighed? Jeg mener, det sker i alle tilfælde, men jeg ved det ikke. Det må vi have belyst, for i så fald må man jo tage det med i betragtning, at her er det altså ikke nok med et forbud imod civil overlydsflyvning.

Fra venstres side lover vi velvillig tilslutning til forslaget, men jeg har med det, jeg her har sagt, gerne villet understrege, at forslaget absolut er et meget lille hjørne af en meget stor problematik. Her kan jeg yderli-

[Brøndlund Nielsen.]

gere til slut henviser til den rapport, der tilgik forureningsudvalget i går vedrørende en betænkning om flystøj, hvori der er opfordringer til at fastsætte normer også for underlydsfly.

Nordqvist: Den radikale ordfører er forhindret i at være til stede, så jeg kan på gruppens vegne give tilslutning til det foreliggende lovforslag.

Det er rigtigt, som venstres ordfører siger, at dette kun er et lille hjørne af den samlede forureningsproblematik, men efter dette forslag kommer der jo et andet hjørne, og vi har i dag haft et tredje hjørne. Vi bliver nødt til at begynde et sted.

Vi kan fra radikal side give tilslutning til princippet, at det er overlydsfarten, man ulovliggør, og ikke blot det, at man flyver med overlydsfly.

Jeg finder også — i modsætning til venstres ordfører — at det er rigtigt, at vi allerede nu gennemfører dette lovforslag, således at de kommercielle og trafikmæssige interesser, der ligger i hele denne sag, bliver klar over, at nu er der taget fat på denne opgave.

Det kan naturligvis i radikale øjne se mærkeligt ud, at der i dette lovforslag står forbud mod civil overlydsflyvning. Jeg kan ikke se nogen som helst grund til, at den militære overlydsflyvning holdes udenfor. Jeg ved godt, at der gælder særlige regler, og det er formentlig også således, at de pågældende vil hævde, at de holder disse regler, men hvis det er tilfældet, så sker der jo heller ikke noget som helst ved at udvide lovforslaget til også at omfatte den militære overlydsflyvning. Forbuddet skal praktiseres således, at man heller ikke flyver uden for det danske område, men alligevel generer borgere i Danmark. Jeg forstår, at man f. eks. flyver over Vesterhavet, som er udenfor, men alligevel generer borgerne i Danmark. Det må kunne indkøbes i dette lovforslag, men det kan vi jo se på i udvalget.

Der er også en anden lille ting, jeg godt

lige vil nævne, som ministeren kan overveje, inden vi ser ham i udvalget.

Han skriver i lovforslaget, at straffen falder, uanset om man har handlet forsætligt eller uagtsomt. Det er jo helt i strid med vores principper herhjemme. Jeg kan godt se, at det måske kan blive vanskeligt at ramme overtrædelser, hvis man ikke bibeholder formuleringen, men ministeren må i hvert fald i udvalget nærmere redegøre for baggrunden for, at han har valgt denne metode.

Vi kan fra radikal side tilsige positiv medvirken.

Vivike: Det er jo ret almindeligt her i folkettingen, at vi lovgiver for sent, at der er opstået en hel del skader, inden vi får lovene færdige, og derfor synes jeg, det ikke er rigtigt at bebrejde ministeren, at han kommer med et lovforslag, hvor han er lidt forud. Vi har ikke fået disse overlydsfly endnu, hvad passagerfly angår, men desværre ved vi jo, at de muligvis kommer.

Jeg skal ikke sige ret meget, for der er sagt meget om lovforslaget, og skal jeg sige noget, så kommer jeg til at gentage, hvad andre har sagt, og det drejer sig jo ikke om at spille tiden.

Det eneste, jeg vil udtale lidt utilfredshed med, er selve lovforslagets navn, idet det hedder „forslag til lov om forbud mod civil overlydsflyvning“. Jeg mener, navnet er for langt. Vi bør simpelt hen stryge ordet „civil“ og få militære fly ind under loven også, for der er overhovedet ingen hensigt med, at de flyver på den måde og laver de drøn i luften, som er til megen gene for mange mennesker. Jeg vil altså håbe, at vi i udvalget kan få strøget ordet „civil“.

I øvrigt vil jeg da anbefale, at lovforslaget går i forureningsudvalget, for det er noget tosset, når vi har forureningsforslag, at de bliver placeret i 5-6-7-8 forskellige udvalg; når vi har et forureningsudvalg, må det være den rigtige måde at koordinere sagerne på, at det er dér, de bliver behandlet.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg vil takke ordførerne for den meget velvillige behandling af forslaget her ved førstebehandlingen. Det er jo rigtigt, som det er fremhævet, at det er et forslag, der — i modsætning til en række andre forslag måske — er fremme i ret god tid, men det er jo, som hr. Knud Bro var inde på det, ud fra det forebyggende hensyn og ud fra det hensyn, at hvis vi kan få så mange lande som overhovedet muligt med på det samme forbud, så kan det ikke undgå at påvirke selve produktionen af overlydsflyene. Ud fra det synspunkt må det være rigtigt at være fremme i god tid for at undgå alt for store fejlinvesteringer.

Vi har ønsket at gå i spidsen, ikke alene ud fra et dansk synspunkt, men ud fra et skandinavisk synspunkt, idet vi håber at få flest mulige lande med os. Det er klart, at jo større arealer der tages med, hvor overlydsflyvning eller flyvning med overlydsfart ikke kan finde sted, jo mindre rentabelt bliver det overhovedet at fabrikere overlydsfly, og en sådan proces er det rimeligt at sætte i gang i relativt god tid. Det forekom mig, hr. Brøndlund Nielsen ikke rigtig var opmærksom på denne problemstilling, som dog er af klar forureningsmæssig interesse og også ganske rimelig i forhold til de fabrikanter, der fremstiller disse forurenende fly.

Hr. Brøndlund Nielsen havde derudover en række bemærkninger om områder, hvor han syntes, det var rimeligt at sætte ind. Jeg må erkende, at jeg forstod ikke ganske alle bemærkningerne. Der blev f. eks. sagt, at vi skulle sætte ind mod kviksløvforureningen. Jeg ved ikke, om hr. Brøndlund Nielsen er opmærksom på, at vi netop har brugt vandløbslovgivningen til at sætte ind imod kviksløvforureningen i en meget svært beskadiget å, Grindsted-Varde Å; det har vist ikke været nogen hemmelighed, at vi har gjort det. Derudover nævnte hr. Brøndlund Nielsen motorvejen øst eller vest om Brabrand Sø og sagde, at det kun var SF og venstre, der var af den opfattelse, at den skulle gå vest om Brabrand Sø. Det er ej heller rigtigt. Situationen var den, at man syntes, det var rimeligt at forhandle med de lokale myndigheder først og reddegøre for synspunkterne fra folketingets side og fra trafikudvalgets side over for de lokale myndigheder, før man lovgav, eventuelt

imod de lokale myndigheder. Også det skulle være et synspunkt, som venstre normalt deler.

Derudover trak hr. Nordqvist og hr. Vivike spørgsmålet frem om udstrækningen af loven. Her tænker jeg på, om den alene skulle gælde civil overlydsflyvning eller gælde al overlydsflyvning, altså medtage den militære overlydsflyvning. Hr. Vivike nærmede sig problemet på den måde, at det forekom ham, at selve lovteksten var for lang, og at han gerne, fordi den var for lang, ville stryge et enkelt ord. Jeg går ud fra, at det var ikke begrundelsen, at man skulle bortrationalisere et enkelt ord, men at der var dybere motiver bagved. Jeg kan kun sige, at spørgsmålet naturligvis kan rejses og drøftes i udvalget. Når vi i det fremsatte forslag har indskrænket loven til alene at dreje sig om den civile overlydsflyvning, må det ses i forbindelse med, at vi har koordineret dette lovforslag med lovgivning i de to øvrige skandinaviske lande, Sverige og Norge, og at der kun kunne blive en enighed de tre lande imellem om en lov af den udstrækning, som vi har foreslået.

Birte Weiss: Jeg vil blot lige til hr. Knud Bro sige, at der jo ikke er tale om at undsige det tekniske fremskridt, som overlydsfly er, men om ikke kritikløst at tage det i anvendelse.

I øvrigt kan jeg helt tilslutte mig ministerens ønsker om, at man anbringer forureningsager i forureningsudvalget, simpelt hen fordi vi derigennem kan have et rimeligt, velorienteret og stærkt organ til at gøre noget ved forureningsbekæmpelsen.

Knud Bro: Lovforslaget er netop et udtryk for, at vi ikke kritikløst anvender overlydsflyene. Jeg tror i øvrigt, man på fabrikerne og blandt dem, der har arbejdet med overlydsprojekterne, længe har undret sig over, at ikke alle lande har gennemført den lov, som ministeren her lægger på folketingets bord.

Brøndlund Nielsen: Jeg vil gerne begynde med at sige, at vi fra venstres side er positivt indstillet over for forslaget, bl. a. også fordi vi anerkender dette, at man kan forebygge, at der kommer mange overlydsfly, derved at det kommer frem nu.

[Brøndlund Nielsen.]

Dernæst vil jeg gerne sige vedrørende kviksløvforureningen, at jeg absolut også anerkender det, når der sættes ind imod den, også de bestræbelser, som jeg har forstået ministeren vil sætte i gang vedrørende forureningen i Lille-Bælt med disse ting. Men der er jo også andre steder, det gør sig gældende, og det er for mig at se en alvorlig ting og en uafvendelig ting, og derfor mener jeg, at det over en bred front bør registreres, hvor denne forurening sker, og sættes ind imod den.

Men der er specielt én ting, som jeg gerne lige vil sige; ministeren går også ind på spørgsmålet om motorvejen ved Århus og den støjforurening, der kan ligge dér, og jeg forstod nu ministeren sådan, at ministeren vil gå til de kommunale myndigheder derovre med det udgangspunkt, at ministeren mener, den skal lægges vest om. Sådan forstod jeg det, og det ville da være udmærket, hvis det er tilfældet og ministerens indstilling.

Nordqvist: Jeg forstår ministeren således, at jeg mener, der faktisk er grund til at takke ham for hans udtalelse vedrørende spørgsmålet, jeg rejste om at lade al overlydsflyvning omfatte af lovforslaget. Jeg går ud fra, at ministeren er enig med mig i, at uanset om knaldene kommer fra civile eller fra militære fly, er de lige ubehagelige, og ministeren er vel også enig med mig i, at selv om man i Nordisk Råd kun har anbefalet indgreb mod den civile overlydsflyvning, er der jo ingen, der kan forhindre os i at gå et skridt videre. Det håber jeg vi kommer til, når lovforslaget har været til udvalgsbehandling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget angående forureningsbekæmpelse. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om foranstaltninger mod forurening af havet med andet end olie.

(Lovforslaget (nr. 181) findes i tillæg A. sp. 2945, fremsættelsen i tidenden sp. 3447).

Første næstformand (Grete Hækkerup): Sammen med denne sag foretages den under punkt 7 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om foranstaltninger mod forurening af havet med olie og andre materialer.

(Lovforslaget (nr. 182) findes i tillæg A. sp. 2941, fremsættelsen i tidenden sp. 3447).

Lovforslagene sættes til forhandling.

Camre: Lovforslag nr. 181 har som opgave at skabe en selvstændig lovhjemmel for forbud mod at udkaste skadelige stoffer udover olie i havet fra skibe, fra luftfartøjer og fra fastliggende platforme. Olieforureningen har vi jo allerede en lov om.

Forslaget ønskes gennemført, for at vi kan ratificere den konvention om forhindring af havforurening, som blev resultatet af en konference mellem Nordsøstaterne i Oslo i oktober 1971. Der er tale om en regional aftale, idet alene det nordøstlige Atlanterhav og Ishavet med tilstødende farvande samt Østersøen, Sundet og Bælterne er omfattet af aftalen og af dette lovforslag.

Lovforslagets hovedtræk er, at særlig giftige stoffer, som er specificeret i konventionens bilag 1, den såkaldte sorte liste, ikke må dumpes. Det gælder bl. a. organiske halogenforbindelser som DDT, det gælder chlorerede kulbrinter som f. eks. affald fra PVC-plasticfabrikation og det meget frygtede PCB, polychloreret biphenyl, det gælder teflonbiprodukter og videre en række stoffer, som antages at være kræftfremkaldende: kviksløv, kviksløvforbindelser, cadmium og cadmiumforbindelser, unedbrydelige plasticmaterialer og andre syntetiske materialer, som kan flyde på havet.

Der kan dog i ganske særlige tilfælde gives dispensation til at dumpe sortlistede materialer, nemlig når der foreligger en fare for menneskeliv eller for fly eller skib.