



Departementet

J.nr. M 3034-0036

Den 26.04.2005

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 65 (alm. del) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 1. april 2005.

Spørgsmål nr. 65 :

Ministeren bedes udarbejde en redegørelse for hele sagsforløbet vedrørende salg og omflgning af motorfærgen Frederik IX.

Redegørelsen bedes udover en konkret, opsummerende sagsbeskrivelse og beskrivelse af handlingsforløbet, evt. i kronologisk form, som et minimum indeholde en evaluering af:

- kommunens håndtering og beslutning om at lade færgen afsejle, herunder kommunens evne til selvstændigt at indhente relevante oplysninger til et fuldstændigt beslutningsgrundlag,
- ministeriets involvering,
- relation til EU-lovgivning, IMO og Baselkonventionen og evt. kontakter til juridiske eksperter m.v. i Kommissionen, juridiske tjenester, konventionssekretariat og medlemslande
- overvejelser om behov og mulighed for opstramning, herunder vedr. sanktioner samt de juridiske muligheder herfor og i den forbindelse bedes ministeren redegøre for, hvilke juridiske forhindringer der er, og hvilke løsningsmodeller, der er overvejet og konsulteret om,
- status på baggrund af nuværende vidensniveau om fartøjets skæbne,
- ministeriets eventuelle viden om påtænkt salg af yderligere fartøjer under danske flag eller under dansk ejerskab i dansk havn samt en vurdering af,
- hvordan beredskabet evt. kan forbedres, også set i lyset af kommunalreformen, herunder muligheden for at overdrage kompetencen til centralt niveau.

Svar:

Miljøministeriet bliver pr. mail den 31. januar 2005 gjort opmærksom på, at skibet er solgt og skal fungere som passagerskib. Borgeren, som retter henvendelsen, er bekymret for færgens videre færd.

Den 11. februar retter Miljøstyrelsen første gang henvendelse til Korsør Kommune for at gøre kommunen opmærksom på salget. Miljøstyrelsen gør også kommunen opmærksom på, at de som tilsynsmyndighed i forbindelse med import/eksport af affald har pligt til at vurdere, om skibet er affald.

./ En detaljeret gennemgang af det kronologiske sagsforløb fremgår af vedlagte bilag.

Med hensyn til omflagning af skibet og sagsforløbet af dette, skal det oplyses, at kompetencen til dette ligger hos Søfartsstyrelsen. Miljøministeriet vender tilbage, når Søfartsstyrelsen er vendt tilbage med oplysninger herom.

Kommunens håndtering og ministeriets involvering.

Med hensyn til kommunens håndtering af sagen og ministeriets involvering, så har Miljøstyrelsen rådgivet kommunen om regelgrundlaget, har bidraget til udformningen af kommunens oprindelige udkast til afgørelse og ydet generel vejledning om processerne omkring sådanne afgørelser og deres konsekvenser, i det omfang kommunen har bedt om vejledning.

Det var således ministeriets opfattelse, at sagen var i god gænge, da kommunen selv hyrede juridisk bistand og i øvrigt hverken anmodede Miljøstyrelsen om at vurdere det juridiske responsum eller den dokumentation, der forelå i sagen.

Miljøstyrelsen havde således ikke forud for at Korsør Kommune traf afgørelse den 8. marts grund til at betvivle, at kommunen – på baggrund af rådgivningen i sagen – ville være i stand til at træffe en rigtig afgørelse og kommunen har udøvet et skøn, således som lovgivningen bestemmer, at den skal.

Relation til EU-lovgivning, IMO og Basel konventionen.

Eksport af affald ud af EU er reguleret ved EU's transportforordning. EU's transportforordning har implementeret de bestemmelser, der er fastsat i Basel Konventionen vedr. forudgående anmeldelse af eksport af affald inden afsendelsen. Desuden har EU implementeret Basel Konventionens forbud mod eksport af farligt affald fra OECD til ikke-OECD lande, selv om dette forbud ikke er trådt i kraft under Basel konventionen. Dvs. ved eksport af affald fra DK til et ikke-OECD land skal transporten anmeldes, med mindre affaldet er listet på bilag II til Transportforordningen (det såkaldte grønne affald). Hvis affaldet klassificeres som farligt, er det desuden forbudt at eksportere dette og anmeldelsen vil blive afvist.

Skibe er opført på EU's transportforordnings bilag II som: *Skibe, både og andet flydende materiel til ophugning, behørigt tømt for last og materialer hidrørende fra fartøjets drift, som måtte være klassificeret som farlige stoffer eller affald.* Dette betyder at, hvis skibet er behørigt tømt for alle farlige dele, vil det kunne eksporteres fra DK til såvel et EU- som et ikke-OECD land uden anmeldelse (som grønt affald). Det vil kun være i meget sjældne tilfælde, at skibe kan indplaceres under denne grønne indgang, idet materialerne fra skibets drift kan være olier, asbest og visse tungmetaller, som alle klassificeres som farlige.

Idet det er juridisk usikkert om Basel konventionens eksportforbud kan håndhæves overfor danske skibe (såvel som andre EU skibe) i internationalt farvand, har der i forbindelse med den proces, der er i gang med at revidere EU's Transportforordning i starten af forhand-

lingerne, været foreslået at lave en mere specifik regulering af eksport af skibe. Dette blev afvist af Rådet med den begrundelse, at det ikke ville være det rette sted at lave specialregulering.

Det er Miljøministeriets vurdering, at det rette fora for at kunne lave bindende regler for skibsejerne vil være i IMO. Denne vurdering baserer sig på, at der er et behov for også at pålægge flagstaterne en vis forpligtelse, idet mange beslutninger om at sende skibene til ophugning træffes ude i internationalt farvand. Målet er, at få etableret et bindende rapporteringssystem under IMO, som har en række af de samme elementer som Basel konventionens anmeldesystem og som forpligter skibsejeren, flagstat, modtagerlandet og ophugningsstedet.

Overvejelser om behov for opstramning

Som jeg orienterede udvalget om i min besvarelse af spørgsmål nr. 367, har jeg inviteret Kommunernes Landsforening til et møde den 27. april 2005 for at drøfte ophugning af skibe, og hvorledes disse sager bedst håndteres – herunder også spørgsmålet om hvor kompetencen for klassificering af skibe skal ligge.

Jeg har en målsætning om at sikre, at skibe der eksporteres fra danske havne – uanset flag – til ophugning, at disse overholder EU's Transportforordning. Dette kan sikres på forskellige måder, eksempelvis ved at kompetencen for klassificering af skibe overdrages fra kommunerne til staten eller ved at der bliver udarbejdet retningslinier til kommunerne i disse sager. Hvorledes det gøres bedst, vil jeg beslutte, når jeg har drøftet sagen med KL.

Desuden vil jeg arbejde målrettet i IMO på at få etableret et internationalt bindende rapporteringssystem, som forpligtiger de 4 parter som der er i en sag om eksport af skibe, nemlig skibsejerne, flagstaten, modtagelandet og ophugningsstedet.

En vurdering af påtænkt salg af yderligere fartøjer

I den danske handelsflåde, dvs. skibe, som er dansk ejede, er der så vidt vides ingen ophugningsmodne skibe dvs. normalt skibe på mere end 25 år. Efter Miljøministeriets oplysninger, er der tradition for, at handelsflådens skibe sælges, inden de når denne alder. Med hensyn til gamle bælt færger har Scandlines netop solgt de resterende gamle bælt færger.

Scandlines er endvidere i besiddelse af en række nyere færger, som netop er blevet renoveret, og som forventes at sælges som færger, når de engang ophører deres rutefart i Danmark. Ligeledes forventes det ikke at de små færger, som stadig er i drift imellem diverse små øgrupper i Danmark, vil være attraktive for det globale marked, idet de ikke rummer nogen særlig stor værdi i forhold til stålmængden i skibene. Disse skibe ophugges i øjeblikket i EU.

Skibets status

Skibet er fredag d. 22. april 2005 landet på den indiske ophugningsplads i Alang og Miljøministeriet er i dialog med de indiske myndigheder.

Miljøstyrelsen har mandag d. 25. april 2005 bedt Rigspolitichefen om at indlede en efterforskning med henblik på eventuel tiltalerejsning for overtrædelse af transportforordningen og bekendtgørelse nr. 619 af 27. juni 2000 om affald med senere ændringer i sagen om eksporten af M/F Kong Frederik IX.