

MILJØMINISTERIET

Departementet

J.nr. M 3034-0036

Den 30. maj 2005

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 91 (alm. del) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 29. april 2005.

Spørgsmål nr. 91:

På hvilken måde adskiller forløbet vedrørende de to færger fra Scandlines sig fra forløbet ved salget af "Kong Frederik IX", og hvordan har Miljøstyrelsen været inddraget i de to sager?

Svar:

Der er forskel på de to sager. Dels i sælgers deltagelse i sagsoplysningen, dels i den dokumentation, der forelå for, at skibene skulle sejle som skibe.

Sælgers deltagelse i sagsoplysningen

I forbindelse med salget, har Scandlines medvirket aktivt til sagsoplysningen/dokumentationen for sagen – herunder har selskabet fremsendt købskontrakterne til Kommunen og Miljøstyrelsen samt købernes ordre til den danske mægler om at sende skibene direkte til et værft i Dubai (Ajman Port) for ombygning. Scandlines har også videresendt kommunikationen med værftet og køberne Marwan shipping.

Dette er ikke tilfældet i sagen fra Korsør, hvor sælger ikke har bidraget til sagsoplysningen.

Dokumentation for skibets videre færd

I de to kontrakter, som Scandlines har udformet i forbindelse med salget af Margrethe II og Rügen, er der udformet specielle vilkår udover, hvad der normalt indgår i en købskontrakt for et skib.

Der er således flere forhold i kontrakten, der peger på, at køberne oprindeligt har intenderet at skibene skulle sættes i drift som passagerskibe:

Køberne har i klausul 4 lagt vægt på, at skibet er fuldt certificeret uden anmærkninger samt at udrustningen er inspiceret, så køber har sikkerhed for at skibet kan sejle som passagerskib.

Køberne accepterer dansk jurisdiktion i den særligt indsatte klausul 16. Scandlines har således krævet, at brud på kontrakten skal behandles i henhold til dansk ret.

Køberne garanterer i den særligt indsatte klausul 18 at skibet er købt med forretningsmæssig drift for øje og at skibene skal sættes i drift i det Røde Hav/den Arabiske Golf/Indiske Ocean. Det fremgår endvidere af klausul 18, at en eventuel senere ophugning skal foregå efter de gældende regler. Scandlines har forsøgt kontraktuelt, at forpligte ejerne til at overholde Basel Konventionen og andre internationale regler om ophugning.

Køberne har endvidere ifølge kontraktens klausul 21 ønsket at købe skibet fuldt udrustet med inventar, køkkenredskaber og redningsflåder mv.

Det er endvidere af købernes agent oplyst, at firmaet opererer en rute mellem Ajman i Dubai, og Um Qasr og Abu Fluss i Irak, og at skibene skulle indsættes på denne rute.

I sagen om Kong Frederik IX, foreligger der ikke i selve standardkontrakt nogen form for særlig tilkendegivelse om, at skibet er købt med fortsat drift for øje.

Derimod foreligger der to notarpåtegnede erklæringer fra hhv. den formelle ejer og det firma, der tilsyneladende haft ansvaret for at sejle skibet, om at de to selskaber agter at bruge skibet til videre drift. Endvidere foreligger der i sagen to erklæringer fra to græske skibsværfter om, at der skulle være forudbetalt mindre beløb på bestilling af en tørdok.

Andre forhold

Køberne i Scandlines sagen har lagt vægt på at få alle dokumenter og certifikater stillet til rådighed, hvilket må antages at indikere købers ønske om at kende skibet og bruge det til videre drift.

Køberne har ønsket at sikre, at besætningen lærer skibet at kende – både udrustningen og maskinerne, hvilket indikerer et ønske om drift. Køber har haft Scandlines besætning til rådighed i 3 dage med henblik på at lære at betjene skibet og dets udrustning. Køber har endvidere sørget for indrejse af 34 besætningsmedlemmer.

Skibene har kortvarigt været i drift ifølge Scandlines' oplysninger.

I sagen om Kong Frederik IX har køber også sørget for indrejse af besætningsmedlemmer. Miljøstyrelsen er dog ikke orienteret om antallet samt hvilken instruktion disse besætningsmedlemmer har fået.

Miljøstyrelsens involvering i de to sager

Med mit svar på spørgsmål 65 er der vedlagt en kronologisk oversigt over Miljøstyrelsens rådgivning i sagen om Kong Frederik. Der henvises hertil.

I sagerne fra Nakskov Kommune, retter Miljøstyrelsen henvendelse til Nakskov kommune, idet Miljøstyrelsen er blevet opmærksom på, at de to Scandlines færger, som ligger i Nakskov havn, netop er blevet solgt.

Miljøstyrelsen giver Nakskov Kommune samme råd og vejledning, som givet til Korsør Kommune om sikring af dokumentation mv. for skibenes fortsatte drift.

Nakskov Kommune indhenter de dokumenter, som Miljøstyrelsen har rådgivet kommunen om at indhente – og denne dokumentation fremsendes til Miljøstyrelsen for vurdering af, om der kan kræves yderligere dokumentation forud for at kommunen træffer den endelige afgørelse. Det er på dette tidspunkt Miljøstyrelsens opfattelse, at den fremsendte dokumentation er dækkende for at klassificere skibet som skibe i drift.