

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen

Rigspolitiet  
Polititorvet 14  
1780 København V  
Att.: Rigspolitichef Torsten Hesselbjerg

MODT. I JOURN.

25 APR. 2005

BREV NR.: 1

Jord & Affald  
Journalnr. bedes anført ved besvarelse.  
J.nr.M 3024-0025  
Ref.: PLN/  
Den

25 APR. 2005

Miljøstyrelsen skal herved anmode Rigspolitichefen om at indlede efterforskning med henblik på eventuel tiltalerejsning for overtrædelse af Rådets forordning (EØF) nr. 259/93 om overvågning af og kontrol med overførelse af affald inden for, til og fra det Europæiske Fællesskab (transportforordningen) og bekendtgørelse nr. 619 af 27. juni 2000 om affald med senere ændringer i sagen om eksporten af M/F Kong Frederik IX.

Motorfærgeren Kong Frederik IX lå før afsejlingen den 16. marts 2005 i Halskov havn. Den oprindelige ejer MF Kong Frederik IX A/S (KFIX), ved advokat Thomas Berg har hjemsted i København, mens de angiveligt nye købere Tummel Ltd.<sup>1</sup> har hjemsted på St. Vincent. Det fremgår dog af vedlagte udskrift Lloyds Marine Intelligence Unit "SeaSearcher" at ejeren af Kong Frederik nu kaldet Frederik er Jupiter Shipmanagement Inc., hjemmehørende i Bombay, Indien. Anmodningen rettes på denne baggrund til rigspolitichefen.

Miljøstyrelsen skal videre anmode om, at det nærmere undersøges, om eventuelt andre personer eller selskaber kan have medvirket.

Miljøstyrelsen skal også anmode om, at det nærmere undersøges, om der, udover et muligt ansvar efter miljølovgivningen, kan rejses tiltale efter straffeloven herunder lovens regler om afgivelse af urigtige oplysninger til offentlig myndighed.

Akterne fremsendes selvstændigt efterfølgende.

#### Sagsforløbet

Miljøstyrelsen bliver gennem en henvendelse fra en borger bekendt med, at M/F Kong Frederik IX ligger i Halskov Havn, og at den angiveligt er ved at blive solgt med det formål at sejle skibet til Indien for at blive ophugget.

<sup>1</sup> Der foreligger i sagen divergerende oplysninger – således fremgår af skibets foreløbige skibscertifikat, at ejeren af skibet er Jupiter Shipmanagement Inc., Majuro, Republic of the Marshall Islands. Jupiter Shipmanagement Inc's hovedkontor ligger imidlertid i Bombay. Det fremgår endvidere af oplysningerne afgivet til Korsør Kommune, at Jupiter ikke er ejer men skibsadministratorer.

Miljøministeriet  
Miljøstyrelsen  
Strandgade 29  
1401 København K

Tlf.: +45 32 66 01 00  
Fax: +45 32 66 01 00  
Telex: 31209 mijjoe dk  
CVR-nr.: 25 79 83 76  
EAN-nr.: 5798000863002(Drift)  
EAN-nr.: 5798000863019(Tilskud)  
Mst@mst.dk  
www.mst.dk

Miljøstyrelsen retter henvendelse til Korsør Kommune, der som affaldsmyndighed skal sikre, at affald håndteres korrekt efter den danske affaldslovgivning<sup>2</sup> – og samtidig som tilsynsmyndighed i relation til EU's transportforordning, også skal sikre, at skibet/affaldet ikke ulovligt eksporteres i henhold til de gældende regler.

Korsør Kommune starter på baggrund af Miljøstyrelsens henvendelse en sagsbehandling af sagen. I første omgang anmodes sælger og køber om oplysninger. Da der imidlertid er fare for at skibet "stikker af" – og der derfor er brug for en hurtig afklaring af skibets videre skæbne - udformer Korsør Kommune derfor i stedet den 17. februar 2005 udkast til en afgørelse, hvori det angives, at grundet varierende oplysninger om skibets videre skæbne – og grundet det forhold, at hverken køber eller sælger har dokumenteret at skibet fortsat skal fungere som skib og dermed ikke skal skrottes - er det Korsør Kommunes vurdering, at skibet med henvisning til dets alder og prisen, der er opnået ved salget sammenlignet med de internationale skrotpriser, må betragtes som affald, og derfor skal bortskaffes som sådan.

Korsør Kommune udsendte til køberen, sælgeren og mægleren den 17. februar 2005 et udkast til afgørelse, hvori det blev slået fast, at skibet måtte betragtes som affald, jf. affaldsbekendtgørelsens § 3, stk. 1, da en række oplysninger om skibets videre skæbne, der var kommet kommunen til kendskab pegede på, at skibet skulle skrottes i Indien. Disse oplysninger var ikke fra købers, sælgers eller mæglers side på nogen måde tilbagevist ved dokumentation for at skibet fortsat skulle fungere som skib, og derfor ikke kunne klassificeres som affald i henhold til affaldsbekendtgørelsen.

Korsør Kommune traf imidlertid den 8. marts 2005 afgørelse om at skibet ikke kunne anses som affald. Fra det materiale, der ligger offentlig tilgængeligt fremgår, at der er indkommet en række oplysninger, der har medført, at kommunen har ændret beslutningsgrundlaget.

Skibet ankom imidlertid efter Miljøstyrelsens oplysninger i weekenden den 23.-24. april til et ophugningværft i Alang i staten Gujarat i Indien. Skibet har således sejlet direkte til ophugningsstranden. Det er således Miljøstyrelsens vurdering, at det hele tiden har været sælger og købers intention at skrotte skibet umiddelbart - trods oplysninger om, at skibet skulle sejle som hhv. passagerskib og cargoskib.

Det er således Miljøstyrelsens opfattelse, at den tidligere og nuværende ejer af skibet har haft til hensigt at skille sig af med skibet allerede forud for afsejlingen fra Halskov Havn.

---

<sup>2</sup> Kapitel 6 i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 753 af 25. august 2001 med senere ændringer, bekendtgørelse nr. 619 af 27. juni 2000 om affald med senere ændringer (affaldsbekendtgørelsen), bekendtgørelse nr. 971 af 19. november 1996 om import og eksport af affald, og Rådets forordning (EØF) nr. 259/93 af 1. februar 1993 om overvågning af og kontrol med overførsel af affald inden for, til og fra Det Europæiske Fællesskab

Det er derfor Miljøstyrelsens holdning, at skibet trods Korsør Kommunes afgørelse om det modsatte, skulle have været klassificeres som affald – og derfor skulle have været håndteret i overensstemmelse med affaldsbekendtgørelsens regler samt reglerne om overførelse (eksport) af affald forud afsejlingen fra Halskov Havn den 16. marts 20055.

Reglerne for overførelse af affald og Miljøstyrelsens vurdering af sagens fakta i relation hertil

Rådets forordning (EØF) 259/93 af 1. februar 1993 om overvågning af og kontrol med overførelse af affald inden for, til og fra Det Europæiske Fællesskab med senere ændringer (transportforordningen) indeholder bestemmelser om anmeldelse til myndighederne forinden overførelse af affald og om myndighedernes muligheder for at gøre indsigelser i forbindelse hermed.

Anmeldelse af affald til eksport skal ske til Miljøstyrelsen, der er kompetent myndighed i Danmark, jf. § 2 i bekendtgørelse nr. 971 af 19. november 1996 om import og eksport af affald med senere ændringer.

Transportforordningen regulerer affald til nyttiggørelse og affald til bortskaffelse. Forordningen inddeler affald til nyttiggørelse i grønt affald (bilag II) og rødt affald (bilag IV). Affald, der ikke er opført på nogen af listerne, følger procedurerne for rødt affald.

Ved nyttiggørelse forstås bl.a. en genvinding af metaller og metalforbindelser, jf. ovennævnte bekendtgørelse, bilag II. Miljøstyrelsen må under hensyn til metalindholdet i skibet umiddelbart lægge til grund, at skrotningen er sket med henblik på genvinding af skibets indhold af jern, stål og aluminium.

Overførelse af grønt affald til nyttiggørelse er som udgangspunkt ikke anmeldelsespligtigt, men der gælder visse regler for udførsel af grønt affald til ikke-OECD lande som Indien.

Overførelse af orange og rødt affald skal anmeldes til de kompetente myndigheder og må kun overføres med disses tilladelse.

Det følger af transportforordningens bilag IV (rød affaldsliste), at affald, der indeholder asbest (støv og fibre) skal klassificeres som rødt affald, jf. bilag IV, RB 010 – og dermed som farligt affald.

Det omhandlede skib indeholder ifølge Miljøstyrelsens oplysninger (se vedlagte telefonnotat af samtale med Svend Nielsen, Svends Demontering, der har været ombord på skibet for at vurdere skrotprisen af skibet) asbest, der har været brugt til isolering af maskinrummene. På det foreliggende grundlag må skibet derfor efter Miljøstyrelsens umiddelbare vurdering anses som farligt affald.

Det er ikke tilladt at eksportere farligt affald til nyttiggørelse i ikke-OECD lande. Dette fremgår af artikel 16, stk. 1 i transportforordningen, hvorefter al udførsel med henblik på nyttiggørelse af affald, der er opført på forordnin-

gens bilag V fra den 1. januar 1998 er forbudt, bortset fra lande, der er omfattet af OECD-beslutningen.

Indien er ikke medlem af OECD.

Det er Miljøstyrelsens vurdering på baggrund af det foreliggende, at både sælgeren som affaldsproducent og køberen, der har overført skibet fra Danmark burde have behandlet skibet som affald – og håndteret skibet i overensstemmelse med den gældende affaldsregulering.

For det tilfælde, at skibet ønskedes eksporteret til skrotning, skulle denne eksport således være sket i henhold til Transportforordningens regler og bekendtgørelsen om import og eksport af affald.

Anmeldepligten påhviler enhver fysisk person eller juridisk enhed, som har til hensigt at overføre affald eller at lade affald overføre, og som enten er affaldsproducent, godkendt forhandler eller mægler, jf. forordningens artikel 2, litra g.

Miljøstyrelsen har ikke modtaget nogen anmeldelse om overførslen af det omhandlede skib til ophugning i Indien og følgelig ikke givet tilladelse til udførslen.

#### Straffebestemmelser

Undladelse af at behandle skibet som affald er strafbelagt i henhold til affaldsbekendtgørelsens § 64, stk. 1, nr. 10 og 11.

Overtrædelse af Transportforordningens regler om anmeldelse i forbindelse med udførsel af affald er også strafbelagt, jf. § 14 i bekendtgørelse nr. 971 af 19. november 1996 om import og eksport af affald (import/eksport bekendtgørelsen).

I henhold til § 14, stk. 1, nr. 1, i import/eksport bekendtgørelsen straffes desuden med bøde, den, der undlader at stille sikkerhed i forbindelse med eksport af affald, jf. bekendtgørelsen § 4.

Miljøstyrelsen skal endvidere henvise til miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 5, hvoraf fremgår at der kan ske konfiskation efter reglerne i straffelovens kapitel 9, hvis der ved en overtrædelse af miljølovgivningen er opnået en økonomisk fordel.

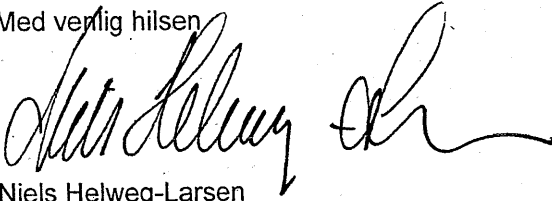
Miljøstyrelsen har ikke på det foreliggende grundlag kunnet vurdere størrelsen af en eventuel opnået eller tilsigtet økonomisk vinding i forbindelse med en eventuel overtrædelse af forordningen eller affaldsbekendtgørelsen. Miljøstyrelsen skal dog pege på, at der ved ophugning af skibet i Indien vil være tale om en økonomisk vinding af en ikke ubetragtelig størrelse i forhold til at lade skibet ophugge i Danmark eller i et andet OECD-land, jf. også det vedlagte telefonreferat af samtalen med Svend Nielsen.

Miljøstyrelsen skal anmode om at blive underrettet om resultatet af efterforskningen inden der eventuelt rejses tiltale samt i givet fald modtage kopi af anklageskriftet.

Yderligere henvendelser i sagen kan rettes til fuldmægtig Pia Nielsen eller til undertegnede.

Brevet fremsendes pr. fax samt almindeligt brev.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Niels Helweg-Larsen', followed by a stylized flourish.

Niels Helweg-Larsen

16. februar 2005

Talt med Svend Nielsen, Svends Demontering, Bramminge, tlf. nr. 75 19 02 22. Denne ringede til MST efter at være blevet interviewet af DR.

Svend Nielsen oplyser overfor MST. at han i oktober 2004 på opfordring har afgivet tilbud på ophugning af Færgen Kong Frederik.

Det er Svend Niensens opfattelse, at skibet, der vejer 4.000 tons vil have en skrotpris på ca. 4 mill. kr. svarende til, at der også er ca. 14 tons aluminium ombord på skibet.

Det er Svend Niensens opfattelse, at skrotningen af skibet ville indebære omkostninger i størrelsesordenen 3 mill. kr. – herunder til den miljømæssige korrekte bortskaffelse af det farlige affald, som han ved personlige besigtigelser har konstateret befinder sig ombord.

Skibet skulle i forbindelse med skrotning i DK været lagt i tørdok i Halskov havn eller bugseret til Grenaa for den miljømæssige forsvarlige ophugning.

Svend Nielsen oplyser endvidere, at der positivt forefindes asbest i skibets konstruktioner. Asbesten er bl.a. anvendt til afdækning af maskinrummet. Det er endvidere Svend Niensens holdning, at skibet skulle være skilt ad, for at være blevet asbestsaneret, idet asbesten er indsat som en integreret del i flere mange af skibets konstruktioner.

Svend Nielsen bekræfter endvidere, at der forefindes halon anlæg ombord – men kan ikke oplyse, hvorvidt der fortsat er halon i beholderne.

# SeaSearcher - Vessel Search

Ownership of: Jupiter Flag: VCT Gross: 6592 Dwt: 1095 Type: URR

Current Ownership 

Contact:	Jupiter S.I.
Main Heading:	Jupiter S.I. From: 01-Jan-2003 Until:
Sub group:	
Registered Owner:	Jupiter S.I. From: Before 22-Mar-2005 Until:
CMOA:	
Nominal Owner:	

# SeaSearcher - Companies Search

Winter 2001

Jupiter Shipmanagement Inc.

Offices

Status: Head Office  
 Mailname:  
 Address: 407 Jolly Bhavan No. 2  
 7 New Marine Lane  
 Mumbai Maharashtra State  
 India

Post Code: 400 020  
 Telephone: 91 22 22672590  
 Fax: 91 22 22672508  
 Email:  
 URL:

Status: Current Office  
 Mailname:  
 Address: Ajeltake Road  
 Ajeltake Island  
 Majuro  
 Marshall Islands

Post Code: 692  
 Telephone: 692  
 Fax: 692  
 Email:  
 URL: