

Spørgsmål K: Hvad kan ministeren oplyse om situationen vedrørende motorfærgen "Kong Frederik IX"

Spørgsmål L : Hvad har ministeren foretaget sig for at forhindre skrotning af færgen i Indien

Har valgt at besvare de 2 spørgsmål under ét

Da udvalgets to spørgsmål hænger naturligt sammen, har jeg valgt at besvare de to spørgsmål under ét.

1. fase: Rådgivningen og Miljøstyrelsens arbejde i sagen

Jeg vil starte med et kort rids af sagsforløbet.

Den 11. Februar 2005 rettede Miljøstyrelsen første gang henvendelse til Korsør Kommune for at gøre dem opmærksom på salget af Kong Frederik og samtidig gøre dem opmærksomme på kommunens forpligtelser i forbindelse med salget som affaldsmyndighed og tilsynsmyndighed i forhold til reglerne om eksport af affald.

Korsør Kommune gik herefter i pressen og udtalte, at de ikke mente, at en lille kommune kunne magte en så stor sag.

Jeg bad på baggrund af denne melding Miljøstyrelsen om at være Korsør Kommune behjælpelig med rådgivning og vejledning i sagen.

Herefter fulgte et forløb, hvor Miljøstyrelsen dagligt havde telefonisk eller skriftlig kontakt til kommunen, ligesom der også blev holdt et møde mellem Miljøstyrelsen og Korsør Kommune, hvor de juridiske problemstillinger i sagen blev vendt. Endelig blev der til brug for Korsør kommunes behandling udarbejdet en plan for sagens videre forløb.

I forløbet forud for kommunens endelige afgørelse, opfordrede Miljøstyrelsen gentagne

gange kommunen til at skaffe dokumentation for, at skibet fortsat skulle være i drift som skib, herunder købskontrakt, værftsaftaler samt aftaler med havne, hvor skibet skulle ligge til kaj som en del af den påståede rutedrift.

Det er i den forbindelse vigtigt for mig at understrege, at der i denne proces ikke fra kommunens side blev sat spørgsmålstegn ved kompetencens placering. Miljøstyrelsen bidrog med rådgivning i det omfang, kommunen bad om det og Korsør Kommune erkendte, at kommunen havde ansvaret for at træffe den endelige afgørelse.

Dette skete den 8. marts. I afgørelsen skønnede Korsør Kommune, at skibet ikke kunne betragtes som affald.

Kommunen forelagde i forbindelse med den endelige afgørelses udformning, hverken de dokumenter, kommunen havde modtaget, eller det juridiske responsum, som kommunens juridiske rådgiver havde udformet. Kommunen bad heller ikke styrelsen om input til kommunens endelige afgørelse.

Miljøstyrelsen har udarbejdet et kort notat om det kronologiske forløb over styrelsens vejledning i sagen, som jeg har fremsendt sammen med besvarelsen af udvalgets spørgsmål 65.

2. fase: Skibets afsejling

Skibet sejlede fra Halskov Havn den 16. marts. Den 14. april 2005 blev jeg orienteret om, at skibet var sejlet forbi Grækenland, hvor det efter det oplyste skulle have været på værft. Skibet var i stedet sejlet direkte til Suez – og man formodede, at det nu var dirigeret mod en ophugningsstrand i Indien.

Brevet til den indiske miljøminister

Jeg skrev derfor den 15. april 2005 til min indiske kollega, og bad om dennes hjælp til at sikre, at skibet ikke blev ophugget i Indien. Jeg henviste til, at der set med danske øjne var tale om en ulovlig eksport af farligt affald i henhold til Basel Konventionens regler og til en indisk højesteretsdom og tilkendegav, at skibet derfor burde sendes tilbage til Danmark – eller i hvert fald sikres en miljømæssig korrekt affaldsbehandling i overensstemmelse med Konventionen – og dermed i et OECD-land.

CSD-mødet

Jeg har personligt den 22. april overfor den indiske vicemiljøminister, som repræsenterede Indien på CSD-mødet i New York understreget. Ministeren var bekendt med det danske brev, og jeg sagde:

- At der er tale om en vigtig sag for Danmark
- At Indien og Danmark har en fælles interesse i at finde en løsning og
- At de internationale regler under Basel Konventionen bør følges, således at skibet behandles som affald.

Den indiske vicemiljøministers løfte

Den indiske vicemiljøminister lovede at studere sagen nøje og vende tilbage så hurtigt som overhovedet muligt.

Ministeriets og den danske Ambassade i Delhi's kontakt med de indiske myndigheder

Miljøstyrelsen har efterfølgende skrevet til det indiske miljøministerium flere gange med opdateringer i forhold til Kong Frederik. Ligeledes har den danske ambassade i Delhi flere gange og senest i går været i kontakt med det indiske miljøministerium, for at forhindre at færgen hugges op i Indien.

3. fase: skibet er

Skibet landede i fredags den 22. april på den

nu på pladsen i Alang

indiske ophugningsplads i Alang. Jeg har endnu ikke officielt fået en tilbagemelding fra min indiske kollega. Intet er således afgjort endnu. Så sent som i går var de indiske myndigheder stadig på skibet for at vurdere dette.

Jeg vil fortsat have kontakt til min indiske kollega for at finde en løsning. Jeg mener, at inderne naturligvis bør give en forklaring på, hvorfor skibet ikke skulle være omfattet af reglerne i Basel konventionen.

Politianmeldelse

Yderligere kan jeg oplyse, at Miljøstyrelsen i mandags har indgivet en politianmeldelse.

Den danske kritik af ministeriet forud for skibets afsejling

Der har i pressen været kritik fra dele af oppositionen og ros fra Greenpeace i Danmark og Indien af min og ministeriets håndtering af denne sag. Kritikken går blandt andet på, at jeg ikke tidligt i sagen overtog sagen fra kommunen.

Denne kritik må være funderet på ukendskab til den gældende lovgivnings mulighed for mig som minister for at overtage sager. Jeg har ingen mulighed for blot at overtage en enkelt sag, der er problematisk for en kommune. I øvrigt kan jeg oplyse, at der samtidig med sagen i Korsør kørte en sag om to færger i Nakskov, hvor kommunen selv håndterede sagen.

Jeg og ministeriet er heller ikke klageinstans vedrørende kommunernes afgørelser om klassificering af affald, og kan således ikke omgøre en beslutning ad denne vej.

Endelig er der ikke i lovgivningen på dette område en "superministerbemyndigelse" til at omgøre de kommunale beslutninger, som jeg

finder problematiske.

Der er således ikke noget ministeriet eller jeg kunne have gjort yderligere i denne sag. Jeg vil fastholde, at det eneste jeg kunne gøre før kommunen traf afgørelsen, var at bede Miljøstyrelsen være kommunen behjælpelig på alle tænkelige måder. Det mener jeg, at styrelsen har været. Og jeg er derfor glad for, at Greenpeace har udtalt til pressen, at Greenpeace mener, at styrelsen har givet Korsør Kommune en meget klar rådgivning i sagen.

Dansk kritik af, at ministeren ikke gjorde nok efter skibet var sejlet

Der har også været kritik af, at vi ikke fik tilbageholdt skibet under sejladsen.

Hertil kan jeg kun sige, at skibet ifølge registreringspapirerne havde sejltilladelse til Mellemøsten – og at skibet efter det oplyste skulle på værft i Grækenland, for dér at blive ombygget til den videre drift.

Jeg vil derfor lige slå fast, at skibet lovligt kunne sejle til Mellemøsten. Alligevel besluttede jeg at gribe ind i sagen, da det stod klart, at skibet var sejlet direkte ind i Suez-kanalen uden at blive ombygget i Grækenland. Den manglende ombygning på det græske værft var et klart indicium for, at skibet var på vej til at blive skrottet.

Jeg tog således kontakt til de indiske myndigheder – før vi havde sikker viden, om skibet overhovedet var på vej til Indien – blot for at sikre, at inderne var forberedt på, at skibet kunne blive landet på en indisk strand, hvis det blev aktuelt.

Jeg mener, at vi med den hurtige reaktion på, at skibet sejlede direkte mod Indien, har opnå-

et flere ting.

Mit brev til inderne er åbenbart en nyskabelse. Tilsyneladende har inderne ikke tidligere fået en sådan henvendelse i forbindelse med ophugning af et konkret skib i Indien.

Dette har givet anledning til debat ikke mindst i de indiske medier, men har også vakt opsigt internationalt – herunder både i Canada og Holland, der også har haft sådanne sager.

Mit brev har også givet anledning til en dialog med de indiske myndigheder om ophugning skibe – og Baselkonventionens bestemmelser. Denne dialog har jeg tænkt mig at fortsætte også efter at Kong Frederik måtte være blevet skrottet – jeg vil således forsøge at fastholde inderne på deres forpligtelser i henhold til Baselkonventionen.

Jeg vil gerne anholde det, der blev sagt her i indledningen til samrådet om, der "ikke er mere at gøre". Det var overskriften på et Ritzau-telegram, som jeg jo ikke er herre over, men det var ikke dækkende for indholdet. Jeg vil gerne pointere, at vi ikke har givet op selvom skibet er landet i Indien. Vi har haft snor i sagen hele tiden – og har altså så sent som i går haft kontakt med de indiske myndigheder for at få stoppet ophugningen af skibet. Samtidig må vi erkende, at vi har med folk at gøre, der oplyser ét og gør noget andet.

Men der kommer et tidspunkt også i denne sag, hvor man med rimelighed kan sige, at vores kræfter kan anvendes bedre på at forhindre fremtidige lignende sager.

Der skal arbejdes på flere fronter her. Dels

skal vi bruge sagen til at sætte fokus på problemet internationalt.

Dels giver sagen også anledning til at undersøge, om danske regler kan optimeres yderligere.

Internationalt

Sagen illustrerer klart, hvor stort et problem vi har med håndhævelsen af det eksisterende internationale regelsæt om ophugning af skibe. Sagen gør det også klart, at det er tvingende nødvendigt at få udarbejdet nye internationale bindende regler.

Danmark vil således fortsat arbejde målrettet i IMO (de internationale Maritime organisation) på at få etableret et internationalt bindende rapporteringssystem, som forpligter de 4 parter, der er i en sag om eksport af skibe, nemlig skibsejerne, flagstaten, modtagerlandet og ophugningsstedet. Vi er naturligvis i gang med at forberede vores deltagelse.

Et sådant rapporteringssystem skal være, i overensstemmelse med det rapporteringssystem som er etableret under Basel konventionen. Et rapporteringssystem vil sige at skibe skal anmeldes, og anmeldelsen skal godkendes inden skibet kan ophugges.

Desuden vil jeg arbejde for at gøre de internationale vejledninger om miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe – vi på globalt plan er blevet enige om – bindende.

I EU og Norden  
Ministeren vil derfor drøfte det med sine kolleger

Jeg har forstået, at flere EU-lande har oplevet de samme problemer som vi har haft i denne sag.

Jeg vil derfor forud for IMO-mødet i juli tage

sagen op på det kommende miljøminister-rådsmøde i juni måned, så vi kan få tilrettelagt en proces, der sikrer, at vi i hvert fald inden for EU gør hvad vi kan for at forhindre eksporten af dette affaldsproblem. Desuden vil jeg drøfte sagen med mine nordiske kolleger, som jeg jævnligt mødes med.

De danske regler skal optimeres

Sagen har også givet anledning til at vi skal kigge nærmere på, hvordan vi fremtidigt håndtere sådanne sager nationalt.

Møde med KL umiddelbart herefter

Som tidligere nævnt, har jeg allerede den 10. marts aftalt et møde med KL, som tilfældigvis afholdes umiddelbart efter dette samråd. Vi skal drøfte hvorledes disse sager bedst håndteres.

Sikre at eksport af skibe overholder EU's transportforordning

Jeg har én klar målsætning med mødet med KL. Skibe – uanset flag – der eksporteres fra danske havne til ophugning, skal overholde EU's Transportforordning og de danske affaldsregler.

Flere muligheder for optimering

Der er selvfølgelig flere muligheder for at sikre den mest optimale behandling af disse sager.

Kompetencen for klassificering af skibe kan flyttes fra kommunerne til staten. Dette kan have den fordel, at sagerne behandles ensartet og at der opnås en videns- og erfaringsopsamling i staten.

For mig er det den mest oplagte løsning. Jeg vil selvfølgelig lytte til KL, men det kræver gode argumenter at bevare den nuværende kompetencefordeling. Der vil selvfølgelig være et afgrænsningsproblem. Det er naturligvis ikke enhver kutter, der skal til staten. Men det må vi drøfte med KL.



En anden mulighed er, at udarbejde et samlet vejledningsmateriale med klare retningslinier til kommunerne i disse sager, om hvordan kommunerne skal behandle hele denne opgave.

Endelig mener jeg også, at der skal laves en analyse af, hvilke fremadrettede muligheder, der kan være, for yderligere at sikre at skibsejere, der vil eksportere gamle skibe, kan blive mødt med krav om en eller anden form for garantistillelse eller sikkerhedsstillelse for skibets fortsatte drift.

Samlet set er der tale om en sag, som ikke blot er i strid med internationale regler men som også er amoralsk og forkastelig.