

Bjørn Andersen & Andreas Mygind Røpke

»Neva«



Dokumentationshæfte

BA Forlag - Søborg, København 2002

© BA Forlag - Søborg, København.

1' udgave, 1' oplag - Marts 2002.

Hæftet er trykt på BA Forlag

ISBN 87-90722-10-8

Samtidig med dette hæfte udgives bogen:

»Neva - historier om et skib«.

Vi *overvejer* - ud på sommeren eller efteråret 2002 - at udgive en CD med denne bog, med dokumentationshæftet og med farvebilleder fra Kim Bøgghs bjærgningsforsøg og fra Karsten Rasmussen A/S's skrotning.

Nærmere herom vil fremkomme på »Neva«'s internetside. Bøgerne vil (i givet fald) blive indlagt som Adobe pdf-filer. Program til at læse sådanne filer kan nedtages gratis på internettet.

Dette hæfte må kopieres frit, men kilde bedes angivet.

Forsidefoto:

»Neva« ved søsætningen i Københavns Havn 2.7.1959,

foto: B&W.

BA FORLAG

Bjørn Andersen

Valdemars Allé 63

2860 Søborg

E-mail: BjoernA@post7.tele.dk

»Neva«'s Internetside: <http://neva.hjem.wanadoo.dk/index.html>

INDHOLDSFORTEGNELSE

KRONOLOGISK OVERSIGT	4
1700-TALLET: JØRGEN MYGIND PÅ NØRTORP	18
HUGO GROTIUS	19
KONGELIG ANORDNING NR. 224 AF 16.4.1999	20
BUSTER CRABB 19.4.1956	22
Links	22
Debat i det engelske Underhus, 22.2.1994	23
Debat i det engelske Underhus, 27.4.1994	24
Rupert Allason og Torbay	25
»NEVA« SKIBSTEGNINGER	28
DEN LITAUISKE HAVARIRAPPORT	39
KYSTBESKYTTELSESLOVEN	47
SUPPLERENDE BREVE (1997-1998)	52
LOV OM ARBEJDSRETEN	79
OMFARTSVEJEN VED NORS	84
LOVFORSLAG NR. 44 OM MILJØCERTIFICERING (2002)	94

KRONOLOGISK OVERSIGT

Oversigten dækker tinden **siden 1900** - og omfatter de vigtigste datoer m.v. fra »Neva« - *historier om et skib*. Der er kun medtaget de *skrivelser* som er berørt i bogen eller i dette dokumentationshæfte.

Dato	i Danmark	i udlandet
1905		Litauen: Nationalkongres i Vilnius kræver selvstyre af russerne
1909	Bavn landingsplads får hofde (og et statstilskud på 400 kr.)	
Januar 1912	B&W afleverer "Selandia" til ØK (skibet blev solgt i 1936, stødte på grund i 1942, brækkede over og sank)	
1917	Rigsdagen vedtager anlægslov om ny fiskerihavn i Hanstholm	
1914-1918		1' Verdenskrig: Tyskland besætter Litauen.
16.2.1918		Litauen erklærer sig selvstændigt (og anerkendes af ambassadørkonference i 1922). Klaipeda er under internationalt styre
1920		Litauen må afgive området ved Vilnius til Polen
1923		Litauen indlemmer Klaipeda
December 1926		Højreorienteret kup i Litauen
1932		Det besluttet i Haag at Litauen skal have suveræniteten over Klaipeda
1932	Aksel Larsen bliver formand for det danske Kommunistparti og vælges til Folketinget	
1934	Strid i DSU mellem H. C. Hansen og J. O. Krag (J. O. Krag taber)	
1939		Tyskland og USSR indgår pagt (Molotov-Ribbentropp-pagten). Marts: Litauen tvinges til at afgive Klaipeda til Tyskland
9.4.1940	Danmark besættes af Tyskland	
Sommeren 1940		USSR indlemmer Estland, Letland og Litauen
9.4.1941	Ambassadør Henrik Kauffmann indgår aftale med USA om amerikansk råderum i Grønland m.v.	
Juni 1941	Dansk politi pågriber og internerer størstedelen af de ledende danske kommunister, dog ikke Aksel Larsen (som pågribes ved et senere tidspunkt)	Tyskland invaderer USSR og besætter bl.a. Litauen (frem til 1944)
November 1942	Tyskerne kræver Hansted evakueret	

1944-1949		Borgerkrig i Grækenland
Februar 1945		Jalta-konferencen
4.5.1945	Tyskerne opgiver besættelsen af Danmark	
7.-8.5.1945	USSR bomber Bornholm	
April 1946	USSR forlader Bornholm	
Maj-juni 1946	Handelsforhandlinger i Moskva	
Juni 1946	Indbyggerne i Hansted kan vende tilbage efter evakueringen (1942)	
12.3.1947		Truman-doktrinen
5.6.1947		USA lancerer Marshall-planen
13.11.1947	Hans Hedtoft danner regering. H. C. Hansen bliver finansminister, J. O. Krag handelsminister	
1947-1958	Danmark deltager i besættelsen af Tyskland	
Langfredag 1948	H. C. Hansen inviterer J. O. Krag til frokost med Hr. L.	
1948	J. O. Krag leder delegation til USSR; det aftales bl.a. at levere tankskibe	
Sommeren 1948	Den nordiske forsvarsboble brister	
Juni 1948		Stalin gør op med Tito
Jan. 1949	UM Gustav Rasmussen siger at tilslutning til NATO vil være Danmarks dødsdom	
1949	H. C. Hansen hyrer Arne Sejr til at organisere en NATO-venlig oplysningsvirksomhed	
1949	NATO dannes; Danmark medlem fra begyndelsen. Gustav Rasmussen underskriver april 1949	
1950-1953	Erik Eriksen leder VK regering fra 30.10.1950	Koreakrigen
1950	USSR opbringer 15 danske fiskefartøjer i løbet af året (også opbringelser i andre år)	
1951	Danmark og USA indgår overenskomst om amerikansk tilstedeværelse i Grønland	
1951		FN pålægger Egypten at lade israelske skibe passere Suezkanalen, men dette efterkommes ikke; senere forsøg på at få sagen behandlet strander (veto fra USSR i 1954)
1951	Handelsforhandlinger mellem Danmark og Polen. Danmark aflyser levering af tankskib til Polen; til gengæld stoppede Polen for levering af kul til Danmark. Vi kompenseres af amerikanerne	
Oktober 1951		USA: <i>The Battle Act</i> som skærpede betingelserne for at modtage Marshall-hjælp
Juli 1952	Uro om levering af danske tankskibe til USSR. 7.7.1952 (eller 8.7.1952) afgår dog »Apsheon«	

1952	Danmark etablerer industrilånefond December søger B&W til tørdok m.v.	
1952		En officersgruppe afsætter den egyptiske kong Farouk
Januar 1953		Truman efterfølges af Eisenhower
5.3.1953		Stalin dør
5.6.1953	Ny Grundlov (ændring af Grønlands status)	
September 1953		Khrusjtjov bliver leder af Kommu- nistpartiet i USSR
21.10.1953	»Tuapse« på prøvetur i Øresund; derefter aflevering til USSR	
1954	J. O. Krag leder delegation til USSR 22.7.1954 H. C. Hansen afbryder handelsforhandlingerne på uenighed om tankskibe	
29.1.1955	Hans Hedtoft dør; han efterfølges af H. C. Hansen	
Marts 1955	H. C. Hansen og Adenauer når til en forståelse om mindretallets forhold	
April 1955		Vesttyskland optages i NATO
26.5.1955		Bulganin og Khrusjtjov besøger Tito
1955		Warszawa-pagten dannes
1955		USSR trækker sig ud af Østrig
1955		Egypten indgår våbenleveringsaf- tale med Tjekkoslaviet
September 1955		Egypten skærper blokade af israelske fartøjer
December 1955	B&W anmoder om udbetaling af lån (nu ikke med henblik på værftet, men med henblik på motorfabrik og støberi)	
Februar 1956		USSR's Kommunistparti holder 20' Partikongres. Khrusjtjov indle- der opgøret med Stalin-tidens udskejelser på hemmeligt møde (25.2.1956). Reuter-telegram 17.3.1956
1.3.1956 ff.	H. C. Hansen, Julius Bomholt med flere besøger USSR. Handelsforhandlinger. Aftale om at hurtigtgående fragtskib m.v. skal erstatte tankskib	
5.3.1956	Aksel Larsen taler med M. Suslov om Khrusjtjovs tale på det hemmelige møde 25.2.1956	
Ca. marts 1956		Khrusjtjov besøger Polen. Ed- ward Ochab bliver partileder. Gomulka løslades og bliver se- nere partileder. Gomulka overbe- viser Khrusjtjov om at USSR ikke skal intervenere militært i Polen

Marts-april 1956	Storkonflikt på arbejdsmarkedet. Strejke. Lockout. Mægling. Ophøjelse af mæglingsforslag til lov. Protestdemonstration 13.4.1956. Aksel Larsen taler om <i>Situationens Generalstab</i> . Kortvarig generalstrejke, derefter genoptages arbejdet	
April 1956		Khrusjtjov og Bulganin besøger Eden i England. De ankommer på krydseren »Ordsjonikidse«. Buster Crabb-affæren (Det formodes at Crabb omkom 19.4.1956)
14.5.1956	J. O. Krag og S. A. Borisov underskriver (i København) handelsaftale mellem Danmark og USSR; 16.7.1956 underskrives lister over varer der skal leveres fra USSR til Danmark og fra Danmark til USSR - blandt disse varer er »Neva«	
Forår / forsommer	Dansk folketingsdelegation besøger USSR (mange delegationer fra Norden var i USSR i denne periode; både politiske delegationer og delegationer fra fagforeningerne)	
6.7.1956	B&W Skibsværft indvier tørdok (Viggo Kampmann med flere deltager i indvielsen)	
26.7.1956		Egypten nationaliserer Suez-kanalen (efter mislykkede forhandlinger om lån til bygningen af Aswan-dæmningen).(Se i øvrigt under oktober 1956)
August 1956	Den sovjetrussiske krydser »Ordsjonikidse« anløber København	
22.8.1956	International konference i London om Suez nærmer sig sin afslutning. USA fremlægger udkast til fælleserklæring. H. C. Hansen med flere deltager i konferencen. Kort efter afviser egypterne (Nasser) dét som konferencen var nået til	
Efteråret 1956	Folketinget vedtager lovgivning om folkepensionen (september) og om ny lærlingeuddannelse med dagskoler (oktober)	
Oktober 1956	30.10.1956 Det danske Kommunistparti vender sig imod USSR's 1' intervention i Ungarn	Ungarn: 23.10.1956 demonstration for at Imre Nagy skal danne regering. Sovjetrussiske tropper intervenserer, men trækker sig (foreløbigt) tilbage 30.10.1956. 4.11.1956 USSR intervenserer påny og afsætter Imre Nagys regering. Nagy og Maleter fængsles
Oktober-November 1956		Suez-krisen. Israel, England og Frankrig invaderer Egypten: Israel 29.10.1956. England og Frankrig bomber 31.10.1956 og går ind med landtropper 5.11.1956. FN intervenserer (på basis af enighed mellem USA, USSR, adskillige 3-Verdens Lande og Danmark). Der indsættes FN-styrke i Suez.
6.11.1956	Folketinget drøfter dansk bidrag til FN styrke i Suez. H. C. Hansen angriber Aksel Larsen for at <i>sjoske bagefter som sædvanlig</i>	
Efteråret 1956		Eisenhower genvælges (Adlai Stevenson taber)
Januar 1957		PM Eden træder tilbage

Marts 1957	Statsminister Bulganin skriver til H. C. Hansen - han advarer mod oprustning	
Maj 1957	Folketingsvalg. H. C. Hansen danner Trekants-regeringen	
Juni 1957		Buster Crabbs lig findes nær Portsmouth havn
1957		Kupforsøg i USSR, men Khrusjtjov vinder - takket være sine støtter
1957	Otto Müller med flere fremlægger »chokrapport« om dansk industri	
1957		Eisenhower-doktrinen
1957	USA vedtager en <i>Lex Kauffmann</i> om erstatning til danske redere	
November 1957	Møder mellem H. C. Hansen (+ Nils Svenningsen) og USA's ambassadør, Val Peterson. Hemmelig »forståelse« om placering af atomvåben i Grønland	
Januar 1958	B&W anmoder om udbetaling af lån med henblik på etablering af byggedok og sektionshaller	
Sommeren 1958	H. C. Hansen, Kai Lindberg med flere besøger Grønland, herunder den amerikanske base i Thule. Under opholdet dér blæser amerikanerne global alarm (på grund af problemer i Mellemøsten). H. C. Hansen vender hurtigere hjem til Danmark og indsér at han som SM nok burde have været i Danmark. Dette (og andre ting) fører til at han beslutter at træde tilbage som UM.	
18.7.1958	Aksel Larsen fremlægger internt memorandum for centralkomiteén i det danske Kommunistparti: Partiet bør reformeres osv.	
Oktober 1958	J. O. Krag efterfølger H. C. Hansen som udenrigsminister	
Oktober 1958	Kommunistpartiet holder lukket partikongres på Christiansborg	
1958		Nobelkomitéen tildeler Boris Pasternak litteraturprisen; Pasternak tvinges til ikke at modtage den
24.11.1958	Aksel Larsen anmelder Socialistisk Folkeparti som folketingsparti	
22.1.1959	Anastas Mikoyan besøger B&W's maskinfabrik. I samme måned har Mikoyan drøftelser med den danske regering	
30.1.1959	»Hans Hedtoft« forliser 20 sømil syd-syd-øst for Kap Farvel	
2.7.1959	»Neva« søsættes Samme år nedlægges Bavn landingsplads ved Kællingdal (efter ødelæggende storm)	
29.8.1959	J. O. Krag ytrer betænkeligheder over for H. C. Hansen vedrørende amerikanske atomvåben i Grønland	September: Khrusjtjov besøger Eisenhower i USA (og opgiver besøg i de skandinaviske lande)
Januar 1960	Folketinget beslutter <i>ikke</i> at rejse rigsretssag mod tidligere minister for Grønland, Johannes Kjærbøl; et stort mindretal ønskede at der skulle have været gennemført en sådan sag	
19.2.1960	H. C. Hansen dør; han efterfølges af Viggo Kampmann	
1960	Danmark tilslutter sig <i>De 7</i> - frihandelsorganisationen EFTA	

1.5.1960		USSR nedskyder amerikansk U2-fly og tilfangetager piloten. Khrusjtjov kræver undskyldning af Eisenhower
1960	J. O. Krag tilbyder at åbne Grønland for international inspektion (dette har særlig betydning for den amerikanske militære tilstedeværelse)	
1960	Folketinget beslutter (efter mange tekniske undersøgelser) at havnen i Hanstholm skal bygges færdig	
November 1960		Forskellige kommunistpartier mødes i Moskva. Kineserne og albanerne distancerer sig fra sovjetrusserne
Januar 1961		John F. Kennedy efterfølger Eisenhower
1961		En gruppe <i>hardliners</i> forsøger kup mod Khrusjtjov, men mislykkes
1961	J. O. Krag gennemfører »Den Ungtyrkiske Revolution« i Udenrigsministeriet; Nils Svenningsen bliver ambassadør i London; dr. Paul Fischer bliver direktør for ministeriet	
1961-1967	Havnen i Hanstholm bygges (1974-1977 sker der en udvidelse)	
17.4.1961		Eksilcubanere angriber Cuba med støtte fra USA. John F. Kennedy afviser at give luftstøtte, da angrebet er ved at kollapse
Juni 1961		Khrusjtjov og Kennedy mødes i Wien
13.8.1961		Khrusjtjov bygger Berlin-muren; den er i funktion frem til 1989
September 1961		FNs generalsekretær Dag Hammarskjöld omkommer ved flyulykke i Afrika. Ulykken er ikke opklaret
April 1962		John F. Kennedy vinder over den amerikanske stålindustri som ville hæve priserne
1962		Solsjenitsyns » <i>En dag i Ivan Denisovitjs liv</i> « udkommer i USSR
Oktober 1962		Amerikanske U2-fly observerer at USSR er ved at anlægge missilbaser på Cuba. En U2 nedskydes (?) 27.10. over Cuba. Khrusjtjov beslutter dagen efter at trække missilerne tilbage; til gengæld nedtager USA missiler i Tyrkiet. <i>Den røde telefonlinie</i> anlægges mellem Moskva og Washington
Juni 1963		Det sovjetrussiske Kommunistparti vender sig mod <i>liberale tendenser i kunsten</i>

22.11.1963		John F. Kennedy myrdes i Dallas; Lyndon B. Johnson tiltræder
Februar 1964	J. O. Krag besøger USSR	
Sommeren 1964	Khrusjtjov besøger Danmark	
Oktober 1964		Khrusjtjov væltes oktober 1964. Bresjnev og Kosygin bliver henholdsvis leder af Kommunistpartiet og PM
Maj 1967	J. O. Krag tager stilling til hvordan man skal forholde sig ved anløb af amerikanske militærfartøjer (som eventuelt medbringer atomvåben)	
Juni 1967		6-dages krigen (Israel / Egypten m.fl.)
Marts 1967	»Det røde Kabinet« dannes. J. O. Krag og Aksel Larsen <i>forstår</i> hinanden	
1967	Krise på B&W Skibsværft. Bestyrelsen ønsker at lukke værftet. J. O. Krag bistår. Forskellige rationaliseringer, bl.a. indskrænkning af antallet af klubber og tillidsrepræsentanter	
November 1967	J. O. Krag beslutter at devaluere kronen (i takt med den engelske devaluering). SF brækker midt over på grund af uenighed om hvordan man skal tackle følgevirkningerne; derefter falder »Det røde Kabinet« fra hinanden	Pundet devalueres
21.1.1968	Amerikansk B-52 med 4 brintbomber styrter ned i Grønland	
Januar 1968	Folketingsvalg. Hilmar Baunsgaard danner regering med V og K	
Efteråret 1968		Richard M. Nixon vinder over Hubert Humphrey
1970		Nasser dør af hjertetilfælde
Sommeren 1970	»Det ny Samfund« etablerer sommerlejr i Frøstrup, Thy (Frøstruplejren, Thylejren)	
Slutningen af 1970	Krise på B&W Skibsværft. Der nedsættes 3-mandsudvalg som afgiver rapport februar 1971	
1971	Balling & Bahs udsender » <i>Olsen-Banden i Jylland</i> «	
11.9.1971		Khrusjtjov dør i Moskva
10.1.1972	Aksel Larsen dør	
1972		De to Tysklunde anerkender hinanden. <i>Grundlagstraktaten</i> underskrives
Oktober 1972	Danmark beslutter ved folkeafstemning at gå ind i EF (EU) fra beg. af 1973. J. O. Krag træder tilbage som statsminister og efterfølges af Anker Jørgensen	
1974	Jan Bonde Nielsen overtager ledelsen af B&W	
1974-1977	Havnen i Hanstholm udvides med et havnebassin	

1975		USA trækker sig ud af Sydvietnam som derefter kolliderer. Efter kort tid forenes Nord- og Sydvietnam
1978	J. O. Krag dør i Skiveren	
1982		3' Havretskonference
1980	Inge-Lise Wagner ansættes som præst i Hanstholm m.v. først som hjælpepræst, senere som sognepræst. Efter forskellige problemer og et par sager i provsteretten afskediges hun i marts 1988	
1985	Grønland udtræder af EF	
1985	Maleren Kirsten Kjær dør	
1987	Eyvind Bartels dør	
1988		Den litauiske opposition organiserer sig i forskellige reformbevægelser; året efter forlanger man selvstændighed
9.11.1989		Der går hul i Berliner-muren (<i>Den Kolde Krig</i> afsluttes)
1989	Finansudvalget tiltræder at staten kan sælge ejendomme i Hanstholm til beboerne (salget går imidlertid trægt; i december 2001 besluttet at sælge til kommunen med henblik på dennes videresalg)	
1990		Første frie valg i Litauen. Nationalistbevægelsen Sajudis vinder; 11.3.1990 erklærer man sig selvstændig
3.10.1990		Tyskland genforenes
Januar 1991		USSR's præsident - Gorbatjov - mener at litauerne må acceptere sovjetrussisk overhøjhed. Nogle dage efter stormer sovjetrussiske tropper TV-tårnet i Vilnius - 15 bliver dræbt, mange såret.
Februar 1991		Warszawa-pagten opløses
August 1991		En gruppe <i>gammelkommunister</i> forsøger kup; de internerer Gorbatjov, men væltes til side
August 1991	Danmark optager diplomatiske forbindelser med Litauen (Estland og Letland); 27.8.1991 fulgte EU-landene, 6.9.1991 USSR.	
December 1991		USSR opløses
Slutningen af 1991		»Neva«'s sidste produktionsrejse
1992	Kim Bøgh ophugger fiskeriinspektionsskibet »Fylla« i Nakskov	

1993	EU beslutter <i>Københavnskriterierne</i> - det vil sige de kriterier ansøgerlande skal leve op til for at blive optaget i EU	
April 1993	Omfattende fiskerikonflikt	
31.8.1993		Sidste russiske tropper forlader Litauen
1993-1998		Litauen: Den tidligere kommunistleder Algirdas Brazauskas er præsident
1994		Litauen ansøger om optagelse i NATO
28.1.1994	Jan Trøjborg tiltræder som trafikminister	
10.11.1994	Arbejdsretten frikender en fiskemelsfabrik i Hanstholm for uberettiget at have hjemsendt medarbejdere under en fiskerikonflikt	
1995	Danmark indgår forsvarsaftale med de baltiske lande	
1995		Norsk Shell vil dumpe »Brent Spar« ved North Feni Ridge ... Greenpeace iværksætter aktion og forhindrer dumpningen
1995	Kim Bøgh søger om tilladelse til at ophugge destroyere på det gamle værft i Nakskov	
5.2.1995		4 litauiske skibe - bl.a. »Neva« - afgår fra Klaipeda med kurs mod Bilbao. Alle skibene skal hugges op
8.2.1995	»Jurbarkas« går på grund nogle sømil syd for Møn	
12.2.1995	»Neva« går på grund ved Kællingdal	
14.2.1995	Farvandsvæsenet taler med direktøren for »Neva«'s rederi. Han oplyser at der ikke er olie ombord, at skibet ikke er forsikret og at rederiet er bankerot	
Marts 1995	Den tyske entreprenør Haumesser ytrer interesse for at bjærge »Neva« (ved at trække den væk); han får bjærgningstilladelse 7.7.1995, men opgiver - muligvis på grund af kravet om garantistillelse. Tilladelsen bortfaldt ved dens udløb 1.8.1996	
3.4.1995	Farvandsvæsenet hører Udenrigsministeriet om dets eventuelle interesser i forbindelse med bjærgning af »Neva«	
13.5.1995		Havarirapport om »Neva« trykkes i litauisk avis
11.7.1995	Forsvarsministeriet skriver til den danske ambassade i Vilnius, Litauen, om »Jurbarkas« og »Neva«	
9.8.1995	Politimesteren i Thisted giver Per Johnsen tilladelse til at beholde »Neva«'s redningsbåd	
April 1996	B&W Skibsværft indgiver konkursbegæring og lukker	
Maj 1996	Det tyske firma Bugsier henvender sig til Hanstholm Kommune om bjærgning af »Neva« ... mod betaling	
Sommeren 1996	N. J. Langkilde (MF) stiller spørgsmål til miljøministeren om vrage; spørgsmålene besvares 21.8.1996	

20.8.1996	Kim Bøgh ansøger om bjærgningstilladelse vedrørende »Neva«. Farvandsvæsenet hører derefter en række myndigheder	
5.9.1996	Viborg Amt stiller sig positivt, men stiller en række krav, herunder om garantistillelse	
18.9.1996	Farvandsvæsenet udsteder bjærgningstilladelse til Kim Bøgh (formelt til hans firma Kim Bøgh Entreprise)	
21.10.1996	Kim Bøgh beskriver fremgangsmåden for den forestående bjærgning	
28.10.1996	Viborg Amt offentliggør zonetilladelse og giver oplysning om hvordan man i givet fald skal klage herover	
November 1996	Hanstholm Kommune miljøgodkender K.B. Entreprise	
November 1996 ff.	Kim Bøghs firma - Kim Bøgh Entreprise - går konkurs. Herefter overtager han og en række af hans folk Euro Invest 12 ApS. Han ansøger 3.2 .1997 om at bjærgningstilladelsen overføres til dette firma, hvad der accepteres af Farvandsvæsenet efter at man har hørt de berørte myndigheder (25.2. 1997)	
30.12.1996	Bjørn Westh tiltræder som Trafikministerter, han efterfølger Jan Trøjborg	
Januar 1997	Per Johnsen har et læserbrev i »Thisted Dagblad«. Overskriften er: Russisk roulette. Johnsen advarer mod at der etableres skibskirkegårde på danske kyster og mener at bortskaffelsen af vrage som »Anna« og »Neva« må være en statsopgave	
8.4.1997	Arbejdstilsynet har møde med Kim Bøgh med henblik på en generel drøftelse af arbejdsforholdene for den kommende arbejdsplads. Nyt møde afholdes 10.4.1997	
23.4.1997	Arbejdstilsynet og SID i Hanstholm mødes med anledning i en klage fra SID	
1.5.1997	Lollands Bank stiller bankgaranti for Euro Invest	
Begyndelsen af maj - midten af oktober 1997	Politimesteren opsætter afspærring på stranden ved Kællingdal	
16.5.1997	Der går ild i »Neva«. Brandinspektøren beslutter at lade skibet brænde ud og ikke at gøre forsøg på slukning	
21.5.1997	Arbejdstilsynet besigtiger »Neva« og konstaterer ikke asbest ombord (bl.a. fordi motoren er udtaget). Man orienterer dog Euro Invest om at der <i>kan</i> være asbest i tankisolering og andre installationer [muligvis kunne der også være asbest omkring kabys m.v?]	
30.5.1997	Miljøkonsulent Henning Rasmussen og faglig sekretær Niels Jensen - begge fra SID - besøger Kim Bøgh på stranden ved »Neva«. De ønsker oplysninger og et møde. De udbedte oplysninger kommer ikke, derefter afsender man 1' strejkevarsel	

10.6.1997	Arbejdstilsynet besigtiger arbejdspladsen (besøget giver anledning til 5 påbud og 1 forbud). Nogle af påbuddene begynder man at efterkomme mens Arbejdstilsynet er tilstede. Det konstateres at der er oprettet sikkerhedsorganisation	
10.6.1997	Visse ændringer af Arbejds miljøloven (arbejdspladsvurdering)	
12.6.1997	Arbejdstilsynet giver påbud til Euro Invest om velfærdsfaciliteter; desuden påbydes at sikkerhedsgruppens medlemmer gennemfører § 9-uddannelse; endelig påbydes rækværker ved åbninger i skibsdækket	
13.6.1997	Arbejdstilsynet besigtiger arbejdspladsen og der gives forbud mod arbejde på grund af problemer med transportvejen (gummiflåde uden rækværk og redningsveste); det konstateres at wire <i>ikke</i> blot går rundt om skibsmast på stranden, men føres gennem wireblok som er hægtet på masten	
16.6.1997	SID har etableret strejke mod Euro Invest, det vil sige mod arbejdet på »Neva« (dette berører umiddelbart ingen, da der ikke er beskæftiget SID'ere)	
22.6.1997	Arbejdstilsynet besigtiger arbejdspladsen (der anvendes nu motorbåd, men der mangler redningsveste; der udstedes påny forbud; endvidere udstedes forbud mod brug af traktor)	
24.6.1997	Søfartsstyrelsen besigtiger arbejdspladsen: Forholdene var i orden	
25.6.1997	SID påbegynder videooptagelser ved Kællingdal. I løbet af sommeren trykker SIDs »Fagbladet« artikel mod Kim Bøghs aktiviteter på »Neva«	
Sommeren 1997	Peter Sand Mortensen gennemgår »Neva«-sagen i »Æ Blå«. SID vil ikke acceptere »platugler«	
26.6.1997	Arbejdstilsynet besigtiger arbejdspladsen: Forbuddene var efterkommet	
1.7.1997	John Madsen med flere besøger Kællingdal m.v.	
1.7.1997	Arbejdstilsynet fremsender revideret påbud om velfærdsfaciliteter	
2.7.1997	SID's miljøkonsulent, Henning Rasmussen, og faglig sekretær Niels Jensen skriver til Viborg Amt. Man bemærker at Kim Bøgh ikke overholder de betingelser amtet har stillet	
8.7.1997	SID i Hanstholm klager til Arbejdstilsynet i København over Kredsen i Viborg Amt; uddybes 23.7.1997; 28.7.1997 fremsender videodokumentation	
15.7.1997	Politiet besigtiger Kællingdal og finder afspærringen tilstrækkelig (brev herom sendes til SID 24.7.1997 som svar på klage derfra)	
21.7.1997	Arbejdstilsynet besigtiger arbejdspladsen og Hanstholm Campingplads hvor de ansatte var indkvarteret [det er Tilsynet der bruger udtrykket <i>de ansatte</i>]; man vejleder om anhugning, eftersyn, krancertifikat m.v.; man konstaterer at alle <i>ansatte</i> havde værnefodtøj	
29.7 og 31.7.1997	Arbejdstilsynet modtager yderligere videooptagelser fra SID om kranarbejde på skibet, anhugning og arbejde på steder hvor der er nedstyrtningsfare	

4.8.1997	Thisted Politi er på stranden ved Kællingdal	
5.8.1997 (6.8.1997)	Arbejdstilsynet besøger arbejdspladsen og giver påbud ang. oprydning og adgangsveje (senere gives der forskellige andre påbud og vejledninger)	
8.8.1997	Arbejdstilsynet besigtiger arbejdspladsen, der afgives påbud vedrørende. ståltove og tovlåse	
12.8.1997	Kim Bøgh accepterer påbud om adgangsveje	
15.8.1997	Euro Invest meddeler Arbejdstilsynet at man er ved at få tilmeldt sikkerhedsgruppens medlemmer til et § 9-kursus (Arbejdstilsynet fulgte - forgæves - op 25.8.1997 og vil følge op igen). 1.9. modtages besked om tilmelding	
15.8.1997	Kim Bøgh drøfter situationen med Peter Sand Mortensen, formand for SID i Hanstholm	
15.8.1997	LO afsender 2' sympatikonfliktvarsel til Dansk Arbejdsgiverforening	
27.8.1997	TV-diskussion: »TV/Midt-Vest« med deltagelse af bl.a. Kim Bøgh og Peter Sand Mortensen	
28.8.1997	Sympatikonflikt etableres ved normal arbejdstids begyndelse	
28.8.1997 kl. 15.57	Entreprenør Tage Andersen trækker sin lastvogn ud	
29.8.1997	Arbejdstilsynet afgør klager fra SID	
6.9.1997	Arbejdstilsynet besigtiger arbejdspladsen, man konstaterer at polygrab er forsvarligt repareret	
6.9.1997	Artikel i »Thisted Dagblad« om at staten vil fjerne »Anna« ved Bornholm, men ikke »Neva«. Man undrer sig i Hanstholm	
7.9.1997	EuroInvest skal være erklæret konkurs, mener Arbejdstilsynet	
10.9.1997	Arbejdstilsynet skriver til Kim Bøgh (formelt til hans firma) om kranførercertifikat og eftersyn af gravemaskine (der har monteret polygrab)	
10.9.1997	Peter Sand Mortensen, SID, klager til forsvarsminister Hans Hækkerup over Farvandsvæsenets sagsbehandling	
30.9.1997	Kim Bøgh har fremskaffet et 17 tons hydraulikstempel som skal bruges til at trække »Neva« ind. Han må opgive, da John Madsen returnerer stemplet	
7.11.1997	Farvandsvæsenet besvarer en række klager fra SID	
November 1997	Kommunalvalg	
18.12.1997	SID skriver til Danske Vognmænd om at der er konflikt mod Euro Invests arbejde med ophugning af »Neva«	
23.12.1997	SID klager til Arbejdstilsynet	
Januar 1998		Litauen: Valdas Adamkus vælges som præsident (imod Arturas Paulauskas)
7.1.1998	Danske Vognmænd skriver til SID at man ikke mener at man har udført konfliktramt arbejde	

Februar 1998	Ove Kanstrup har et læserbrev i »Thisted Dagblad«. Overskriften er: »Neva« - et SID-monument. Kanstrup er irriteret over at den faglige konflikt har forhindret at »Neva« bliver fjernet	
4.2.1998	Møde mellem SID i Hanstholm og firmaet Aage Espersen & Søn A/S i Skive. Firmaet fastholder at man ikke har udført konfliktramt arbejde	
1.3.1998	Euro Invest v/ Kim Bøghs bjærgningstilladelse udløber; den søgtes ikke forlænget. Ved udløbet blev stranden ryddet. Oprindelig tilladelse til K. B . Entreprise gik til 1.10.1997	
6.3.1998	Arbejdstilsynet (direktoratet i København) besvarer en række klager fra SID	
29.4.1998	Harald Kjølner (V) stiller spørgsmål i Folketinget om fjernelsen af »Anna«. Trafikminister Sonja Mikkelsen svarer 12.5.1998	
25.5.1998	Steen Gade (MF for SF) stiller en række spørgsmål til Miljøministeren der har afsæt i »Neva«-sagen. Spørgsmålene besvares 17.7. 1998	
9.6.1998	LO konstaterer over for SID at man ikke mener at man kan udrette mere (noget) over for Aage Espersen & Søn A/S	
23.7.1998	Politimesteren i Thisted skriver til justitsministeriet og lægger op til at han iværksætter en bjærgning på statens regning. Et par måneder senere (17.9.1998) udbeder ministeriet sig en udtalelse fra rigspolitichefen	
Sommeren 1998	Euro Invest v/ Kim Bøgh indbringer LO og SID for Arbejdsretten. Man hævder at sympatikonflikten ikke er berettiget og skal hæves	
4.8.1998	Steen Gade (MF for SF) stiller påny en række spørgsmål til miljøministeren der har afsæt i »Neva«-sagen. Spørgsmålene besvares 3.11. 1998	
13.8.1998	SIDs sidste videooptagelser ved Kællingdal	
15.8.1998	Bankgaranti frigives til LM Handel ApS (dvs. at Kim Bøgh og John Madsen er »helt ude«)	
23.8.1998	Sonja Mikkelsen tiltræder som Trafikminister, hun efterfølger Bjørn Westh	
September 1998	Peter Sand Mortensen skriver lederartikel i »Æ Blå«. Han skriver at SID ikke ønsker at kommunikere med »Thisted Dagblad«'s lokalredaktør i Hanstholm, Jens Fogh-Andersen	
5.11.1999	»Bajorai« strander ved Nexø Havn	
30.11.1998	Rigspolitichefen udtaler sig om politimesterens brev af 23.7.1998	
Påske 1999	Trafikminister Sonja Mikkelsen var på privat besigtigelse ved »Neva«	
30.8.1999	Arbejdsretten frikender LO og SID i dén sag Euro Invest v/ Kim Bøgh havde rejst	
30.8.1999	Justitsministeriet svarer politimesteren i Thisted; samme dag videresender man hans brev m.v. til trafikministeriet	
Oktober 1998	Diskussion i Hanstholm om fjernelsen af »Det Gule Hus«, bl.a. læserbrev i »Thisted Dagblad«	

Juni 1999	Peter Sand Mortensen skriver lederartikel i »Æ Blå«. Han skriver om forårets konflikt på arbejdsmarkedet, han gentager at SID ikke ønsker at kommunikere med »Thisted Dagblad«'s lokalredaktør i Hanstholm, Jens Fogh-Andersen og han slutter med at skrive at man har foretaget sig forskelligt for at få staten til at fjerne »Neva«	
3.7.1999	Lokalredaktør Jens Fogh-Andersen går til genmæle mod Peter Sand Mortensen i en kommentar i »Thisted Dagblad«	
19.11.1999	Sonja Mikkelsen forelægger aktstykke for Finansudvalget om fjernelsen af »Neva«. Finansudvalget tiltræder	
23.2.2000	Jacob Buksti tiltræder som Trafikminister, han efterfølger Sonja Mikkelsen	
25.4.2000	Kystinspektoratet (det senere Kystdirektoratet) udbyder fjernelsen og bortskaffelsen af vraket »Neva«; man vælger Karsten Rasmussen A/S til at gennemføre opgaven	
Juli 2000 - November 2000	Karsten Rasmussen A/S fjerner og bortskaffer »Neva«	
1.1.2001	Hanstholm Kommune og Viborg Amt overtager Hanstholm Havn (tidligere statshavn)	
24.1.2001	Trafikforlig som bl.a. indbefatter anlæg af en længe diskuteret omfartsvej ved Nors	
Juni 2001	Østre Landsret idømmer Kim Bøgh 3 års fængsel for transport af hash til Danmark. Dommen ankes til Højesteret som har nedsat straffen. Da Kim Bøgh har siddet varetægtsfængslet en længere periode i 2000 - hvoraf en stor del i isolation - er det kun en mindre del af straffen han skal afsone	
August 2001	Arbejdstilsynet udsender <i>vejledning om ophugning af skibsvrag uden for faste arbejdssteder</i>	
Oktober 2001	Jacob Buksti forelægger aktstykke for Finansudvalget om fjernelsen af »Bajorai«. Finansudvalget tiltræder	
November 2001	Kommunalvalg	
27.11.2001	Flemming Hansen tiltræder som Trafikminister, han efterfølger Jacob Buksti	
December 2001 ff.	Folketinget drøfter anlægget af omfartsvej ved Nors (vedtages i begyndelsen af 2002)	
December 2001	Trafikminister Flemming Hansen forelægger aktstykke for Finansudvalget om salg af statsejendom i Hanstholm til kommunen med henblik på videresalg. Finansudvalget tiltræder	
Efteråret 2001 / Foråret 2002	Retten i Nykøbing behandler skrotsagen som er rejst mod John Madsen, Lene Madsen, Kim Bøgh med flere.	

1700-TALLET: JØRGEN MYGIND PÅ NØRTORP

I årenes løb er mange hundreder skibe grundstødt eller slået til vrag på den jyske vestkyst - også i nærheden af hvor "Neva" gik på grund i 1995. En af anerne i vores familie var proprietær Jørgen Mygind, der boede på Nørtorp ved Ræhr, tæt på Hamborg og Kællingdal. Han havde tilbage i 1700-tallet forpagtet nogle af "forstrandsrettighederne" i området, og det indebar, at han skulle stå for indbringning af vraggods og for, at godset bagefter kunne blive solgt til fordel for ejere og bjærgningsfolk. På et tidspunkt foreslog han, at man solgte effekterne stykvis i stedet for under ét, idet han regnede med, at det ville give større udbytte til alle parter.

Cai Mygind i Tømmerby ved Frøstrup, der har studeret slægtens historie og skrevet bøger om den, har fortalt os, at skudehandelen på Norge - og især fra Vigsø - førte til mange strandinger og tab - men at strandingerne var med til at give egnens beboere en ekstra indtjening. Han har vist os, at man i »Jydske Efterretninger« udførligt har skrevet om Myginds gård i 1791, fordi den var sat til salg efter hans død samme forår. Et stykke nede i beskrivelsen finder vi denne passage, som man må huske er fra en tid, hvor man *begyndte* de store godsudstyknings: »Bønderne er i god stand og kan for det meeste svare, hvad de bør, hvortil de - destoværre ofte - indtreffende Strandinger, der forskafter dem god Fortjeneste, meget bidrage«.

Formodentlig har hans Søn Hr. Niels Juul eller nogen af hans Brødre haft Gaarden indtil 1688. da den kom i Justitsraad Hans August von Pagelfens Eie, som døde 1723. Hans Enke Fru Charlotta Amalia von Span til Hørbygaard giftede sig igien 1727. med Conferensraad og Præsident Braëm, som 1749. solgte Nørtorp til Krigsraad Jens Clementin og Fru Christina Langballe af Nebel. Siden Cancelleraad Scavenius. Nu værende Eier Jørgen Mygind beboer og bruger selv Gaarden. Til Gaarden høre Kærr, Høstede og Biøer Kirker. Høvedgaards Tægt 47. Eder. 4. Skpr. 1. Sk. Mølle Ryld 4. Eder. 2. Skpr. Bøndersgods 229. Eder. 2. Skpr. 1. Sk. 4. Alb. Tiender 40. Eder.

D. Atlas Tom. V.

Beskrivelse af Nørtorp i Erik Pontoppidans »Danske Atlas« der blev udgivet på Jørgen Myginds tid.

art end før i tiden. I »Neva«'s tilfælde er alle ting viklet ind i hinanden, men særligt påfaldende er, at vraget blev til et *miljøproblem*, og dermed kom til at ligne andet, der er efterladt fra Sovjetunionen.

Et sted i et arkiv har Cai Mygind desuden fundet en regning fra Jørgen Myginds svoger - Anders Hald fra Tousgård. Anders Hald skulle have ikke mindre end 55 rigsdaler for at have stillet vagt ved 5 forskellige navngivne vrage, der alle må være forulykket omkring 1790.

Historien gentager sig, kan man sige, men ikke på samme måde - for når skibe grundstøder på vestkysten i dag, er omstændighederne, konsekvenserne og perspektiverne af en noget anden

Vi påtænker at se nærmere på forholdene før i tiden, herom (til sin tid) på »Neva«'s internetside.

HUGO GROTIUS



Hugo Grotius. Foto: AMR.

Hugo Grotius [på Hollandsk: Huig de Groot] regnes for en af Folkerettens grundlæggere. Han var født i Delft i Holland i 1583 - og døde i Rostock august 1645; 'billedet' hænger på en husmur sammesteds.

Grotius blev anset for at være et religiøst tolerant menneske; han søgte at formulere en Folkeret, der skulle hvile på bredere principper end Kristendommens - den skulle hvile på en evig eller fundamental 'Naturret'.

Grotius nærede en forestilling om at Staten var udsprunget af frie menneskers sammenslutning, af en slags Samfundspagt - en forestilling som dog næppe har historisk grundlag. Denne forestilling var en vigtig præmis for hans arbejder.

Hans juridiske hovedværker er »*Mare Liberum*« der formulerer princippet om at alle nationer har ret til at færdes frit på havet - og »*De jure belli et pacis*« (Om Krigens og Fredens Ret). Begge værker har haft stor betydning for udviklingen af International Ret.

På vores tid stiller tingene sig anderledes. Man kan måske sige at Grotius' præmis *virkeliggøres* i de demokratiske samfund. *Demokratiet* er ikke kommet af sig selv; det er kommet, fordi befolkningerne har tilkæmpet sig det - over temmelig lang tid -

og fordi de har organiseret sig mod dem der havde magten, hvad enten dette var en konge eller en adel eller det eventuelt var en kolonimagt i det fjerne.



Havet ud for Cuba 1962. Et sovjetrussisk fragtskib er (i baggrunden) ved at sejle hjemover - sandsynligvis med en ladning missiler. Transporten overvåges af et amerikansk fly og marinefartøj.

KONGELIG ANORDNING NR. 224 AF 16.4.1999

Anordning om fremmede orlogsfartøjers og militære luftfartøjers adgang til dansk område under fredsforhold

VI MARGRETHE DEN ANDEN, af Guds Nåde Danmarks Dronning, gør vitterligt:

Herved fastsættes følgende bestemmelser for fremmede orlogsfartøjers og militære luftfartøjers adgang til dansk område under fredsforhold:

Kapitel 1

Almindelige bestemmelser

§ 1. Anordningen gælder fremmede orlogsfartøjers og militære luftfartøjers adgang til dansk område under forhold, hvor såvel Danmark som den stat, fartøjet tilhører, befinder sig i fredstilstand.

Stk. 2. Andre skibe, som ejes eller benyttes af en fremmed stat, og som ikke udelukkende anvendes til kommercielt formål, ligestilles med fremmede orlogsfartøjer ved anvendelse af anordningens bestemmelser.

Stk. 3. Ved gennemfart forstås den i folkeretlig forstand uskadelige gennemfart.

Stk. 4. Hvor der i anordningen fordres forudgående tilladelse, bør anmodning herom fremsættes mindst 10 hverdage i forvejen. Hvor der ved gennemfart fordres forudgående anmeldelse, bør denne foretages mindst 3 hverdage før den ønskede gennemfart.

Stk. 5. Forsvarsministeren kan gøre undtagelse fra anordningens bestemmelser.

§ 2. Ved dansk område forstås i denne anordning dansk landområde og dansk søterritorium samt lufrummet derover.

Stk. 2. Dansk søterritorium udgøres af ydre og indre territorielt farvand i henhold til de til enhver tid gældende bestemmelser herom.

Kapitel 2

Orlogsfartøjer

§ 3. Fremmede orlogsfartøjer må under gennemfart af ydre territorielt farvand ikke stoppe eller ankre, medmindre tilladelse hertil forud er indhentet ad diplomatisk vej, eller at dette følger med almindelig sejlads og navigation eller nødvendiggøres af force majeure eller nød.

Stk. 2. Såfremt flere end 3 orlogsfartøjer af samme nationalitet inden for samme tidsrum agter at foretage gennemfart af Store Bælt eller Sundet skal anmeldelse derom forinden ske ad diplomatisk vej. Anmeldelse er ikke fornøden for de i § 1, stk. 2, nævnte fartøjer.

§ 4. Orlogsfartøjer kan foretage gennemfart af eller opholde sig i indre territorielt farvand, når tilladelse hertil forinden er indhentet ad diplomatisk vej.

Stk. 2. Gennemfart af Hollænderdybet/Drogden samt gennemfart af Lille Bælt og den i forbindelse hermed nødvendige sejlads ad korteste rute gennem indre territorielt farvand mellem Fyn, Endelave og Samsø kan dog finde sted, når anmeldelse derom forinden er sket ad diplomatisk vej.

§ 5. De i § 3 og § 4 nævnte tilladelser og anmeldelser er ikke nødvendige for fartøjer i nød. I sådanne tilfælde skal fartøjet afgive internationalt signal herom samt underrette dansk sømilitær myndighed - eventuelt gennem en dansk kystradiostation.

§ 6. Orlogsfartøjer må ikke uden særlig tilladelse inden for dansk søterritorium udføre videnskabelig eller militær aktivitet.

Stk. 2. Undervandsbåde skal på søterritoriet sejle på overfladen.

Stk. 3. Orlogsfartøjer skal inden for dansk søterritorium føre orlogs- eller nationsflag. Under ophold i havn kan dog flages i henhold til traditionelle flagføringsbestemmelser.

Kapitel 3

Militære luftfartøjer

§ 7. Militære luftfartøjers flyvning over eller landing på dansk område kræver forud indhentet tilladelse ad diplomatisk vej.

Stk. 2. Tilladelse til overflyvning af eller landing på dansk område vil kun kunne gives under forudsætning af, at der forud for flyvningen til pågældende danske lufttrafiktjenesteorgan afgives en normal ICAO-flyveplan (International Civil Aviation Organization), og at flyvningen i øvrigt gennemføres i overensstemmelse med de af ICAO givne retningslinier samt de af danske luftfartsmyndigheder i tilslutning hertil givne bestemmelser.

Stk. 3. Bestemmelserne gælder ikke luftfartøjer i nød samt luftfartøjer, der med danske myndigheders billigelse udfører flyvninger i humanitært øjemed.

§ 8. Militære luftfartøjer må ikke inden for dansk område uden særlig tilladelse udøve videnskabelig eller militær aktivitet.

Stk. 2. Det er tilladt militære luftfartøjer at medføre fast installeret armering uden ammunition samt fotografiske apparater uden film, videobånd, disketter eller andre former for registrering af fotografisk materiale. Elektronisk udstyr, udover hvad der er nødvendigt af hensyn til luftfartøjers navigation, må ikke anvendes af militære luftfartøjer over dansk område.

Kapitel 4

Ikrafttræden mv.

§ 9. Anordningen træder i kraft den 1. maj 1999.

Stk. 2. Kgl. Anordning nr. 73 af 27. februar 1976 om fremmede orlogsfartøjers og militære luftfartøjers adgang til dansk område under fredsforhold ophæves.

Givet på Amalienborg, den 16. april 1999

Under Vor Kongelige Hånd og Segl

Margrethe R.

/Hans Hækkerup

BUSTER CRABB 19.4.1956

Links

På nedenstående internetadresser kan man finde noget meget forskelligartet materiale som man kan forsøge at stykke historien sammen af:

<http://www.kcl.ac.uk/lhcm/cats/liddell/li1505d.htm> King's College London Liddell Hart Centre for Military Archives

<http://www.pet.uu.se/staff/robert/Best.html> heri oplysninger om det udsagn som Yigal Serna fik fra den da 90-årige Joseph Zverkin. Zverkin var - angiveligt - tidligere meget højtplaceret i den sovjetrussiske flådes efterretningstjeneste; senere boede han i Haifa, Israel.

<http://www.geocities.com/Heartland/Ranch/7299/crabby33.html> Crabbe Family Pages - The Crabber Vol 3.3

http://www.specialoperations.com/Foreign/United_Kingdom/Royal_Marines/Buster_Crabb.html

<http://www.divernet.com/history/crabb696.htm> artikel fra »Diver«, juni 1996.

<http://www.rnsubmus.co.uk/anrep9798.htm> THE ROYAL SUBMARINE MUSEUM Annual Report 1997/98

http://www.hmsconway.org/famous_conways.html oversigt over folk der har gjort tjeneste på HMS »Conway«. Her nævnes J. Bernard Huttons formodning om at sovjetrusserne ikke dræbte Buster Crabb, men fangede ham og førte ham til Sovjetunionen hvor han fik en ny identitet; han skulle være blevet forvandlet til Kaptajn Lev Lvovich Korablov.

Brug eventuelt din browser til at søge efter **Crabb**, når du har hentet den side du ønsker.

Notits fra internettet:

CDR Lionel Crabb, OBE, GM, RNVR (Ret.) [...] may have been working for PISCES when he disappeared on or about 19 April 1956.

On the above date, on of a state visit to the UK by Soviet leaders Nikolai Bulganin and Nikita Krushchev, and during the attendant stay of three Soviet warships in Portsmouth harbor, Soviet sailors observed a frogman floating between the heavy cruiser "Ordzhonikidze" and the destroyer "Smotryashchi". A vehement Soviet protest followed, protesting "spy activities" so close to naval vessels on a "friendly visit". The British Admiralty issued a statement that the frogman was its own retired CDR Lionel Crabb -- never to be seen again alive -- who apparently was examining the hull of the "Sverdlov" class cruiser with neither the knowledge or the authority of the Admiralty.

14 months later, the badly decomposed body of a man in a black diving suit -- identified as that of Crabb -- washed ashore in Chichester Harbor. Whether this really was Crabb, what he had been up to, and how he died (if this was him) has been the subject of a number of theories and more than one novel over the last forty-five years.

CDR Crabb was using a rebreather apparatus, and may have perished of oxygen poisoning while (presumably) examining the hull of the Russian cruiser. The system would have been dangerous to use below about ten meters depth. Other theories have him slain by Soviet frogmen, or captured and imprisoned in Siberia, or deciding to defect to the USSR and leaving Britain aboard the "Sverdlov" class cruiser. Of course, he could have been killed by Deep Ones who were also looking around the bottom of the cruiser.

One fictionalized account of the "Crabb Affair" is "The Krushchev Objective", by Christopher Crieghton and Noel Hyne (Zebra Books, 1987).

Michael Layne, DGGF#688, theherald@hotmail.com

Deep Ones?

Buster Crabb har to gange været *oppe* i det engelske Underhus i de senere år, og i begge tilfælde var det det daværende konservative medlem fra Torbay - Rupert Allason - der mindede om affæren fra 1956.

Det kunne være fristende at optrykke de to debatter - dels fra februar, dels fra april 1994 - for man får et godt indtryk af hvordan man dengang diskuterede parlamentarisk kontrol med sikkerhedstjenester, og hvordan man i det hele taget diskuterer i det engelske Underhus. Men trods alt ligger debatterne langt væk fra dét der har med »Neva« at gøre, så vi holder os nogenlunde i skindet og trykker herfra kun dé indlæg hvor Crabb bliver nævnt.

Særligt interesserede kan enten selv finde debatterne på internettet (søg for eksempel på ["Buster Crabb" Allason]) eller få dem sendt på en pdf-fil fra os. Send en mail til: BjoernA@post7.tele.dk og skriv: Crabb-debatten udbedes.

Debat i det engelske Underhus, 22.2.1994

Mr. Allason : I would concede that the scrapping of HMS Endurance was one of the most appalling decisions. It was misunderstood by the Argentines.

It is worth explaining one of the reasons for the Falklands conflict and the heavy reliance on GCHQ as opposed to the SIS. On that occasion, GCHQ assured the Joint Intelligence Committee that it would be able to give a considerable lead time for any planned amphibious landing on the Falklands, because it was intercepting and reading the signals of one unit--an amphibious commando unit--stationed on the Andes, overlooking the Chilean frontier.

It was judged that that unit, which was the only one that had been trained in amphibious landing by the Americans at Fort Bragg, was the one unit that would be likely to be deployed against the Falklands. On that occasion, GCHQ gave that assurance to the Joint Intelligence Committee.

But, of course, during and even after the landing at Port Stanley, only conscripts were used, and the unit remained in its position on top of the Andes throughout the conflict. So, by a reliance on technical sources of intelligence, one can disadvantage the human sources. That is where the SIS comes in. That is one of the classic reasons why intelligence is so enormously important.

The question for the House is whether the Bill will help the services to be more effective and efficient. Will it mean more financial support for the organisations that are strapped for cash at the very time when the defence intelligence staff is being chopped? It is my belief that this is an opportunity for the House to give full support to the SIS and GCHQ, because the fact is that this is the first time, as far as I know, that there have been compulsory redundancies in the SIS. It is bad for morale and bad for this country. If we are intent on dismantling our armed services at the rate we are, it is all the more important that we should have an effective trip wire overseas to alert the Joint Intelligence Committee and the Cabinet, so that the appropriate decisions can be made in time.

I hope that one of the messages that the House will give to the SIS and GCHQ is that they are doing an extremely important job and that the resources will be available to monitor the kind of disruption that has taken place in eastern Europe, the activity of the Islamic fundamentalists right across the continent of north Africa, the near east and middle east, and to monitor our own interests in central America and the Falklands, and even in the South African continent.

The truth is that the CIA pays only lip service to oversight. It is an unwieldy and difficult system in the United States. Both the House of Representatives and the Senate have their own separate committees. They are trusted, but only because they have to be. It is worth examining why Congress introduced oversight in the first place. It was as a result of the appalling embarrassments and misconduct that were exposed by the Pope and the Church committees. I would not

want the American example to be followed. There is no reason to in this country.

As for the Canadian model, it is worth pointing out that there is no external intelligence collection service in Canada. There is, however, an effective security agency--the Canadian Security and Intelligence Service. If the Minister wants to look at a model of how a report about an intelligence agency can be published annually without giving away secrets, but with some sanitised case histories that will educate the public and politicians, I would recommend that document as good reading matter.

There have not been any significant leaks from the oversight committee in Canada, or, for that matter, from those in the United States. There has been one resignation from one of the committees in the United States because of the premature release of a report. Apart from one allegation of one CIA asset being lost in the old Soviet bloc, it is widely believed that the trust has been reciprocated and well earned.

Back in 1989, when we debated what was then the Security Service Bill, we were told that the reason for the Bill was the fact that "it was about time". We now recognise, however, that the real motive was to satisfy the European Court. I do not know the precise motive behind this Bill ; perhaps my right hon. Friend the Chancellor of the Duchy will explain when he winds up. I do not know whether there is any really compelling reason for its introduction

The fact is that there have been no scandals to act as a catalyst. There have been no murders ; there are no dead bodies hidden away. There has simply been a lengthy police investigation of the Hilda Murrell case, after which the police clearly concluded that the Security Service had played no part in it. People on the fringes are making a good deal of mischief. Gary Murray--who served as a dog handler in the RAF police--wrote a long and mischievous book about the Hilda Murrell case, and made a series of other allegations about the Security Service. That man operates in the world of fantasy. This country has a proud and honourable record of intelligence gathering. That is because there has been considerable ministerial oversight. It was introduced at quite a late stage in the 1940s, when a Foreign Office adviser was attached to the Secret Intelligence Service. No sensitive operation was undertaken without the consent of that adviser--who was not an SIS career officer, but someone seconded to the SIS on a temporary basis.

The one occasion on which something went wrong occurred in 1956, and involved the Buster Crabb case. Curiously enough, the system appeared to work well ; but on the morning that the Foreign Office adviser received a telephone call asking for authorisation to send a diver under the Russian cruiser the Ordjonikidze in Portsmouth harbour, his father had died. When he received the call, a short time later, he was in

no condition to examine the case in detail. The Prime Minister was severely embarrassed, and considerable effort was made to ensure that there would never again be a lack of political control. Since 1956--when the director-general of the Security Service was imposed on the SIS to prevent any recurrence of what was described as misconduct--virtually all operations of that kind have involved a large element of ministerial approval.

Evidence about the Matrix Churchill case that has surfaced so far--during the trial of Paul Henderson, and at the Scott inquiry--clearly shows that both the Security Service and the Secret Intelligence Service have conducted themselves in an exemplary fashion. I am not sure that I can say the same of the Ministers who signed the public interest immunity certificates, but this may not be the appropriate time and place to refer to that aspect ; Lord Justice Scott is bound to pursue it over the next six weeks.

My concern about the Bill relates to the inclusion of the Security Service, which--by its very nature--is heavily involved in political judgments. About two thirds of its operations now take place in anti-terrorism and-- because it is now so firmly integrated in the criminal justice system--I wonder whether it might more appropriately be subject to the scrutiny of the Select Committee on Home Affairs, and perhaps an annual visit.

I am worried about the relationship between intelligence and security agencies--and the officers responsible for collecting the information--and the criminal justice system. Members of the special and counter-terrorist branches are all police officers ; they all hold warrant cards, and they have all given evidence in the courts at one time or another.

I find it an unattractive proposition for this country's courts to be presented with evidence by Mr. A, Mr. B and Mr. C from behind screens. That is not part of our criminal justice system, and it is not understood abroad : it represents a propaganda coup for the Provisional IRA.

Debat i det engelske Underhus, 27.4.1994

Mr. Allason : I am anxious about any suggestion of guidelines and controls as identified in clause 1 and especially in amendment No. 6. The Secret Intelligence Service has a wide remit and has consistently operated under strict ministerial controls.

I understand that there was only one occasion, in 1956, when it slipped out of that control. That was an unfortunate lapse, which created a considerable internal row and cost Sir John Sinclair, who

was the chief at the time, his job. On that occasion, a surveillance operation conducted under the Ordjonikidze went wrong and Buster Crabb lost his life. The Prime Minister was furious. It turned out that the Foreign Office adviser had lost his father on the morning of the day of the authorisation. As a result, the operation was authorised, with unfortunate and disastrous consequences. I do not know of any other occasion on which the service abused its responsibilities. The organisation would argue that on that occasion it had received full authority and that there had perhaps been an error in providing it.

Since that time the organisation has surely always sought Foreign Office consent and ministerial support for each operation. That is why it has never been the subject of the sort of investigations conducted in the United States by the Church committee, former Vice-President Rockefeller and others.

The organisation certainly has a very clean record on assassinations. I recall Sir Dick White being especially anxious when Graham Greene wrote "The Human Factor" and suggested that the chief of the Secret Intelligence Service would authorise the assassination of a foreigner--or anyone else for that matter. Sir Dick White told me that that allegation was profoundly offensive, partly because such action simply was not structurally possible within the organisation and--more to the point--partly because it gave credence to the mythology that had been created around the SIS, which was that it was prepared to brook murder and mayhem. That is most emphatically not the case.

One consequence of that mythology is that it tends to blur the issue when the SIS is mentioned in a criminal trial. When the Secretary of State opened his remarks on Second Reading he gave an example that is extremely relevant to amendment No. 6, describing a case in which the Secret Intelligence Service had provided clandestine surveillance of a drugs suspect in an unnamed country and had been able to provide information that was of enormous use to the authorities.

My worry is about what will happen when someone is brought to trial in this country and the SIS is referred to. That will offer defence counsel a tremendous opportunity to exact great advantage. Defence counsel will be able to tell the jury, "The SIS is involved in this prosecution and we all know about them. They have assassinated people." He will be able to make many completely irrelevant allegations and may compromise the chances of obtaining a conviction. That is a very real worry, especially as the service has never indulged in criminal investigations and as we have a national drugs intelligence unit to co-ordinate intelligence on suspected drugs offences. The unit was set up by Colin Hewett, a distinguished deputy

assistant commissioner at Scotland yard and a former head of special branch.

7.15pm

I have strong reservations if a straightforward criminal offence such as drug smuggling, which is not a direct threat to the realm, is to be subject to SIS interference and surveillance, just as I have reservations about the Security Service being involved in anti-terrorist operations. Neither organisation has ever involved itself in such activities. One could interpret those developments by suggesting that the services are taking in washing. With the end of the cold war, one would have thought that there would be quite enough for them to do monitoring the proliferation of nuclear, chemical, biological and bacteriological weapons and other important threats to this country. It is worrying that they are actively seeking work on behalf of the regular police authorities, and it may well compromise criminal prosecutions.

Although I oppose amendment No. 6, I very much hope that two messages will go from the House this evening. The first is that ordinary crime will be dealt with in an ordinary way in the Old Bailey, without screens to protect witnesses or anything of that sort that would smack of special treatment for a special crime ; drug smuggling and peddling are criminal offences and should be treated as such. Secondly, the Front-Bench Opposition spokesman should not give any credence to the fact that anything like a shoot-to-kill policy exists ; nor should he discuss it. That is absolute nonsense. As far as I am aware, the only shoot-to-kill policy that exists is that exercised by the Provisional IRA.

Note: Sir John Sinclaire var chef for MI6 fra 1953 til 1956, hvor han blev efterfulgt af Sir Dick White der »sad« til 1968. Sir Dick kom fra stillingen som chef for MI5.

Rupert Allason og Torbay

Rupert Allason er en temmelig farverig person. Han er historiker og forfatter, hvad der fremgår af følgende passager. Han skriver under pseudonymet *Nigel West*.

Ét af de lærde og ærede medlemmer - the right hon. and learned Friend Mr. Roberts fra Rhondda - minde under debatten i 1994 om at Allason er god til at digte:

I know that the hon. Gentleman is an expert at writing fiction, but I wish that he would not exercise that function in relation to what I say.

Hvad der fik Allason til at replicere:

I appreciate what the hon. Gentleman says. On a point of fact, I must explain that I am primarily an historian--I have written 17 books of non-fiction--although it is true that I have made two not very good attempts at writing thrillers, which are fiction.

Allason var medlem af Underhuset i en ti års tid frem til 1997 hvor han tabte med 12 stemmer. Han var flere gange på alvorlig kant med den konservative ledelse - ikke mindst med hensyn til EU-politikken.

I maj 1997 erindrede det nye medlem fra Torbay - Adrian Sanders om sin forgænger og fortalte også om kredsen som ligger ved kysten nær Plymouth. Der er visse ligheder, men også meget store forskelle på forholdene i Hanstholm og Torbay:

I pay tribute to the hon. Member for Clwyd, West (Mr. Thomas), who eloquently provided the House and me with an insight into his constituency. He also paid an eloquent tribute to his predecessors, not that I--being a new hon. Member--have met either one of them. This is my maiden speech, and it is a great honour to be making it.

I am the new Member of Parliament for the constituency of Torbay--the English Riviera. After the general election, I was described in my local newspaper as "Sanders of the Riviera"--a description which we did not dare put on our election posters before the general election, although we may do so at the next one.

It is customary to pay tribute to one's predecessor. Mr. Rupert Allason--who is also known as Nigel West, the writer of spy novels--was a colourful character, and one thing that the Conservative Benches are perhaps missing is some of the colourful characters who lost in the general election. He was certainly one of them.

Rupert Allason was an hon. Member about whom people held strong opinions, one way or the other. Many people thought that he was an excellent Member of Parliament, whereas others held a contrary opinion, which is their right. His constituency will miss him. He had 10 years as an hon. Member, which is a good innings for anyone. With a majority of 12, I would be glad to serve as an hon. Member for 10 years; 10 years in the House--if not longer--would suit me fine.

My constituency is part of the west country, but it is a little different from the rest of the west country. It is an urban and not a rural constituency. I think that I have three farms in my constituency, and I suspect that one of them is a fish farm. As a west country constituency, therefore, it is a little different.

We look out to sea on one side, and we have hills behind us. Beyond them, in the hinterlands, are the moors. Our climate is different from that in the rest of the west country. We are on the Gulf stream and are famed for our palm trees, which are able to survive the winters. The temperatures on our coastline are always one or two degrees higher than they are only a few miles inland, and it is a very pleasant climate for those who have chosen to move to the area to retire. It is a very nice place for retirement, but it is also a very nice place to visit--which is why tourism has been, and remains, our primary industry, although it is not our only one.

Yesterday, I heard the maiden speech of the hon. Member for Brighton, Kemptown (Mr. Turner), and I almost thought that he was describing my constituency. He talked about the facades of Regency houses in Brighton, and the social problems and deprivation that

lies behind them. In my constituency, the palm trees and gardens provide the facade, but behind those we have the same problems.

We also have a problem of low incomes. A characteristic that we share with the rest of the west country is that we have some of the lowest incomes in the United Kingdom. That has been a major problem for many years, but I hope that the Government will be able to do something to lift people out of poverty and give them more opportunity to find work and create wealth themselves. Small businesses are vital to our local economy. Anything that we can do to help small businesses will be good for my constituents.

My constituency also has a major problem with development. Being an urban area, its growth is restricted. There are hills behind it--it was built on seven hills--so it cannot expand any further. Over the years, houses have been converted into flats, which have been converted into even smaller flats, so there is a great deal of overcrowding.

Developers have a beady eye on the green fields which the Government also expect local authorities to use for housing. That must be resisted because the great attraction of our area is its environment. If we build on it, we shall lose our greatest asset. The major challenge facing us is to balance the demand for extra housing and economic activity with the need to protect our environment.

The environment was high on the list of issues that electors mentioned during the campaign. I hope that the Government will strengthen the Environment Agency and that it will enforce higher standards of wa-

ter quality so that our sewerage and water treatment scheme, undertaken by the infamous South West Water, includes secondary as well as primary treatment. Stronger European directives are on their way. The treatment scheme currently envisaged for my constituency offers only primary treatment whereas we need secondary treatment to raise it to the standards to be applied in future. We cannot fall behind other tourist resorts in the south-west which already have what is known as the clean sweep programme.

Many issues were raised during the general election, but I shall pick up only on those that are peculiar to my constituency. That brings me back to the issue of water. We have to pay the highest water and sewerage charges in the country, which means that 3 per cent. of the population are expected to meet the cost of cleaning up 30 per cent. of the nation's coastline. That has to be rectified, given that the area has such low incomes.

I urge all hon. Members, especially those who have never visited my constituency, to come to the south-west for a break and sample what we have to offer. Torbay has a future as a tourist resort. The quality of its accommodation has improved dramatically and we have improved the shoulders of the season for the short-term break. However, we need more help from the Government to promote tourism as the south-west does not get as much help as other regions. We need a fair deal in that respect, as in others.

[Resten af talen som handler om valgeregler, opstilling til EU-Parlamentet m.v. udelades]

Links:

Torbay - se: <http://www.obv.org.uk/electiongen/areaprof/torbay.html>

Artikel af Nigel West [pseudonym for Rupert Allason]:

http://news.bbc.co.uk/hi/english/world/europe/newsid_1243000/1243263.stm

Artikler om Rupert Allasons retssager:

21.1.1998 om Allasons sag vedrørende TV-programmet »Have I Got News For You«:

http://news6.thdo.bbc.co.uk/hi/english/uk/newsid_49000/49430.stm

26.2.1998 om tilladelse til at føre appelsag mod Alastair Campbell (pt. en meget omtalt og omdiskuteret spindoktor og pressechef i Labour). Allason tabte 1' runde i 1996 :

<http://www.law.cam.ac.uk/restitution/archive/englcases/allason.htm>

21.7.1998 om sagen mod Campbell m.fl.: http://news.bbc.co.uk/hi/english/uk/newsid_136000/136960.stm

22.7.1998 om samme: http://news.bbc.co.uk/hi/english/uk/newsid_137000/137509.stm

23.7.1998 om samme: http://news.bbc.co.uk/hi/english/uk/newsid_138000/138291.stm

30.7.1998 om samme: http://news.bbc.co.uk/hi/english/uk/newsid_142000/142548.stm (Allason vandt retssagen, omend kun delvist og nærmest symbolsk)

Andre artikler:

8.9.2001 om Dame Stella Rimington - tidligere chef for MI5 - heri et citat af Allason:
http://news.bbc.co.uk/hi/english/uk/newsid_1532000/1532759.stm

17.10.2001 http://news.bbc.co.uk/hi/english/uk/newsid_1603000/1603826.stm - her nævnes at Allason i sin tid havde øgenavnet *Bermuda-trekanten*, fordi han havde en vis tilbøjelighed til at opholde sig under dé himmelstrøg frem for at være i Underhuset. Det fortælles endvidere at en dommer har beskyldt Allason for at lyve under en retssag. Allason har hævdet at det - i virkeligheden - var ham der havde skrevet John Cairncross' erindringer og at han skulle have penge for sin indsats. Cairncross som mentes at være den 5' mand i the *Cambridge Five* (Philby, Burgess and Maclean m.fl.) døde i 1995. Allason *har* haft med den pågældende bog at gøre, men Cairncross' enke siger at han kun var mellemmand, ikke den egentlige forfatter.

Se nærmere i:

16.10.2001: http://news.bbc.co.uk/hi/english/uk_politics/newsid_1602000/1602821.stm

Biografi og oversigt:

Endelig kan henvises til en artikel hvor der gives et samlet overblik og forskellige biografiske oplysninger:

http://news.bbc.co.uk/hi/english/uk_politics/newsid_1604000/1604713.stm

og til en oversigt over *Nigel Wests* skrivelser:

http://intellit.muskingum.edu/intellsite/uk_folder/ukoverviewswest.html

»NEVA« SKIBSTEGNINGER

$\frac{T}{X}$ HEBA

86.000m × 14.400m × 8.500m

Tegningerne på de følgende sider er *ikke* i den originale målestok

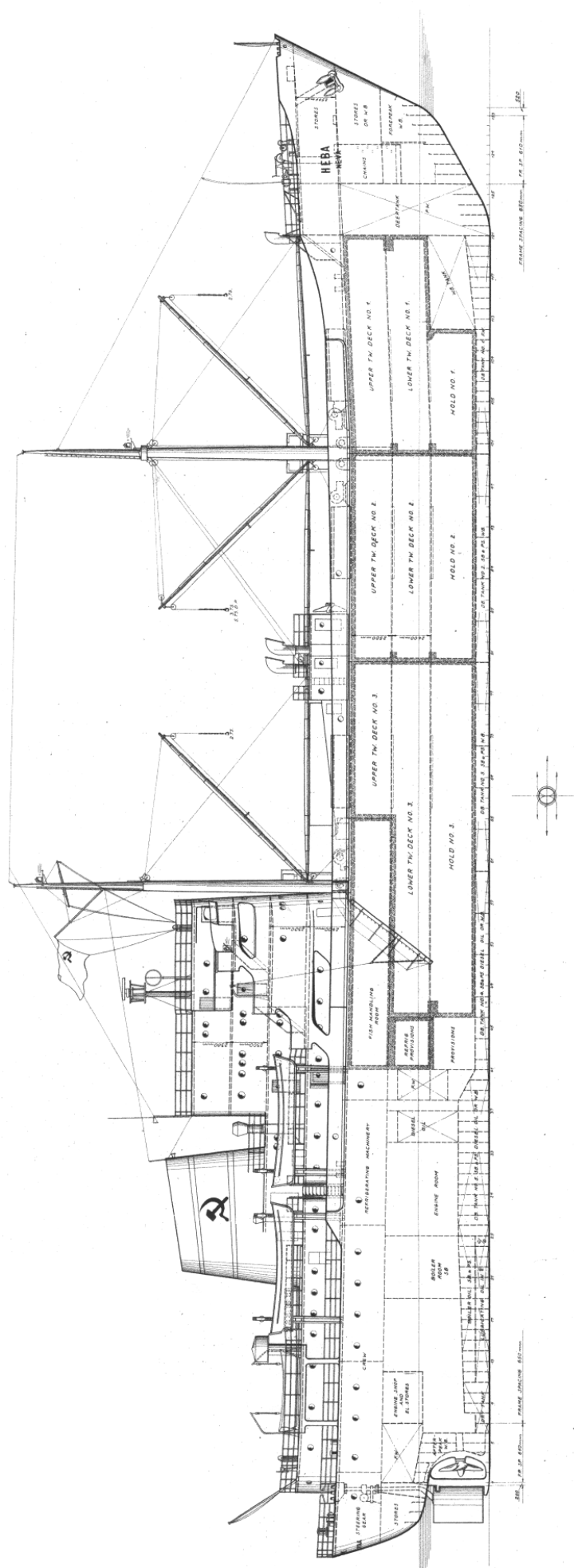


»Neva« på vej mod Kællingdal i skumringen 12.2.1995.

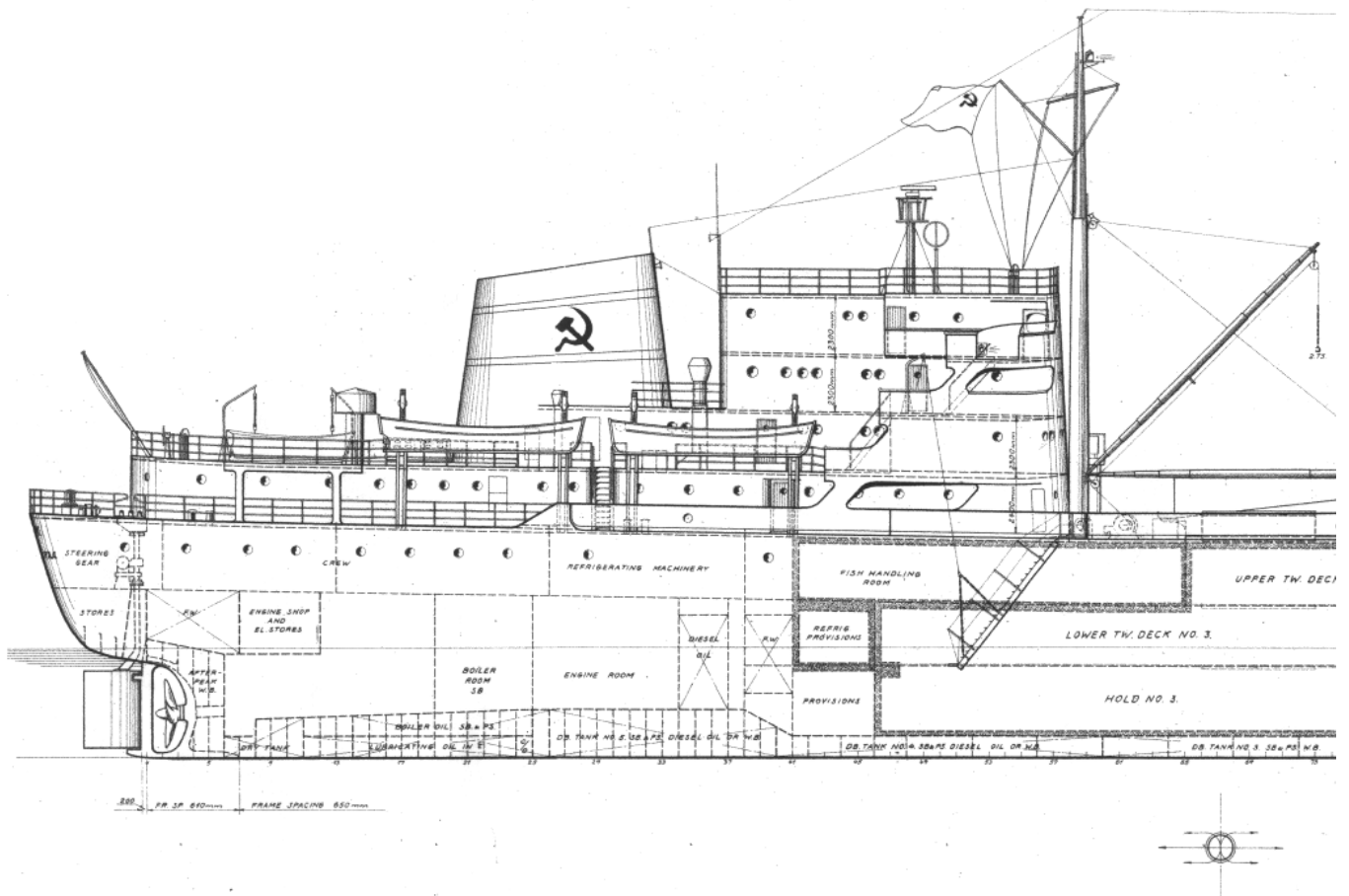
B&W SKIBSVÆRFET	ARBEJDESKART BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSTEGNER KØBENHAVN - DANMARK	MALESTOK	DATE 29-10-1957	EFTERS. 167
		1:100	TEGN JØRGEN JENSEN	GOOK
		A.F.D. APT.		
		FL. NR.	767 / 1.4 (I₂)	GR. NR.
GENERALARRANGEMENT.		BYGN. NR.	767	



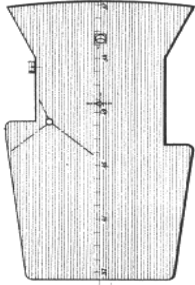
Søsterskibet »Pervomajsk« på prøvetur i Øresund. Vi har desværre ikke et tilsvarende af »Neva«.



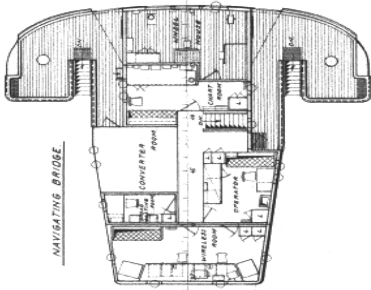
Udsnit



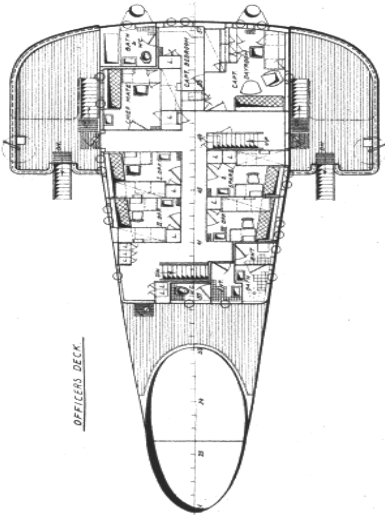
TOP OF WHEEL HOUSE



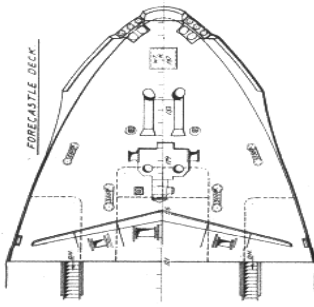
NAVIGATING BRIDGE



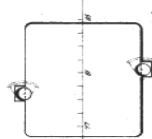
OFFICERS DECK



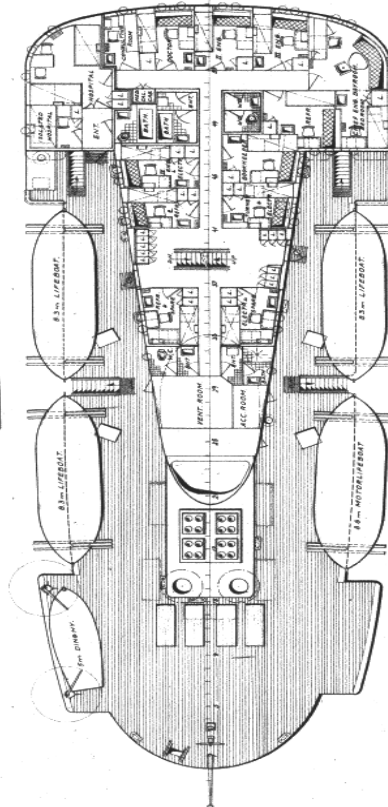
FORECASTLE DECK



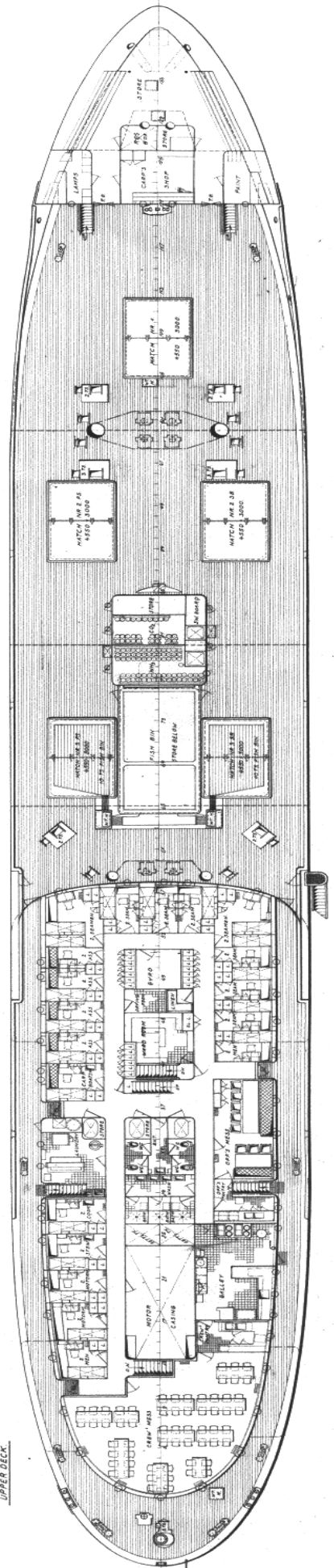
TOP OF CO. HOUSE



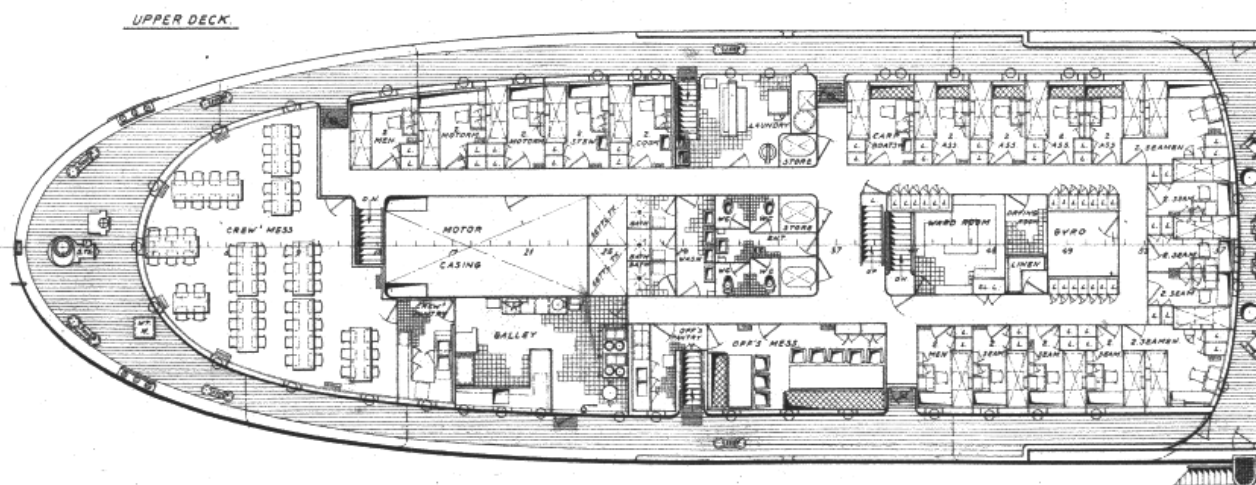
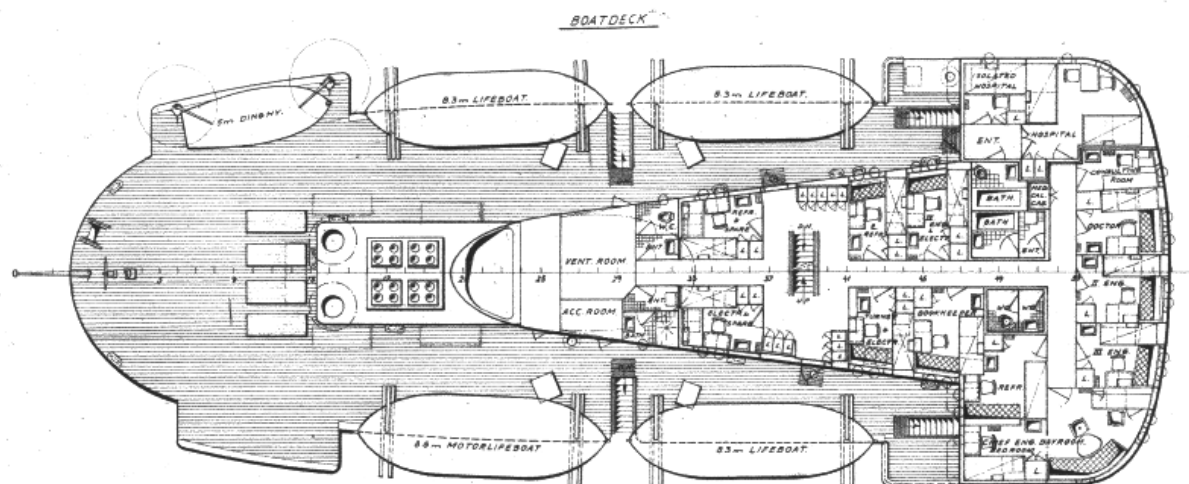
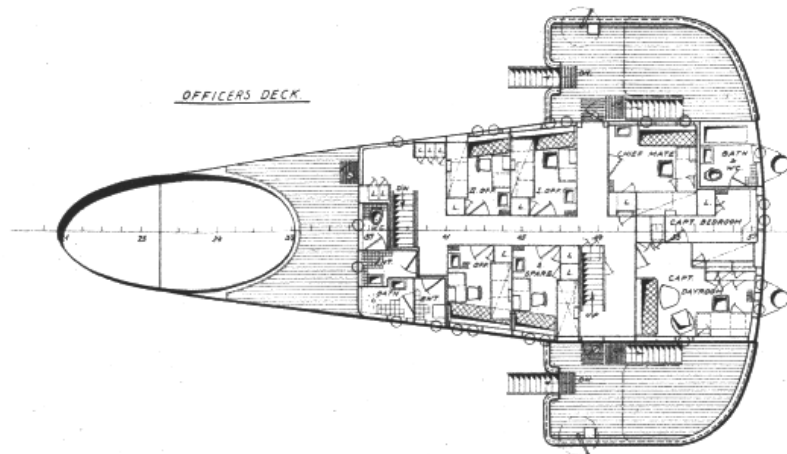
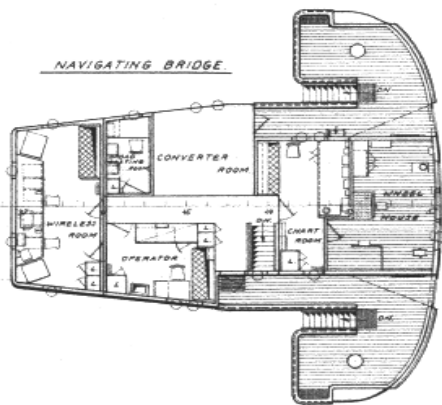
BOAT DECK

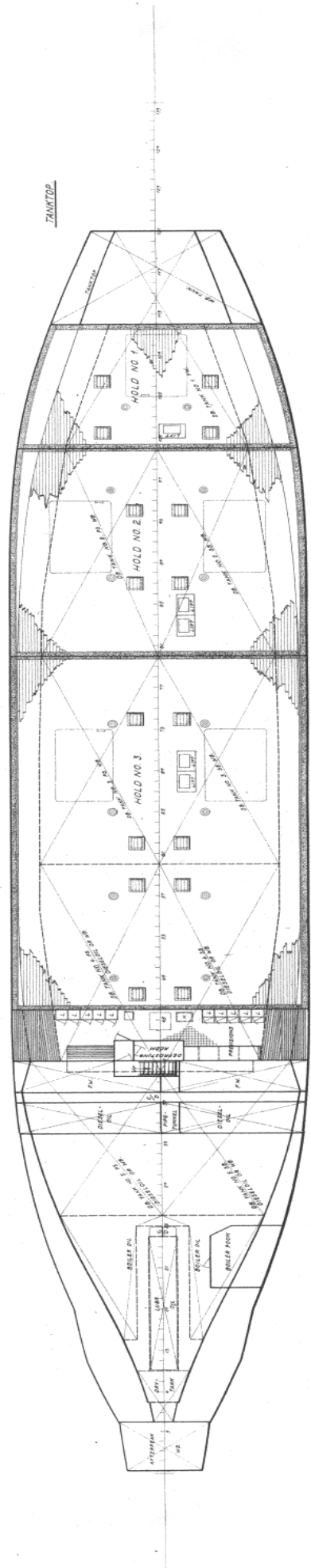
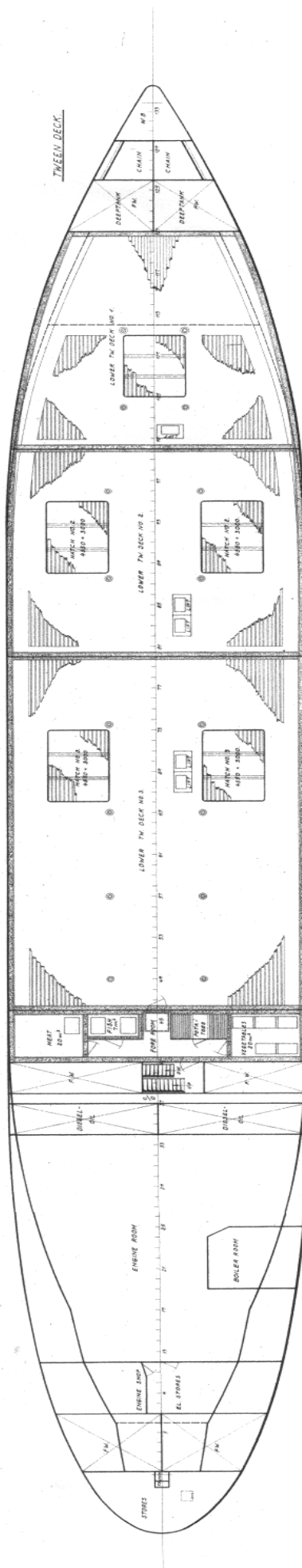
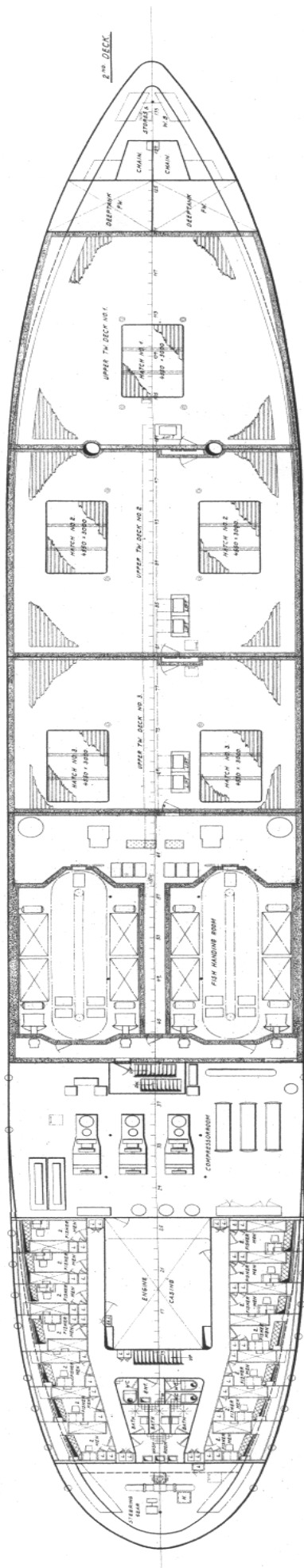


UPPER DECK



Udsnit





The drawing shows a cross-section of a ship's hull. The hull form is defined by a series of points labeled with Roman numerals (I to VII) and Arabic numerals (1 to 10). The keel is shown as a curved line at the bottom. The draft is indicated by a vertical line on the left, and the transverse measurements are indicated by a horizontal line at the bottom. The scale bar at the bottom has two sets of markings: draft in meters (0 to 4.5) and transverse measurements in meters (0 to 7).

Example no 1: Ship in saltwater, draft

How many tons of cargo are loaded?
Draft form 3-09, all + item give point "A" in the salometer diagram

Light ship	2200 tons	
Oil	74	
Fresh water	680	
Crew, provisions and stores	15	
		3049 "

3200 tons

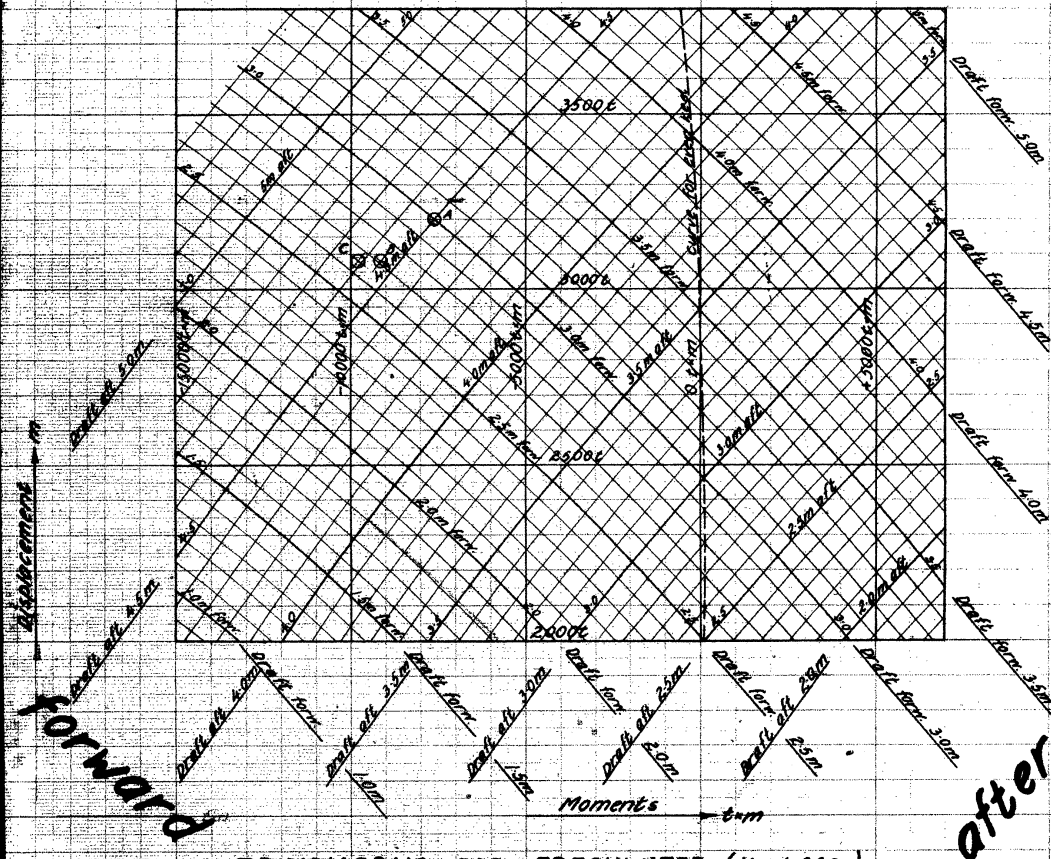
Example no 2: Ship in saltwater, draft: 6' 4.56" Loc. 271m

tons pumped per day	tons pumped per day	tons pumped per day
50 tons of fresh water is pumped from aqueduct to DQ tank no. 1	50	50
600 tons from 27000 sq. ft. 4000 gpm pump B in air separator - diagram	2011	2011
65 tons and from aqueduct	1811	1811
65 tons in D.A. tank no. 1	1800	1800

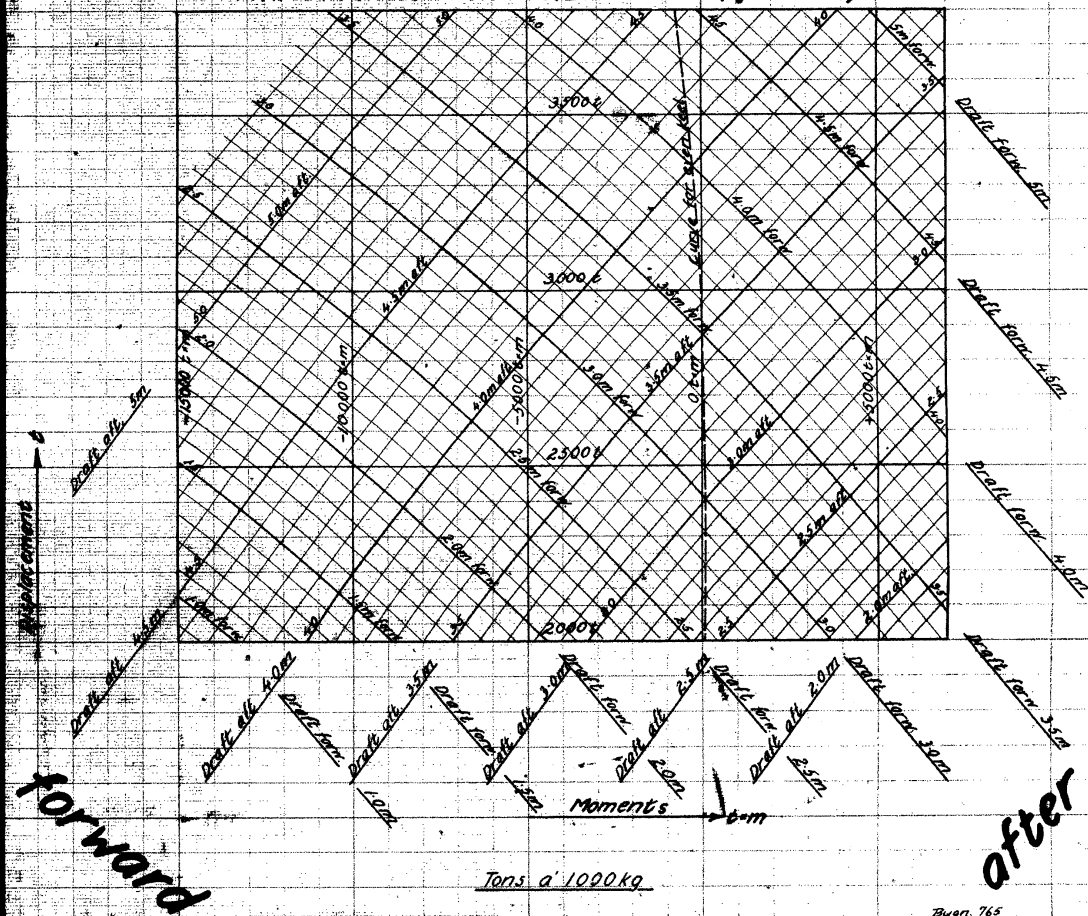
These figures gives point C in the diagram: Draft $\frac{461}{461} =$

Holds	Frame No.	m ² Boles	C. a. G. ad. 2	C. a. G. from 18 years old
Upper Threen Deck No 1	100-121	3275.06	7.41	23.85
Lower Threen Deck No 1	100-121	2644.00	4.93	29.98
Hold No 1	100-112	1657.0	2.33	25.08
Upper Threen Deck No 2	80-100	364.35	7.16	14.60
Lower Threen Deck No 2	80-100	3272.6	4.72	14.79
Hold No 2	80-100	335.97	2.25	14.70
Upper Threen Deck No 3	65-80	2674.3	7.16	3.44
Lower Threen Deck No 3	46-80	5684.4	4.72	-276
Hold No 3	46-80	643.00	* 2.24	-2.78

TRIMDIAGRAM FOR SALTWATER ($\gamma = 1.025$)



TRIMDIAGRAM FOR FRESHWATER ($\gamma = 1.000$)



Tons a 1020 kg

B&W SKIBSVÆRFTET	ARTIKELKARDET BURMEISTER & WAIN'S HASKIN OG SKIBSVEJER KØBENHAVN DANMARK	PROJEKT	DATO 26-3-59	SKITER
		TEGN	PROF. POUlsen	CODE
		AFD		
Trimdiagram		TEGN NR. 765/225-1	GR NR.	
		BYGN. NR. 767		

DEN LITAUISKE HAVARIRAPPORT

Avisen »Lietuvos zvejys« (»Fiskeren«) bragte 13.5.1995 en artikel om »Neva«'s forlis. Artiklen er en slags havarirapport, der oprindeligt er skrevet på russisk, men trykt på litauisk. Vi har fået en ufuldstændig fotokopi af artiklen (desværre kan vi ikke kontakte avisen, da den i mellemtiden er gået ind) og har prøvet at oversætte den ved hjælp af lidt knofedt og en solid litauisk-engelsk ordbog.

20

Mūsų jūra

1995 gegužės 13. ŠEŠTAS

GR „Neva“ pastatytas Danijoje 1959 metais, jo ilgis 94,8 m, plotis 14,4 m, vidutinė grimzlė 3,23 m, talpa 2683,2 t. Po pastutinio eilinio reiso laivas sugrįžo į uostą 1991 m. gegužės 17 d. Nuo 1992 m. sausio 21 d. iki 1994 m. birželio 5 d. buvo kapitaliai remontuojamas Vakarų laivų remonto įmonėje. LVŽLJ „Jūra“ įsakymu Nr.197 nuo 1994 m. birželio 2 d. iki 1994 m. birželio 6 d. laivas paliktas stovėti įmonėje, kur išbuvo iki 1995 m. sausio 3 d., kai UAB „AVA“ pradėjo jį ruošti vilkimui į Bilbao uostą (Ispanija), kur jis turėjo būti parduotas kaip metalo laužas. Laivo konvertavimo darbai buvo atlikti pagal remonto žiniaraštį, suderintą su Rusijos laivybos Jūrų registro atstovybe Lietuvoje, ir papildomas paskyras, kas patvirtinta abiejų šalių aktu, kurį 1995 m. sausio 27 d. pasirašė UAB „AVA“ atstovai, gamybinio refrizeratoriaus „Neva“ kapitonas ir vyresnysis mechanikas.

„Nevai“ nuvilkti į paskyrimo vietą LVŽLJ „Jūra“ 1995 0116 įsakymu Nr.21 buvo skirtas ŽTSS „Jonava“ (pastatytas 1975 metais, jo ilgis 101,8 m, plotis 15,2 m, grimzlė 5,5 m, bendroji talpa 3017 t.t., pagrindinis variklis - dizelis 8NV 72/48, 3 880 AG, didžiausias greitis 14,6 mazgo). Nuplukdęs GR „Neva“ į Bilbao uostą, ŽTSS „Jonava“ turėjo

vilkimo instrukcija ir plaukimo planas.

Gavus kapitono flagmano Vladimiro Kirko (jis taip pat ir ŽTSS „Aukštaitija“ kapitonas) raportą apie tai, jog vilkstinė, kurios sudėtyje ŽTSS „Jurbarkas“, velkantis ŽTSS „Aukštaitija“, ir GR „Neva“, velkantis ŽTSS „Jonava“, paruošta plaukti iš Klaipėdos į Bilbao, turi ilgalaikę oro prognozę ir reikalingus dokumentus. Uosto priežiūros tarnyba 1995 m. vasario 3 d. 16 val. 40 min. įformino laivų išplaukimą. Po to laivai dar kurį laiką stovėjo uoste, laukdami geresnio oro ir sprendami savo vidaus problemas. 1995 m. vasario 5 d. 1 val. 30 min. ŽTSS „Jonava“ ir jo velkamas GR „Neva“ išplaukė jūron. Hidrometeorologijos observatorijos duomenimis, oras tuo metu ir iki 1 val. 40 min. buvo toks: vakarų pietvakarių vėjas, pučiantis 9 m/sek. greičiu, gūsiais iki 15 m/sek., nuo 1 val. 40 min. iki 18 val. 50 min. — vakarų, pietvakarių vėjas, pučiantis 8 m/sek. greičiu, gūsiais iki 13 m/sek. Baigiantis parai, vėjo stiprumas sumažėjo iki 2-6 m/sek. Laivų vilkstinė sėkmingai išplaukė iš Klaipėdos uosto ir pasuko vakarų kryptimi.

Sprendžiant iš įrašų „Aukštaitijos“ vilkstines flagmano laivo žurnale („Jonavos“ laivo žurnale pirmasis įrašas padarytas tik 1995 m. vasario 9 d. 20 val.) ir

11 mylių nuotoliu aplenkė Hanstholmo sąsiaurį, plaukdamai Šiaurės jūra Pa de Kalės sąsiaurio link. Vėjas tuo metu pakeitė savo kryptį iš šiaurės vakarų į pietvakarių. Jo greitis buvo 4-6 m/sek., jūros bangavimas siekė 1-2 balus. Baigiantis parai vėjas sustiprėjo iki 14 m/sek. Sustiprėjus vėjui ir bangavimui, laivai buvo pasukti priekiu į bangas, vilkimo lynas prailgintas iki 530 m.

Maždaug 6 val. „Aukštaitijos“ kapitonas pranešė gavęs prognozę, jog vėjas sustiprės iki 23 m/sek. Barografo juosta užfiksavo staigų

se, kol ji sustabdė vyresnysis mechanikas. Tuo metu vėjas sustiprėjo iki 29 m/sek. Laivas pradėjo dreifuoti dešiniuoju bortu į bangas ir pasviro iki 30 laipsnių.

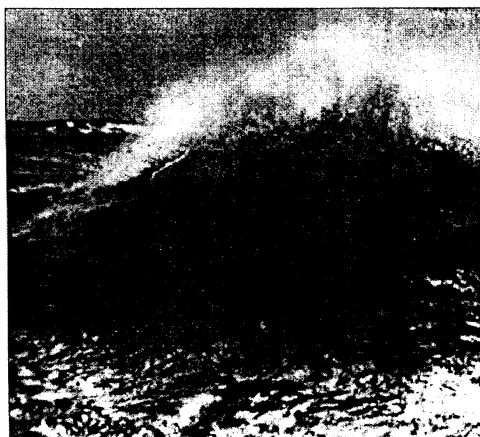
13 val. 45 min. buvo peleistas 2-asis pagalbinis dizelinis generatorius, o 13 val. 50 min. paleistas pagrindinis variklis. Laivas pradėjo plaukti, išsitempė vilkimo lynas.

14 val. 14 min. laivas jau plaukė priekiu į bangas.

14 val. 20 min., būnant 47 laips. 05 min. 4 sek š.i., 08 laips. 07 min. 4 sek. r.i. koordinatėse, nu-

mu. Variklio veikimo parametrai: pasak mechanikų, nepakito skaitant guolių tepalų slėgio rėis sumažėjo nuo 2,6 kg/kv iki 2,4 kg/kv. cm, nors jų temperatūra ir buvo stabili.

1995 m. vasario 13 d. 9 savaimė sumažėjo pagrindinio riklio apsisukimai nuo 214 min. iki 190-200 aps./min. resnysis ir 2-asis mechanikų guliatoriumi IG-40 pasiekti susikimus, tačiau vyresnysis chaniko nurodymu paliko vanklį 200 aps./min.



„Ne

„Jor
Ž

Begyndelsen af artiklen i »Lietuvos zvejys«.

På de følgende sider aftrykkes hele artiklen - incl. »hullerne«. Vi har monteret artiklen på en anden måde end i den originale avisartikel, som gik over to hele sider i tabloidstørrelse (det vil sige som »EkstraBladet« eller »BT«) - desuden har vi forstørret teksten.

Skulle du have bemærkninger til vores resumé (som findes i bogen om »Neva«), hører vi meget gerne. Send en e-mail til os på adressen: BjoernA@post7.tele.dk

GR „Neva“ pastatytas Danijoje 1959 metais, jo ilgis 94,8 m, plotis 14,4 m, vidutinė grimzlė 3,23 m, talpa 2683,2 t. Po pastutinio eilinio reiso laivas sugrįžo į uostą 1991 m. gegužės 17 d. Nuo 1992 m. sausio 21 d. iki 1994 m. birželio 5 d. buvo kapitaliai remontuojamas Vakarų laivų remonto įmonėje. LVŽLJ „Jūra“ įsakymu Nr.197 nuo 1994 m. birželio 2 d. iki 1994 m. birželio 6 d. laivas paliktas stovėti įmonėje, kur išbuvo iki 1995 m. sausio 3 d., kai UAB „AVA“ pradėjo jį ruošti vilkimui į Bilbao uostą (Ispanija), kur jis turėjo būti parduotas kaip metalo laužas. Laivo konvertavimo darbai buvo atlikti pagal remonto žiniaraštį, suderintą su Rusijos laivybos Jūrų registro atstovybe Lietuvoje, ir papildomas paskyras, kas patvirtinta abiejų šalių aktu, kurį 1995 m. sausio 27 d. pasirašė UAB „AVA“ atstovai, gamybinio refrižeratoriaus „Neva“ kapitonas ir vyresnysis mechanikas.

„Nevai“ nuvilkti į paskyrimo vietą LVŽLJ „Jūra“ 1995 0116 įsakymu Nr.21 buvo skirtas ŽTŠS „Jonava“ (pastatytas 1975 metais, jo ilgis 101,8 m, plotis 15,2 m, grimzlė 5,5 m, bendroji talpa 3017 t.t., pagrindinis variklis- dyzelis 8NV 72/48, 3 880 AG, didžiausias greitis 14,6 mazgo). Nuplukdęs GR „Neva“ į Bilbao uostą, ŽTŠS „Jonava“ turėjo plaukti į Indiją, kur irgi būtų buvęs parduodas kaip metalo laužas. Laivui vadovavo kapitonas Aleksandras Gurkovas ir vyresnysis mechanikas Jurijus Filenkovas.

Vilkstinę lydėti, sprendžiant iš Kaliningrado transportinio lai-

vyno generalinio direktoriaus V.Atamanovo 1994 12 10 laiško Nr. 642, buvo paskirtas motorlaivis „Karl Linej“, kurio kapitonas VMelnikas patvirtino, jog lauks vilkstinės nuo 1995 m. sausio 27 d. tokiose koordinatėse: 55 laips. 30 min. 0 sek. š.p., 18 laips. 00 min. 0 sek. r.i. Tačiau pastarojo ten nebuvo, ir laivai nuplaukė toliau be palydos.

Saugiam perplaukimui organizuoti laivų savininkai ėmėsi tokių priemonių:

- apskaičiavo laivų stovumą;
- sudarė vilkimo schemą;
- apskaičiavo vilkimo liniją ir tam rekomendavo panaudoti 33 mm skersmens plieninį lyną;
- nustatė laivo vilkiko galinumą (1542,4 AG) ir vilkimo greitį (7 mazgai);
- sudaryta pasiruošimo vilkimui ir vilkimo instrukcija.

Visus minėtus dokumentus paruošė laivų savininkas ir suderino juos su Rusijos laivybos Jūrų registru Lietuvoje, kuris 1995 m. sausio 26 d. išdavė pažymėjimą Nr. 95.0277.122, leidžiantį nuvilkti GR „Neva“ iki Bilbao uosto be įgulos, jeigu jūros bangavimas neviršys 5 balų.

Be to, laivo kapitonui buvo pateikti kapitono mokytojo J.Grečino paruošti ir plaukiojimo tarnybos viršininko Ž.Naujoko patvirtinti vilkimo instrukcija ir plaukimo planas.

Gavus kapitono flagmano Vladimiro Kirko (jis taip pat ir ŽTŠS „Aukštaitija“ kapitonas) raportą apie tai, jog vilkstinė, kurios sudėtyje ŽTŠS „Jurbarkas“, velkantis ŽTŠS „Aukštaitija“, ir GR „Neva“, velkantis ŽTŠS „Jonava, pa-

ruošta plaukti iš Klaipėdos į Bilbao, turi ilgalaikę oro prognozę ir reikalingus dokumentus. Uosto priežiūros tarnyba 1995 m. vasario 3 d. 16 val. 40 min. įformino laivų išplaukimą. Po to laivai dar kurį laiką stovėjo uoste, laukdami geresnio oro ir sprenddami savo vidaus problemas. 1995 m. vasario 5 d. 1 val. 30 min. ŽTŠS „Jonava“ ir jo velkamas GR „Neva“ išplaukė jūron. Hidrometeorologijos observatorijos duomenimis, oras tuo metu ir iki 1 val. 40 min. buvo toks: vakarų pietvakarių vėjas, pučiantis 9 m/sec. greičiu, gūsiais iki 15 m/sec., nuo 1 val. 40 min. iki 18 val. 50 min. — vakarų, pietvakarių vėjas, pučiantis 8 m/sec. greičiu, gūsiais iki 13 m/sec. Baigiantis parai, vėjo stiprumas sumažėjo iki 2-6 m/sec. Laivų vilkstine sėkmingai išplaukė iš Klaipėdos uosto ir pasuko vakarų kryptimi.

Sprendžiant iš įrašų „Aukštaitijos“ -vilksinės flagmano- laivo žurnale („Jonavos“ laivo žurnale pirmasis įrašas padarytas tik 1995 m. vasario 9 d. 20 val.) ir laivų kapitonų parodymų, oras plaukiant ir iki 1995 02 06 buvo patenkinamas ir neviršijo plaukimo instrukcijoje ir Registro dokumentuose nurodytų apribojimų. Laivai buvo maždaug per 50 mylių į rytus nuo Bornholmo salos, kai jūros bangavimas sustiprėjo iki 6-7 balų. Kadangi pūtė vakarų vėjas, buvo galima lengvai pasislėpti nuo vėjo Bornholmo salos pakrantėje, kaip ir buvo numatyta plaukimo instrukcijoje. Tačiau to nebuvo padaryta, ir „Jonava“ toliau vilko „Nevą“ sąsiaurio link. Tik vasario 7 d. 21 val. oras šiek tiek aprimo, jūros bangavimas nebevirsijo 5 balų (leistina norma).

„Jonava“ ir jos velkama „Neva“ plaukimo metu iki Šiaurės jūros du kartus buvo sustoję ir nuleidę inkarą, sutrumpindami vilkimo lyną iki 150 m: užliejus „Jurbarką“ ir pasikraunant kurą Karteminės užutėkyje.

1995 m. vasario 11 d. 9 val. 15 min. „Jonavos“ vyresnysis mechanikas J. Filenkovas (jis tada buvo ir budintis mechanikas), nepaisydamas elektromechaniko prieštaravimų, nepasitaręs su budinčiu kapitono padėjėju, pervedė elektros tiekimą iš veleno generatoriaus į pagalbinius dyzelinius generatorius ir sustabdė 3-įjį pagalbinį dyzelinį generatorių, nors visi mechanizmai, užtikrinantys pagrindinio variklio darbą, ir kiti laivo elektros vartotojai buvo maitinami iš veleno generatoriaus.

11 val. 25 min. laivai, neturėdami ilgalaikės oro prognozės Šiaurės jūroje, įplaukė į Skagerako sąsiaurį, o 21 val. 30 min. 11 mylių nuotoliu aplenkė Hanstholmo sąsiaurį, plaukdami Šiaurės jūra Pa de Kalės sąsiaurio link. Vėjas tuo metu pakeitė savo kryptį iš šiaurės vakarų į pietvakarių. Jo greitis buvo 4-6 m/sec., jūros bangavimas siekė 1-2 balus. Baigiantis parai vėjas sustiprėjo iki 14 m/sec. Sustiprėjus vėjui ir bangavimui, laivai buvo pasukti priekiu į bangas, vilkimo lynas prailgintas iki 530 m.

Maždaug 6 val. „Aukštaitijos“ kapitonas pranešė gavęs prognozę, jog vėjas sustiprės iki 23 m/sec. Barografo juosta užfiksavo staigų slėgio kritimą. Laivas tuo metu buvo už 120 mylių nuo Skageno.

8 val. igula gavo pranešimą apie artėjančią stormą. O vyresnysis mechanikas, pradėjęs budėjimą mašinų skyriuje, nepervedė elektros

tiekimu iš veleno generatoriaus į pagalbinį dyzelinį generatorių.

12 val. vėjas jau pūtė 26 m/sek. greičiu, bangavimas siekė 9 balus. Pagrindinio variklio, vadinasi, ir veleno generatoriaus apsisukimai smarkiai pasikeitė dėl apsinuoginusio sraigto. Perėmęs budėjimą 2-asis mechanikas pareikalavo pervesti elektros tiekimą iš veleno generatoriaus į dyzelinį generatorių, tačiau elektromechanikas šio pasiūlymo atsisakė, motyvuodamas tuo, kad gali per greitai pasikeisti srovės dažnis.

13 val. 40 min., kai laivas buvo 57 laips. 04 min. 6 sek. š.p., 08 laips. 04 min. 7 sek. r.i. koordinatėse, eilinį kartą smarkiai pakitus pagrindinio variklio apsisukimams, suveikė veleno generatoriaus apsauga ir atsijungė automatas, sustoio visi elektra varomi įrenginiai. Tačiau, kaip papasakojo vyresnysis ir 2-asis mechanikai, pagrindinis variklis dar maždaug 2 minutes veikė be kuro slėgio variklio kuro sistemoje, kol jį sustabdė vyresnysis mechanikas. Tuo metu vėjas sustiprėjo iki 29 m/sek. Laivas pradėjo dreifuoti dešiniuoju bortu į bangas ir pasviro iki 30 laipsnių.

13 val. 45 min. buvo peleistas 2-asis pagalbinis dyzelinis generatorius, o 13 val. 50 min. paleistas pagrindinis variklis. Laivas pradėjo plaukti, išsitempė vilkimo lynas.

14 val. 14 min. laivas jau plaukė priekiu į bangas.

14 val. 20 min., būnant 47 laips. 05 min. 4 sek. š.i., 08 laips. 07 min. 4 sek. r.i. koordinatėse, nutrūko vilkimo lynas. Į denį buvo iškviesta avarinė grupė, kuri pradėjo traukti vilkimo lynus, tačiau

jų ištraukti nepavyko, todėl buvo nuspręsta juos nukirsti, kas ir buvo padaryta. Vandenyje liko du kaproniniai įdėklai po 65 m ir plieninis lynas su trikampėmis plokštėmis ir sujungimo sankabomis, einantis nuo įdėklų iki GR „Neva“. Nenukirsti vilkimo linijos likučiai buvo pavojingi, nes jie galėjo apraizgyti sraigtą.

Apie įvykį buvo pranešta artimiausiems laivams. „Aukštaitijai“, kuri tuo metu buvo už 6-7 mylių, laivo savininkui. Uraganinio vėjo ir smarkaus bangavimo sąlygomis prikabinti vilkimo lyną, priplaukti prie „Nevos“ ir išlaipinti įgulą nebuvo jokios galimybės (vėjo greitis buvo 28 m/sek., bangavimas — 9 balai).

18 val. 30 min., būnant 57 laips. 07 min. 4 sek. š.p., 08 laips. 38 min. 9 sek. r.i. į rytus nuo Hantsholmo užutėkio, GR „Neva“ buvo išmestas į krantą.

19 val. 30 min., pranešus laivo savininkui apie įvykį ir gavus leidimą palikti avarijos vietą, ŽTŠS „Jonava“ nuplaukė numatytu kursu jau be velkamo laivo. Pagrindinis variklis veikė visu pajėgumu. Variklio veikimo parametrai pasak mechanikų, nepakito skaitant guolių tepalų slėgis sumažėjo nuo 2.6 kg/kv. cm iki 2.4 kg/kv. cm, nors jų temperatūra ir buvo stabili.

1995 m. vasario 13 d. 9 savaiame sumažėjo pagrindinio variklio apsisukimai nuo 214 min. iki 190-200 aps./min. resnysis ir 2-asis mechanikai guliatoriumi IG-40 pasiekė minimalius pagrindinio variklio apsisukimus, tačiau vyresniojo mechaniko nurodymu paliko variklį 200 aps./min.

1995 m. vasario 15 d., pad variklio krūviui. 19 val. 30 min. pro plyšį variklio bloke, ke tvirtinti purkštuvų šaldymo temos filtrai, pradėjo veržimai. Budintis vyresnysis mechanikas neišsiaiškino, iš kur išėjo tie dūmai, tik įsakė motinai sustvirtinti varžtais minėtą ojeigu to nepavyks padaryti išskancus. Motoristas užveržė veržlę, o kitą plyšį užkalbėniu aklidangčiu.

22 val. perėmęs budėjimą 2-asis mechanikas M. Frolovas pradėjo pasikeitusį pagrindinio variklio reduktoriaus veikimą ir pastebėjo, jog pro alkūninio veleno sandarintuvą prie šieno veržiasi dūmai. 22 val. 10 min. budintis mechanikas pamatė mažinti kintamo žingsnio apsisukimą iki 10 laipsnių ir nebeliko. Apie tai buvo pranešė vyresniajam mechanikui. 45 min. dūmai prie smagta pasirodė, pradėjo kaisti atraminis guolis. 2-asis mechanikas reikalavo, kad vyresnysis mechanikas nuliptų į mašinų skyių. 5 minučių pastarasis laiko mašinų skyriuje. 22 val. 20 min. laivas jau ruošėsi įplaukti į manšos sąsiaurį. Vyresnysis mechanikas pranešė kapitonui, kuris tuo metu buvo vairinėje, jog kaista atraminis guolis, ir būtina sustabdyti pagrindinį variklį. Kapitonas atsakė, jog laivas plaukia farvateriu ir reikia nuplaukti maždaug 2,5 mylios, norint pasitraukti iš farvaterio, ir paprašė padirbėti pagrindiniu varikliu dar 20 minučių. Apie galimas pagrindinio variklio veikimo pasekmes vyresnysis mechanikas neįspėjo kapitoną, dūmų prie smagračio padaugėjo, atraminis guolis įkai-

to iki 95 laipsnių Celsijaus, ir 23 val. 10 min. variklio karteryje sprogo tepalų garai, suveikė apsauginiai karterio vožtuvai, mašinų skyrius paskendo dūmuose, motoristas A. Teriochinas šturvalu valdymo poste sustabdė pagrindinį variklį.

23 val. 20 min., esant 50 laipsn. 43 min. 15 sek. š.p., 00 laipsn. 50 min. 40 sek. r.i. koordinatėse, iš laivo buvo nuleistas dešinysis inkaras į 38 m gylį, įjungti avariniai žiburiai, kaip ir nurodyta TTLSI-72.

1995 m. vasario 16 d. 5 val. 25 min. buvo užmegztas ryšys su su firmos „Stegal“ vadovais ir VŽLJ „Jūra“ technikos direktoriumi M. Jurevičiumi, pranešta apie padėtį laive ir apie pagrindinio variklio gedimą. Buvo palaikomas nuolatinis ryšys su ŽTŠS „Aukštaitija“, kuris buvo už 4 mylių.

12 val. buvo apžiūrėtas pagrindinio variklio karteris ir nustatyta:

- ant atraminio guolio lentynų buvo metalo drožlių;
- 5 ir 6-ojo atraminių guolių įdėklai pasislinkę 1 laipsniu;
- 6-ojo skriejinio guolio įdėklai pasislinkę prie alkūninio veleno;
- 8-ojo skriejinio guolio įdėklai pasisukę 90 laipsnių į švaistiklio skyrimą, švaistiklis įgavęs nyktamą spalvą;
- pagrindinis variklis nepasisuka dėl užpleišėjusio alkūninio veleno.

16 val. 15 min. prie laivo priplaukė Anglijos vilkikas ir pareikalavo iškelti inkarą. Tačiau inkaro nepavyko iškelti, nes pastarasis užsikabino už povandeninės kliūtis, todėl buvo išmestas nuo žvakahtsso kartu su inkaro grandine.

17 val. 55 min. laivas pradėtas vilkti.

1995 m. vasario 17 d. 15 val. 40 min. laivas buvo prišvartuotas prie Duvro uosto krantinės.

Ištyrus šį avarinį atvejį, nustatyta, jog ŽTŠS „Jonava“ grįžo iš reiso 1993 m. rugpjūčio mėnesį ir liko stovėti uoste. Paskyrę laivą vilkiku ir įpareigoję įgulą atlikti jo profilaktinį remontą, vadovaujant vyresniajam mechanikui J. Filenkovui, kuris net nesiteikė atlikti reviziją ir kruopščiai apžiūrėti bent vieno cilindro mazgus po ilgalaikio variklio stovėjimo be darbo. LVŽLJ „Jūra“ vadovai nepareikalavo, kad remontas būtų atliktas patikimai ir laivas būtų tinkamai paruoštas vilkimo operacijai, juo labiau rudens ir žiemos laikotarpiu.

Taip pat reikia pažymėti, jog laivo vilkimo instrukcija ir vilkimo lyno schema, kurią sudarė LVŽLJ „Jūra“ konstruktorių biuras, pasirinkta ne visai vykusiai. Kai kurie šios instrukcijos punktai sunkiai įvykdomi jūros sąlygomis. Taip pat nebuvo numatyta panaudoti vilkimo linijoje velkamo laivo inkaro grandinę, kaip įprasta daryti laivų vilkimo praktikoje, pasikliauta sėkminga baigtimi ir ŽTŠS „Šilutė“ vilkimo pagal šią schemą praėjusių metų pabaigoje patirtimi.

Išplaukęs iš Klaipėdos uosto ir visą plaukimo laiką kapitonas nepareikalavo, kad radijo stoties viršininkas užtikrintų nuolatinį oro prognozės priėmimą, o pastarasis veikė neatsakingai, savo neveiklumą teisindamas tuo, kad neveikė aparatūra FAK-2P, o kito būdo prognozei gauti jis nerado. Informacijos apie orą UTB 16-uoju kanalu nebuvo klausomasi,

kapitonas ir budintys padėjėjai gaudavo žinių apie orą tik iš „Aukštaitijos“, o vasario 12 d. vėjo sustiprėjimas iki 30 m/sec. kapitoniui buvo „visiškai netikėtas“.

1995 m. vasario 11 d. 11 val. 25 min., neturėdama ilgalaikės oro prognozės, kaip reikalavo plaukimo instrukcija, „Jonava“ su velkamu laivu praplaukė Skageno kyšulį, ir, pasak kapitono, tik vasario 12 d. iš „Aukštaitijos“ buvo gauta informacija apie laukiamą vėjo sustiprėjimą iki 23 m/sec.

Kai „Jonava“, plaukdamą štormo sąlygomis ir tiekdamą elektros energiją vartotojams laive iš veleno generatoriaus, nors šito daryti įmonės gamintojos instrukcija nerekomenduoja, liko be eigos, nes suveikė generatoriaus apsauga, nustojo veikti kuro ir kiti siurbiai, mechanikai buvo priversti sustabdyti pagrindinį variklį, ir laivai pradėjo dreifuoti. Dreifuodami lagu į bangas, pučiant iki 29 m/sec. vėjui, pakilus jūros bangavimui iki 9 balų, laivai pradėjo smarkiai siūbuoti į šonus, pasvirdami iki 30 laipsnių. Be to, laivai suartėjo iki 100 m. Kadangi jūra toje vietoje buvo negili (26-29 m), o vilkimo lyno ilgis 530 m, vilkimo linija ėmė šliaužti gruntu, užsikabindama už povandeninių kliūčių. Kai buvo paleistas pagrindinis variklis, ir laivas galėjo plaukti, velkamas GR „Neva“ 14 val. 15 min. buvo pastatytas priekiu į bangas, po 5 minučių trūko vilkimo linija. Ji galėjo įtrūkti tada, kai buvo velkama gruntu laivams dreifuojant, o galutinai nutrūko tada, kai įsitempė, pradėjus plaukti laivui.

Apie artėjantį štormą visa įgula buvo informuota vasario 12 d. 8 val., todėl elektros energijos laivas galėjo neprarasti, jeigu tik vy-

resnysis mechanikas, perėmęs tuo metu budėjimą, būtų laiku pervedęs elektros tiekimą iš pagalbinių dyzelinių generatorių, tačiau jis manė, jog tokios būtinybės nėra, nors 9 val. vėjo stiprumas buvo 24 m/sek., jūros bangavimas 8 balai (įmonė gamintoja rekomenduoja naudoti veleno generatorių tik tada, kai jūros bangavimas neviršija 6 balų). 12 val. pradėjęs budėjimą 2-asis mechanikas tai padaryti būtų spėjęs, tačiau nepadare, dingo elektros energija, o pagrindinis variklis, pasak mechanikų, 2 minutes dirbo be kuro slėgio, todėl, reikia manyti, ir „subyrėjo“ alkūninio veleno guolių bei variklio atraminio guolio įdėklai. Galimas dalykas, jog, vertiant pagrindiniam varikliui stromo sąlygomis, cirkuliaciniai tepalai galėtų būti užteršti kietomis dalelytėmis, kurios ir pateko į guolius, susidarius didelius siegių įtrūkimus laivo sistemos filtruose.

Vėlyvą vakarą 1995 02 12, mechanikas neišsistenskančios tiktosios padėties įsake motoristui užkalti plyvus, pro kuriuos veržesi dūmai. Jis taip pat nesiteikė nusileisti į mašinų skyrių, kur antra karta iš kurtinio pradėjo veržis dūmai. Vėliau 12 val. 30 min. 3-asis mechanikas, jau 10 minučių po 2-ajam mašinų skyrių, iš kurtinio prie smagrico patenka intensyviai veržesi dūmai, o antrojo guolis buvo įkaitęs iki 95 laipsnių Celsijaus. Tada jau reikėjo nedelsiant stabdyti pagrindinį variklį.

Tačiau vyresnysis mechanikas nesugebėjo įtikinti kapitoną, jog būtina sustabdyti pagrindinį variklį, neįspėjo jį apie galimas pasekmes, todėl ir sprogo tepalų garai karteryje, todėl ir išėjo iš rikiuotės pagrindinis variklis.

Staigaus pagrindinio variklio sustojimo priežastis buvo ta, jog suveikė elektros apsauga, smarkiai pakitus dėl štormo veleno generatoriaus, kuris tuo metu tiekė energiją, apsisukimams, laivas liko be elektros srovės, išklero variklio guoliai, sprogo karteryje tepalų garai, sugedo pagrindinio variklio alkūninis velenas.

ŠIOS AVARIJOS KALTININKAIS PRIPAŽINTI:

ŽTŠS „Jonava“ kapitonas A.GURKOVAS, kuris, neturėdamas ilgalaikės oro prognozės, išplaukė nuo Skageno kyšulio į Šiaurės jūrą, kur 500 mylių nebuvo patikimos priedangos; staiga sustojus pagrindiniam varikliui, po laivų dreifo nebuvo pasirinktas pakankamas greitis dreifuojančios „Nevos“ kursu, todėl, pasukus laivą priekiu į bangas iš lago padėties, laivas smarkiai trūktelėjo ir nutraukė vilkimo liniją;

vyresnysis mechanikas **K.FILLENKOVAS**, kuris, profilaktiškai remontuojant laivo mechanizmus ir ruošiant jį vilkimo operacijoms, nepatikrino ilgai neveikusių pagrindinio variklio alkūninio veleno guolių įdėklų ir apsisukimų regulatoriaus, dėl ko ir įvyko avarija; 1995 02 12, pablogėjus oro sąlygoms, laiku nepervedė elektros tiekimo iš veleno generatoriaus į pagalbinius dyzelinius variklius (tuo būtų išvengta pagrindinio variklio staigaus sustojimo ir alkūninio veleno guolių „subyrėjimo“); jam budint tepalų filtruose smarkiai pakito slėgis, filtrai nebepajėgė tinkamai aprūpinti tepalais variklio alkūninio veleno guolių; aiškiai matydamas, jog pagrindinio

dinis variklis veikia nenormaliai, nebandė išsiaiškinti to priežasčių ir įsakė pašalinti gedimus, pademonstruodamas savo techninį neišprusimą; vasario 15 d. 22 val. 50 min. nesugebėjo įtikinti kapitoną, kad reikia nedelsiant sustabdyti pagrindinį variklį, neįspėjo jį apie galimas pasekmes. Per jo aplaidumą išsilydė alkūninio veleno guoliai, sprogo tepalų garai ir užplėšė alkūninis velenas, būdamas pildė mašinų skyriaus žurnalą grubiai pažeisdamas jo rašymo taisyklės, nenurodydamas pagrindinio variklio guonų tepalų slėgio, dešinėje žurnalo pusėje apsiribojo trumpais paaisk. „budėjimą priėmė, budėjimą perdavė“; siekdamas ekonominės naudos, priverė 4-as mechaniką A. Teriochliną pakeisti motoristus, o jo budėjimą pasidalijo su 2-uoju mechaniku, kuris budėjo dvi valandas, o pats vyresnysis mechanikas — 6 valandas;

2-asis mechanikas M. FROLOVAS, kuris neužtikrino, kad patikimai veiktų jo žinioje esantis pagrindinis variklis; vasario 12 d. 12 val., perėmęs budėjimą, rankiniu automatų valdymu perjungė elektros srovės tiekimą iš veleno generatoriaus į pagalbinius dyzelinius generatorius, todėl 13 val. 40 min. laive dingo elektros srovė; per budėjimą nuėjo pietauti, neiškvietęs jį pakeisti vyresniojo mechaniko, o palikdamas už save budėti motoristą, todėl pagrindinio variklio guoliai maždaug 2 minutes „dirbo“ be tepalų ir „subyrėjo“;

LVZLI „JŪRA“ ADMINISTRACIJA, kuri neišvengė rimtų

trūkumų ir aplaidumų, ruošdama ŽTSS „Jonava“ vilkiko darbui:

— nebuvo tinkamai suremontuotas pagrindinis variklis, kad galėtų patikimai veikti visą laivo vilkimo ir plaukimo laiką;

— nebuvo įvykdyti kai kurie konstruktorių biuro nurodyti laivo ruošimo tokiam reisui punktai;

— nevykusiai pasirinkta veleno laivo vilkimo linijos schema, neatitinkanti laivų vilkimo praktikos.

Pasiūlyta taikyti avarijos kaltininkams atitinkamas poveikio priemonės.

Iš rusų kalbos vertė
I. Rasimavičienė

KYSTBESKYTTELSESLOVEN

Bekendtgørelse af lov om kystbeskyttelse (Lbk nr 243 af 5.4.1994). (Loven er ændret 10.6.1997 med hensyn til sejlads med hurtigfærger).

Oversigt

Kapitel 1 Beslutning om kystbeskyttelse

Kapitel 2 Kystbeskyttelsens opretholdelse

Kapitel 3 Reguleringsbestemmelser

Kapitel 4 Klage

Kapitel 5 Straf, ikrafttræden m.v.

Herved bekendtgøres lov nr. 108 af 5. marts 1988 om kystbeskyttelse med de ændringer, der følger af lov nr. 9 af 3. januar 1992 om naturbeskyttelse.

Kapitel 1

Beslutning om kystbeskyttelse

§ 1. Amtsrådet kan bestemme, at der på en kyststrækning skal udføres anlæg eller træffes andre foranstaltninger til beskyttelse mod oversvømmelse eller den nedbrydende virkning fra havet, fjorde eller andre dele af søterritoriet (kystbeskyttelsesforanstaltninger).

§ 2. Før amtsrådet træffer beslutning om, at der skal udføres kystbeskyttelsesforanstaltninger, skal amtsrådet afholde et møde med ejerne af de ejendomme, som amtsrådet skønner vil kunne blive bidragspligtige i henhold til § 5, stk. 2.

Stk. 2. Før mødet indhenter amtsrådet udtalelser fra kommunalbestyrelsen og fra Kystinspektoratet. Amtsrådet kan anmode Kystinspektoratet om at bistå som sagkyndig under sagens videre behandling.

Stk. 3. Ejerne og kommunalbestyrelsen indvarsles skriftligt til mødet med mindst 4 ugers varsel. Indkaldelse sker endvidere ved bekendtgørelse i et eller flere stedlige blade med samme varsel.

Stk. 4. På mødet skal amtsrådet redegøre for de foreløbige planer.

§ 3. Bestemmer amtsrådet, at sagen ikke skal fremmes, bekendtgøres det i de blade, der er nævnt i § 2, stk. 3, eller ved skriftlig meddelelse til de ejere, der var indkaldt til mødet efter § 2, stk. 1.

Stk. 2. Beslutter amtsrådet at fremme sagen, sendes meddelelse herom til de ejere, der er nævnt i § 2, stk. 1.

Stk. 3. Amtsrådet kan gennemføre mindre væsentlige ændringer i forhold til de foreløbige planer uden afholdelse af nyt møde efter § 2, stk. 1, hvis ejere, der berøres af ændringerne, forinden har haft lejlighed til at udtale sig.

§ 4. Amtsrådet kan selv iværksætte eller pålægge en kommunalbestyrelse eller et lag, jf. § 7, stk. 1, at iværksætte forundersøgelser, projektering og udførelse af kystbeskyttelsesforanstaltninger.

§ 5. Amtsrådet bestemmer, hvorledes udgifterne til kystbeskyttelsesforanstaltningerne skal afholdes, herunder udgifterne til:

- 1) Sagens forberedelse, herunder forundersøgelser.
- 2) Projektering, udførelse og tilsyn.
- 3) Drift, vedligeholdelse og udførelse af andre løbende foranstaltninger.

4) Ekspropriation, jf. § 6.

5) Finansiering, jf. § 9.

Stk. 2. Bidrag kan pålægges ejere af ejendomme, der opnår beskyttelse ved foranstaltningen, eller som i øvrigt opnår en fordel derved. Det enkelte bidrags størrelse fastsættes ligeledes af amtsrådet.

Stk. 3. Trafikministeren kan efter indstilling fra et amtsråd pålægge en kommune at bidrage til en foranstaltning ud over, hvad der måtte blive den pålagt i henhold til bestemmelsen i stk. 2, hvis amtskommunen eller en anden kommune bidrager med mindst samme beløb ud over, hvad der måtte være amtskommunen eller kommunen pålagt i henhold til bestemmelsen i stk. 2. Bestemmelsen i 1. pkt. finder anvendelse på både anlægsudgifter, driftsudgifter og andre udgifter.

Stk. 4. Før amtsrådet træffer beslutning i henhold til stk. 2, skal amtsrådet afholde et møde med ejerne af de ejendomme, der agtes pålagt bidrag.

Stk. 5. Ejerne og kommunalbestyrelsen indvarsles skriftligt til mødet med mindst 4 ugers varsel. Med brevet skal følge forslag til udgiftsfordeling. Mødet bekendtgøres i et eller flere stedlige blade.

§ 6. Amtsrådet kan træffe beslutning om ekspropriation til gennemførelse af kystbeskyttelsesforanstaltninger.

Stk. 2. Amtsrådet kan beslutte at ekspropriere arealer med en offentlig myndighed eller et lag som fremtidig ejer, hvis det af hensyn til kystens pleje eller kystbeskyttelsen må anses for at være af væsentlig betydning, at myndigheden eller laget, jf. § 7, stk. 1, har ejendomsret til strandbredden, forlandet foran et dige eller en kyststrækning, hvor der ikke findes sammenhængende grønsvær eller anden sammenhængende landvegetation.

Stk. 3. Ved ekspropriation i henhold til stk. 1 og 2 finder følgende bestemmelser i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse, idet amtsrådet træder i stedet for vejbestyrelsen: § 43, stk. 3, §§ 44-45 og §§ 47-67.

§ 7. Amtsrådet kan beslutte, at der under amtsrådets tilsyn oprettes et digelag, kystsikringslag eller kystbeskyttelseslag, som de bidragydende ejere skal være medlem af.

Stk. 2. Amtsrådet udfærdiger en vedtægt for laget. Den skal indeholde regler for lagets styrelse og udførelsen af lagets opgaver, herunder vedligeholdelse af udførte anlæg og udførelse af løbende foranstaltninger.

Stk. 3. Forslag til vedtægt sendes til lagets medlemmer. Beslutning om vedtægtens endelige indhold kan tidligst træffes 4 uger efter, at forslaget er afsendt.

§ 8. Amtsrådet lader for lagets regning vedtægten tinglyse på de ejendomme, der hører til laget.

Stk. 2. Hvis en ejendom under laget udstykkes eller i øvrigt afgiver areal, fordeler amtsrådet efter anmodning det bidrag, der påhviler ejendommen. Det påhviler ejerne at sørge for berigtigelse af tingbogen.

§ 9. Amtsrådet bestemmer, hvorledes midlerne til kystbeskyttelsesforanstaltningerne skal tilvejebringes, herunder om, hvorvidt der skal optages lån, om lån skal garanteres af amtskommunen, og om amtskommunen midlertidigt skal afholde udgiften.

§ 10. Trafikministeren kan bestemme, at en sag, der har betydning for en kyststrækning i flere amtskommuner, henvises til behandling alene af det ene amtsråd.

Kapitel 2

Kystbeskyttelsens opretholdelse

§ 11. Kapitel 1 finder tilsvarende anvendelse på ændring og nedlæggelse eller ophør af allerede bestående eller besluttede kystbeskyttelsesforanstaltninger.

Stk. 2. Amtsrådet kan ændre en udgiftsfordeling, herunder en udgiftsfordeling, der er fastlagt inden lovens ikrafttræden. § 5 finder tilsvarende anvendelse.

§ 12. Et lag eller et medlem af et lag kan forelægge amtsrådet spørgsmål om fortolkning af lagets vedtægt eller spørgsmål om den måde, hvorpå laget forvaltes.

Stk. 2. Amtsrådet kan pålægge et lags bestyrelse at sørge for, at bestemte foranstaltninger, som det påhviler laget at lade udføre, bringes til udførelse. Hvis pålægget ikke efterkommes, kan amtsrådet lade foranstaltningerne udføre for lagets regning.

§ 13. Hvert år inden den 1. oktober meddeler amtsrådet kommunalbestyrelsen, hvilke bidrag de enkelte bidragspligtige ejendomme skal udrede til amtsrådet eller laget. Kommunalbestyrelsen indkræver bidragene. Bidragene tillægges udpantningsret. For bidragene haves pante- og fortrinsret i ejendommen som for kommunale ejendomsskatter.

Stk. 2. De pålignede beløb indbetales til amtskommunen efter de for amtskommunal grundskyld og dækningsafgift gældende regler, jf. lov om beskatning til kommunerne af faste ejendomme.

§ 14. Ejere af omliggende arealer skal tåle, at arealerne benyttes i nødvendigt omfang i forbindelse med tilsyn, vedligeholdelsesarbejder og løbende foranstaltninger.

Stk. 2. Forvoldes der under benyttelsen efter stk. 1 skade på en ejendom, skal der ydes erstatning herfor. Mangel af forlig fastsættes erstatningen af taksationsmyndighederne efter lov om offentlige veje.

§ 15. Retten til at optage husdyr, jf. lov om mark- og vejfred, kan på diger og kyststrækninger, på hvilke der i henhold til denne lov eller tidligere love er truffet beslutning om kystbeskyttelsesforanstaltninger, også udøves af medlemmer af et lags bestyrelse, af kommunalbestyrelsen eller af amtsrådet.

Kapitel 3

Reguleringsbestemmelser

§ 16. På strandbredder og andre kyststrækninger, hvor der ikke findes sammenhængende grønsvær eller anden sammenhængende landvegetation, samt på arealer, der ligger inden for en afstand af 100 m fra, hvor denne vegetation begynder, må der kun efter tilladelse fra trafikministeren

1) udføres kystbeskyttelsesforanstaltninger eller

2) graves, bores, pumpes, suges eller foretages nogen form for terrænændring.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 omfatter ikke havnearealer og foranstaltninger

1) i henhold til lov om råstoffer eller

2) til dæmpning af sandflugt.

Stk. 3. På sandflugtsfredede arealer må arbejder i henhold til stk. 1 kun udføres efter tilladelse fra miljøministeren.

§ 17. Trafikministeren kan i kystbeskyttelsesøjemed udfærdige regler om begrænsning i færdsel på og brug af forstranden, strandbredder og kystbeskyttelsesanlæg. Bestemmelser, hvorved der sker

begrænsning i offentlighedens ret efter naturbeskyttelseslovens § 22 udfærdiges med tilslutning fra miljøministeren.

Stk. 2. Amtsrådet kan for den enkelte kyststrækning eller for det enkelte anlæg til kystbeskyttelse fastsætte nærmere bestemmelser om færdsel og brug. Hvis bestemmelserne indebærer ekspropriation, finder § 6, stk. 3, tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Bestemmelser udfærdiget i henhold til stk. 2 bekendtgøres i et eller flere stedlige blade samt ved opslag på stedet.

Stk. 4. Trafikministeren eller et amtsråd kan give ejeren af et vrag pålæg om at fjerne det, hvis det skønnes at kunne frembyde fare for kysten eller for et kystbeskyttelsesanlæg. Efterkommes pålægget ikke, kan ministeren eller amtsrådet lade vraget fjerne for ejerens regning, hvis det er nødvendigt for at afværge en nærliggende fare. Er øjeblikkelig indgriben påkrævet, kan ministeren eller amtsrådet lade vraget fjerne for ejerens regning uden forudgående pålæg til ejeren.

Stk. 5. Bestemmelserne i stk. 4 finder tilsvarende anvendelse på andre genstande, der er anbragt på søterritoriet eller strandbredden uden tilladelse.

Kapitel 4

Klage

§ 18. Amtsrådets afgørelser efter loven eller regler fastsat efter loven kan påklages til trafikministeren af den, afgørelsen er rettet til, og af enhver, der må antages at have en væsentlig individuel interesse i sagen.

Stk. 2. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende. Trafikministeren kan dog se bort fra fristen, når omstændighederne taler derfor.

Stk. 3. Rettidig klage har opsættende virkning. Dog kan den myndighed, der har truffet afgørelsen, bestemme, at uopsættelige reparations- og afværgeforanstaltninger skal iværksættes uanset rettidig klage.

Stk. 4. En afgørelse i henhold til § 6 kan ikke indbringes for domstolene, før afgørelsen har været prøvet i henhold til stk. 1.

§ 19. Overlader trafikministeren sine beføjelser til at træffe afgørelser efter loven eller efter bestemmelser fastsat efter loven til en institution under ministeriet, kan ministeren fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelserne, herunder om, at afgørelserne ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed.

Kapitel 5

Straf, ikrafttræden m.v.

§ 20. Med bøde straffes den, der

- 1) overtræder § 16, stk. 1,
- 2) tilsidesætter vilkår i en tilladelse efter § 16, stk. 1, eller
- 3) undlader at efterkomme pålæg efter § 17, stk. 4.

Stk. 2. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning, straffes med bøde den, der på søterritoriet uden tilladelse

- 1) foretager inddæmning eller opfyldning,
- 2) udfører anlæg eller anbringer faste eller forankrede indretninger eller genstande,
- 3) anbringer fartøjer, der agtes anvendt til andet end sejlads, eller
- 4) foretager uddybning eller gravning.

Stk. 3. Med bøde straffes den, der ikke efterkommer et pålæg om inden en fastsat frist

- 1) at fjerne en inddæmning, en opfyldning, et anlæg, en indretning, en genstand eller et fartøj, som vedkommende har foretaget udført eller anbragt i strid med bestemmelsen i stk. 2, eller
- 2) at retablere forholdene efter en uddybning eller gravning, som vedkommende har foretaget i strid med bestemmelsen i stk. 2.

Stk. 4. I forskrifter, der udstedes i henhold til loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Stk. 5. For overtrædelser, der begås af aktieselskaber, andelsselskaber, anpartsselskaber eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar. Er overtrædelsen begået af en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

§ 21. Følgende love og bestemmelser ophæves:

- 1) Lov nr. 53 af 10. april 1874 om diger til beskyttelse mod oversvømmelse fra havet.
- 2) § 8 i lov nr. 85 af 30. april 1909 om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895.
- 3) Lov nr. 235 af 12. juni 1922 om kystsikringsanlæg.
- 4) § 7, stk. 4, i lov om råstoffer, jf. lovbekendtgørelse nr. 617 af 24. september 1987.

§ 22. Trafikministeren kan bestemme, at regler i love om bestemte digeanlæg afløses af regler i denne lov.

§ 23. Sager, der er indbragt for en landvæsensret inden den 1. juli 1988, færdigbehandles efter de hidtil gældende regler.

§ 24. De opgaver, som loven henlægger til amtsrådet, udøves for Københavns Kommunes vedkommende af Borgerrepræsentationen.

§ 25. I lov om naturfredning, jf. lovbekendtgørelse nr. 530 af 10. oktober 1984, som ændret ved § 3 i lov nr. 355 af 13. maj 1987, affattes § 46, stk. 9, således:

»» *Stk. 9.* Ministeren kan fastsætte regler, hvorefter bestemmelsen i stk. 1 ikke skal gælde for nærmere angivne arter af anlæg eller foranstaltninger, der tillige vedrører søterritoriet, eller til hvilke tilladelse kræves i henhold til lov om kystbeskyttelse.««

§ 26. Loven træder i kraft den 1. juli 1988.

§ 27. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland. § 93, stk. 1, i lov nr. 9 af 3. januar 1992 om naturbeskyttelse er sålydende:

§ 93. Loven træder i kraft den 1. juli 1992 (* 1).

Trafikministeriet, den 5. april 1994

Jan Trøjborg

/ I. Guldberg Henriksen

Officielle noter: (* 1) Vedrørende § 16, stk. 2, nr. 2, og stk. 3, samt § 17, stk. 1, 2. pkt., og stk. 2.

SUPPLERENDE BREVE (1997-1998)

På de følgende sider aftrykkes 4 breve, nemlig

1) Arbejdstilsynets brev af 29.8.1997 til Peter Sand Mortensen, SID i Hanstholm. Heri gennemgås en række konkrete klagepunkter, som SID har rejst.

Arbejdstilsynet omfatter dels *hovedkontoret* i København, dels en række lokale *kredse*. Hanstholm hører under Viborg-kredsen, som har kontor i Skive.

2) SID i Hansthols klage til forsvarsminister Hans Hækkerup over Farvandsvæsenets sagsbehandling. Brevet er udateret, men er formentlig afsendt enten den 10.9. eller 11.9.1997.

3) Farvandsvæsenets brev af 7.11.1997 til SID. Klagen af 10.9. (11.9.1997) besvares heri.

4) Forsvarsministeriets brev af 26.3.1998 til Specialarbejderforbundet i Danmark.

Specialarbejderforbundet i Danmark
Hanstholm afd.
Att: Peter Sand Mortensen
Centervej 25
7730 Hanstholm

Deres ref.
Deres sag
Vores ref. TAA • tlf. 3915 2204
Vores sag 1997-0113-117

KOPI

29 AUG. 1997

Klage over tilsyn ved ophugning af skibsvraget Neva ved Hanstholm

SID Hanstholm har i brev af 8. juli 1997 til direktoratet klaget over Arbejdstilsynet kreds Viborg amt's tilsyn i forbindelse med arbejdet med ophugning af skibsvraget Neva ved Hanstholm. Denne klage er efterfølgende uddybet ved brev af 23. juli 1997 til direktoratet, vedlagt klage af samme dag til kredsen. Endvidere har SID med brev af 28. juli 1997 fremsendt en video til dokumentation af en række af klagepunkterne.

Klagens indhold

SID anfører som begrundelse for klagen, at kredsen ikke lever op til sine tilsynsforpligtelser, at kredsens tilsynsarbejde i den pågældende sag er yderst mangelfuldt og utilfredsstillende, at påbud ikke er fulgt op og alvorlige sikkerhedsforhold ikke påtalt, samt at påbud om almindelige regler afgives fejlbehæftede.

SID har endvidere følgende specifikke bemærkninger:

1. Euro Invest ApS havde den 30. maj 1997 ikke etableret sikkerhedsorganisation. Der er efterfølgende valgt en sikkerhedsrepræsentant, men hverken sikkerhedsrepræsentanten eller arbejdslederen har gennemgået den lovpligtige § 9 uddannelse.

SID ønsker oplyst, hvorvidt kredsen har fulgt op på dette, herunder hvorvidt kredsen har fået bekræftelse fra firmaet på, at de pågældende er tilmeldt § 9 kursus, samt på hvilket kursus.

Arbejdstilsynet Direktoratet

Landskronagade 33 • 2100 København Ø
Telefon (+45) 3915 2000
Telefax (+45) 3915 2560

Danish Working Environment Service
Organisme Danois de l'Environnement du Travail
Dänischer Arbeitsumweltdienst

2. SID ønsker oplyst, hvorfor kredsen ikke har givet firmaet påbud om tilmelding til bedriftssundhedstjeneste.

3. Firmaet bruger stålwirer, som ikke lever op til lovgivningen, jf. At-meddelelse nr. 2.02.4 og 2.02.5. Wirerne trækkes omkring en gammel skibsmast, som er placeret i sand bagest på stranden, hvilket slider på stålwiren og er groft uforsvarligt. Endvidere er forholdene omkring anhugning af jernplader uforsvarlige, jf. At-meddelelse nr. 2.02.10.

SID ønsker oplyst, hvorfor kredsen ikke har påtalt disse forhold.

4. Kredsen har den 12. juni 1997 afgivet påbud om velfærdsfaciliteter. Påbudet er fejlbehæftet, hvorfor der den 1. juli 1997 afgives nyt påbud. Firmaet har herefter en klagefrist helt frem til 1. august 1997, og dernæst skal direktoratet på ny tage stilling til, om en eventuel klage skal have opsættende virkning. Dette forsinker processen uacceptabelt.

SID finder det utroligt, at kredsen ikke magter at afgive et påbud om velkendte regler som velfærdsfaciliteter.

5. Maskinparken på arbejdsstedet består af gamle østeuropæiske maskiner. Kredsen har kun forholdt sig til en traktor uden førerværn. 2 andre maskiner - en kran og en gravemaskine - er uforsvarlige og ikke vedligeholdte og lever ikke op til gældende bestemmelser i hhv. bekendtgørelse, At-anvisninger og At-meddelelser. Disse 2 maskiner har kredsen ikke vurderet.

6. "Traktorkranen" er nu opstillet på vraget. Kranen er placeret således, at den arbejder tæt på ræling og meget nemt kan forulykke i havet.

SID ønsker Arbejdstilsynets vurdering af opstillingen i henhold til At-anvisning nr. 2.3.0.2 samt i øvrigt i henhold til forholdene beskrevet under pkt. 5.

7. SID ønsker oplyst, hvorvidt føreren af traktorkranen har krancertifikat.

I øvrigt påpeger SID, at forholdene, nævnt under punkterne 5, 6 og 7 er centrale ved farligt arbejde som skrotning af vrag, og SID finder, at arbejdet ikke burde kunne foregå med så dårligt materiel, og at arbejdet burde være standset ved tidligere tilsynsbesøg.

8. Der er ikke udarbejdet sikkerheds- og sundhedsplan, herunder skriftlig plan, for arbejdet, uanset at arbejdet er særdeles farligt og varer over 2 måneder. Kredsen har afgivet påbud, men ikke anmodet direktoratet om, at en eventuel klage skulle fratages opsættende virkning.

SID finder, at påbudets formål dermed må anses for at være forspildt.

Endvidere anfører SID, at direktoratet har oplyst, at kredsens påbud er fejlbehæftet. Kredsen har endnu ikke afgivet nyt påbud, hvilket SID finder er en katastrofal sagsbehandling af kredsen.

9. SID er ikke enig i, at kredsens påbud om opsætning af rækværker (faldsikring) er efterkommet. SID har konstateret, at flere personer har arbejdet og arbejder i nedstyrtningsfare - senest den 22. juli 1997.

SID ønsker oplyst, hvorvidt firmaet har fremsendt tilbagemeldinger på, hvorledes påbudet er efterkommet, samt hvorvidt kredsen har kontrolleret firmaets tilbagemeldinger på påbudet.

10. Kredsen konstaterer ved tilsynsbesøg den 22. juni 1997 at et forbud fra den 13. juni 1997 overtrædes. Kredsen afgiver nyt forbud.

SID finder, at der som minimum burde være overvejet retslig tiltale, og angiver endvidere at have videodokumentation for, at forbudet af 13. juni 1997 stadig overtrædes: Ansatte benytter stadig ikke redningsveste, ponton bruges som transportmiddel til vraket, robåd er ikke forsynet med påhængsmotor m.v.

11. SID anfører, at de ansatte ikke benytter personlige værnemidler såsom hjelm, sikkerhedssko, forsvarligt arbejdstøj m.v.

Udover ovenstående indeholder klagen af 8. juli 1997 følgende:

- Området er ikke afspærret, på trods af, at der arbejdes med tungt maskinel og udspændte stålwirer (turister færdes i området).
- Ingen af de ansatte har relevante sikkerhedskurser (asbest-, brand- eller førstehjælpskursus).

Direktoratets sagsbehandling

Direktoratet har i anledning af klagen af 8. juli 1997 anmodet kredsen om en udtalelse, herunder en redegørelse for sagens forløb, og har efterfølgende telefonisk den 25. juli 1997 anmodet kredsen om tillige at forholde sig til klagepunkterne i brevet af 23. juli 1997.

Kredsen har oplyst følgende vedrørende sagens forløb:

Kredsen afholdt den 8. april 1997 møde med arbejdsleder Kim Bøgh fra firmaet om en generel drøftelse af arbejdsforholdene på den kommende arbejdsplads i forbindelse med ophugning af skibet. Firmaet var ved at indrette arbejdspladsen, men i øvrigt foregik der ikke arbejde, herunder ikke arbejde med ophugning af skibet.

Den 10. april 1997 afholdt kredsens nyt møde med arbejdslederen inden arbejdet gik i gang.

Samme dag modtog kredsens en anonym klage om, at ophugningen nu var startet, og at området ikke var afspærret. Kredsens oplyste, at arbejdspladsen ville blive besøgt og henviste til politiet vedrørende afspærringen af området.

Den 23. april 1997 afholdt kredsens møde med SID Hanstholm i anledning af en klage fra SID over arbejdsforholdene.

Den 21. maj 1997 foretog kredsens besigtigelse af vraget for eventuelle særlige krav vedrørende ophugning. Firmaet blev orienteret om muligheden for, at der kunne være asbest som isolering af tanke og installationer i skibet og blev opfordret til at udtage prøver til analyse herfor, inden denne del af arbejdet påbegyndtes.

Den 9. juni 1997 modtog kredsens fra Thisted Dagblad kopi af SID's rapport om forbundets besøg på arbejdsstedet den 29. maj 1997. Senere samme dag modtog kredsens samme rapport pr. telefax fra SID med anmodning om at gribe ind hurtigst muligt på grund af forholdene på arbejdsstedet. Rapporten var udarbejdet og fremsendt til Thisted Dagblad den 1. juni 1997, men ikke fremsendt til kredsens før den 9. juni 1997.

På baggrund af SID's opfordring til at besøge arbejdsstedet blev kredsens planlagte besøg (11. juni 1997) fremrykket til 10. juni 1997. Besøget gav anledning til 5 påbud samt 1 forbud.

Tilsynsrapporterne vedrører forbud mod friskæring af styrehus, før fritskårne dele var fjernet, påbud om rækværker ved huller i dækket på skibet, påbud om adgangs- og transportveje, påbud om skriftlig planlægning af arbejdet, påbud om § 9 uddannelse af sikkerhedsgruppens medlemmer samt påbud om etablering af velfærdsfaciliteter.

Påbudene (strakspåbud) om rækværker og om adgangsvej fra hullet i skibssiden ned til flåden samt forbudet mod friskæring af styrehus påbegyndtes efterkommet inden tilsynsbesøget var afsluttet.

Efter tilsynsbesøget kontaktede kredsens Farvandsvæsenet, Søfartsstyrelsen og Hanstholm Kommune for afklaring af kompetence og fremsendte herefter kopi af tilsynsrapporter til de respektive myndigheder til orientering. Endvidere kontaktede kredsens politiet vedrørende afspærring af området.

Den 13. juni 1997 aflagde kredsens på ny tilsynsbesøg på arbejdsstedet. Dette besøg gav anledning til, at kredsens nedlagde forbud mod arbejde på skibet, idet adgangsvejen til skibet bestod af en gummiplade uden rækværk og redningsveste, trukket med wire til og fra skibet, hvilket efter kredsens vurdering indebar en overhængende, betydelig fare for de ansattes sik-

kerhed. Forholdene omkring transporten mellem stranden og skibet skulle være i overensstemmelse med Søfartsstyrelsens regler.

Efterfølgende orienterede kredsen Søfartsstyrelsen, idet forholdene vedrørende transport mellem stranden og skibet, herunder flådens indretning, redningsmidler m.v., henhører under Søfartsstyrelsen.

Den 22. juni 1997 aflagde kredsen kontrolbesøg på arbejdsstedet. Det konstateredes, at der nu blev benyttet en motorbåd til persontransport, men der var ikke redningsveste til stede i båden eller på flåden. Der blev på ny nedlagt forbud mod arbejde på skibet.

Endvidere gav besøget anledning til et forbud mod brug af en traktor uden styrsikkert førerværn, som anvendtes til bugsering af skibsdele og lignende.

Den 24. juni 1997 klagede firmaet til kredsen over 4 af påbudene (påbud om rækværk, påbud om adgangsveje, påbud om velfærdsfaciliteter samt påbud om skriftlig planlægning af arbejdet). Klagen omfattede således også de påbud, som firmaet havde efterkommet.

Den 25. juni 1997 videresendte kredsen pr. telefax alle klagerne til direktoratet med anmodning om, at klagerne, bortset fra klagen over påbud om skriftlig planlægning, fratages opsættende virkning. Samme dag orienterede kredsen firmaet herom ved brev.

Den 26. juni 1997 aflagde kredsen tilsynsbesøg på arbejdsstedet til kontrol af forbudene af 22. juni 1997. Forbudene var efterkommet. Traktoren var kørt om bag en redskabscontainer og anvendtes ikke længere.

Søfartsstyrelsen har i øvrigt meddelt kredsen, at man den 24. juni 1997 har besigtiget arbejdsstedet, og har konstateret, at forholdene var i orden set i relation til styrelsens regler (redningsmidler m.v.).

Samme dag meddelte firmaet, at påbudene om adgangsveje og om rækværker var efterkommet (hvilket var i overensstemmelse med, hvad kredsen havde konstateret), og meddelte samtidig, at klagerne over disse påbud trækkes tilbage.

Der resterede herefter kun 2 påbud, nemlig påbud om velfærdsfaciliteter samt påbud om skriftlig planlægning af arbejdet. De øvrige påbud var efterkommet.

Hvad angår påbudet om skriftlig planlægning, blev det ophævet, da det viste sig, at der ikke var hjemmel hertil.

Påbudet om velfærdsfaciliteter viste sig endvidere at være behæftet med en meningsforstyrrende fejl, hvorfor kredsen med brev af 1. juli 1997 fremsendte nyt påbud og tilbagekaldte det tidligere.

Samme dag kontaktede firmaet kredsen og oplyste, at man nu ville efterkomme påbudet om velfærdsfaciliteter i stedet for at få behandlet klagen. Den 18. juli 1997 orienterede firmaet kredsen om, hvad man havde gjort og ville gøre for at efterkomme påbudet.

Den 21. juli 1997 aflagde kredsen tilsynsbesøg på arbejdsstedet samt på Hanstholm Campingplads, hvor de ansatte var indkvarteret. Det konstateredes, at forholdene omkring spiseplads var i orden. Endvidere var der toiletrum, håndvask og bruser, sauna, solarium, spa samt et rum, som kunne indrettes som omklædningsrum ved opsætning af skabe.

Firmaet oplyste, at der den næste dag ville blive opstillet skabe, samt at der ville blive opstillet toiletskur med håndvask på pladsen ved stranden.

Endvidere gav besøget anledning til et strakspåbud angående alenearbejde samt vejledning om anhugning m.v.

Den 5. august 1997 aflagde kredsen tilsynsbesøg på arbejdsstedet. Dette besøg gav anledning til påbud om ryddelighed på adgangsvejene på skibet.

Den 8. august 1997 gennemførte kredsen kontrolbesøg, hvor der blev afgivet påbud angående ståltøve og tovlåse (udskiftning af defekte wirer og sikring af wire-ender mod opsnoning) samt forbud mod brug af polygrab, indtil den var repareret.

Firmaet har den 12. august 1997 meddelt kredsen, at påbudet vedrørende velfærdsfaciliteter er efterkommet, idet der nu er skabe til rådighed for de ansatte samt opstillet toiletvogn på stranden ved arbejdsstedet.

Endvidere har firmaet samme dag meddelt kredsen, at påbudet vedrørende ryddelighed på adgangsvejene på skibet er efterkommet.

Til de specifikke klagepunkter har kredsen oplyst følgende:

Ad 1: Kredsen afgav den 12. juni 1997 påbud om, at sikkerhedsgruppens medlemmer skal gennemgå den lovpligtige § 9 uddannelse. Tilbagemeldingsfrist blev fastsat til 19. juni 1997.

Den 15. august 1997 oplyste virksomheden over for kredsen, at sikkerhedsgruppens medlemmer var ved at blive tilmeldt § 9 kursus, og at virksomheden ville underrette kredsen, når tilmeldingen var på plads (formentlig i uge 33).

Kredsen har telefonisk den 25. august 1997 forgæves forsøgt at kontakte firmaet med henblik på at afklare, hvorvidt tilmeldingen nu er på plads. Kredsen vil følge op på påbudet.

Ad 2: Firmaet er ikke BST-pligtig og har derfor ikke fået påbud herom.

Ad 3, 5, 6 og 7: Kredsen har under tilsynsbesøgene forholdt sig til det arbejde, som er foregået under tilsynsbesøgene. Kredsen kan ikke standse et arbejde, som ikke kan konstateres udført. Forkert anhugning og anvendelse af nedslidt materiel har ikke kunnet konstateres under tilsynsbesøgene.

Som anført ovenfor blev der i forbindelse med tilsynsbesøg den 21. juli 1997 vejledt om anhugning, eftersyn, krancertifikat m.v., men under tilsynsbesøget blev der ikke arbejdet med anhugning, indhaling eller arbejdet med kraner. Firmaet oplyste under tilsynsbesøget, at en af de ansatte har krancertifikat.

Kredsen har den 29. juli 1997 fra SID modtaget videooptagelser for tiden til og med 22. juli 1997. Disse optagelser dokumenterer imidlertid ikke klart de påståede overtrædelser, men indeholder dog en optagelse fra den 1. juli 1997, hvor det ser ud til, at der færdes personer (ikke ansatte i firmaet) tæt på wiren, under indhaling af vragdele.

Endvidere har kredsen den 31. juli 1997 fra SID modtaget en videooptagelse, hvor der foregår kranarbejde blandt andet på skibet, anhugning og arbejde på skibet på steder, hvor der kan være nedstyrtningsfare.

Kredsen har herefter den 5. august 1997 aflagt tilsynsbesøg. Besøget gav anledning til påbud om ryddelighed på adgangsvejene på skibet. Hvad angår kranen, vurderede kredsen ikke, at der var nedstyrtningsfare.

Endvidere gennemførte kredsen den 8. august 1997 kontrolbesøg, hvor der blev afgivet påbud angående ståltove og tovlåse (udskiftning af defekte wirer og sikring af wire-ender mod opsnoning) samt forbud mod brug af polygrab, indtil den var repareret.

SID's påstand om, at wiren skulle være trukket omkring en gammel skibsmast, som er placeret i sand bagest på stranden, svarer ikke til det af kredsen konstaterede. Allerede ved tilsynsbesøget den 13. juni 1997 var wiren ført gennem en wireblok, som var hægtet på masten, - og ikke ført direkte rundt om masten.

Ad 4: Det er beklageligt, at der i påbudet vedrørende velfærdsfaciliteter er en meningsforstyrrende redigeringsfejl, så der må afgives nyt påbud. Til bemærkningen om, at firmaet herved får klagefrist til 1. august 1997 skal anføres, at klagen den 16. juli 1997 bliver frataget opsættende virkning, - og der aflægges kontrolbesøg den 21. juli 1997.

Ad 8: Som ovenfor anført er påbudet ophævet, idet der ikke er den fornødne hjemmel til at kræve skriftlig planlægning af arbejdet.

Ad 9: Kredsens påbud af 12. juni 1997 vedrører rækværker ved åbninger i skibsdækket. Påbudet blev efterkommet, men da der er tale om nedbrydningsarbejde ændrer forholdene sig. Det skal i den forbindelse bemærkes, at påbudet ikke vedrørte nedstyrtningsrisiko generelt, men det konkrete arbejde, hvor der var risiko for nedstyrtning gennem huller i dækket.

Ved de efterfølgende tilsynsbesøg var dækket (hvori hullerne var) skåret bort.

Må skulle være
22.6.1997

Ad 10: Ved tilsynsbesøget den 22. juli 1997 konstaterede kredsens, at forholdene var ændret, idet der nu benyttedes en motorbåd til persontransport. Der manglede imidlertid redningsveste i båden, hvilket medførte, at kredsens afgav nyt forbud. Kredsens vurderede ikke, at der forelå en så klar overtrædelse af forbudet af 13. juni 1997, at dette burde medføre politianmeldelse.

Hvad angår SID's påstand om, at ponton bruges som transportmiddel til vraget, og at robåd ikke er forsynet med påhængsmotor, skal det bemærkes, at Arbejdstilsynet ikke har særlige regler vedrørende sikkerhedsforhold ved søtransport (transporten mellem strand og skibsvrag). Som ovenfor nævnt har Søfartsstyrelsen besigtiget arbejdsstedet og konstateret, at forholdene var i orden efter styrelsens regler.

Ad 11: Ved tilsynsbesøget den 21. juli 1997 konstaterede kredsens, at alle ansatte havde værnefodtøj. Kredsens har ikke ved tidligere tilsynsbesøg konstateret overtrædelse af reglerne om personlige værnemidler.

Ad klagepunkt vedrørende afspærring af området: Som ovenfor nævnt har kredsens kontaktet politiet, idet dette forhold er omfattet af politivedtægten.

Ad klagepunkt vedrørende sikkerhedskurser: Der er ikke efter arbejdsmiljølovgivningen krav om eller hjemmel til at kræve sådanne kurser. Efter bekendtgørelse om arbejdets udførelse kan der dog kræves udarbejdet beredskabs- og evakueringsplaner.

I den forbindelse skal det bemærkes, at kredsens har afgivet påbud om, at alt arbejde på skibet og færdsel ombord på skibet i forbindelse med dette arbejde kun må foregå, når der er mindst to ombord på skibet. Endvidere er der, jf. Søfartsstyrelsens krav, en båd med motor til rådighed til brug for redningssituationer.

For så vidt angår asbest, har kredsens, jf. ovenfor, orienteret firmaet om muligheden for, at der kan være asbest samt opfordret til at få foretaget analyser herfor, inden arbejdet påbegyndtes.

Afslutningsvis anfører kredsens, at der ikke i det af SID fremsendte materiale, herunder videooptagelserne, ses at være dokumentation for, at de afgivne påbud og forbud ikke skulle være efterkommet.

Direktoratets vurdering

Direktoratet finder på den baggrund ikke, ud fra en samlet vurdering af de foreliggende oplysninger, at kredsens tilsynsarbejde i den pågældende sag har været mangelfuld og utilfredsstillende.

Direktoratet har ved vurderingen navnlig lagt vægt på følgende:

Kredsens har besøgt arbejdsstedet ofte, og besøgene har resulteret i et stort antal tilsynsrapporter, som alle, jf. ovenstående, er blevet fulgt op af kredsens.

Kredsens har i forbindelse med afgivelse af påbud og forbud forholdt sig til det arbejde, som er foregået under tilsynsbesøgene, og har derudover i vidt omfang vejledt om forhold, som ikke direkte har kunnet konstateres under tilsynsbesøgene.

Kredsens har således i det hele handlet i overensstemmelse med de fastsatte administrative retningslinier for udøvelse af tilsynet, herunder At-cirkulæreskrivelse nr. 6/1988 om Arbejdstilsynets kontrolfunktion samt At-cirkulæreskrivelse nr. 6/1990 om Arbejdstilsynets vejledningsfunktion.

For så vidt angår de to fejlbehæftede påbud, er direktoratet dog enig i, at det er uheldigt, at påbudet vedrørende velfærdsfaciliteter var behæftet med en meningsforstyrrende redigeringsfejl. Imidlertid afgav kredsens allerede 1. juli 1997 nyt påbud og tilbagekaldte det tidligere.

Hvad angår påbudet om skriftlig planlægning af arbejdet bemærkes, at dette skyldes, at kredsens fejlfortolkede rækkevidden af § 4 i bekendtgørelse om arbejdets udførelse.

Direktoratet er endelig enig med kredsens i, at der ikke i de fremsendte video-optagelser ses at være dokumentation for, at afgivne påbud og forbud ikke skulle være efterkommet.

Direktoratet gør dog i den forbindelse opmærksom på, at kredsens netop på baggrund af de fremsendte videooptagelser har fundet anledning til at foretage yderligere tilsynsbesøg for nærmere at undersøge en række forhold.

Direktoratets afgørelse

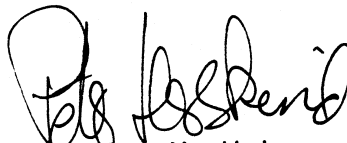
På det nævnte grundlag er det sammenfattende direktoratets opfattelse, at kredsens tilsyn i forbindelse med arbejdet med ophugning af skibsvraget

Neva ved Hanstholm har været tilfredsstillende, idet det dog bemærkes, at direktoratet finder det beklageligt, at to af de afgivne påbud har været fejlbehæftede.

Klagevejledning

Direktoratets afgørelse kan indbringes for arbejdsministeren, Holmens Kanal 20, 1060 København K.

Med venlig hilsen



Peter Herskind



Specialarbejderforbundet i Danmark
Hanstholm afd.

Centervej 25 . 7730 Hanstholm
Telefon 97961955 . Fax 97962493

Brevet er formentlig
afsendt 10.9.1997
eller dagen efter

7730 Hanstholm, den

1

Forsvarsministeriet
Holmens Kanal 42
1060 København K
Att.: Forsvarsminister Hans Hækkerup

KOP1

Klage over Farvandsvæsenet - bjærgningen af skibs- vraket Neva ved Hanstholm:

SiD Hanstholm vil hermed klage over Farvandsvæsenets sagsbehandling i forbindelse med bjærgningen af vraket Neva ved Hanstholm.

SiD vil her redegøre detaljeret for sagens forløb og Farvandsvæsenets yderst uheldige optræden i sagen.

SiD's interesse i sagen deler sig i 3:

- 1 Fjernelse af vraket fra en flot kyststrækning og et smukt naturområde.
2. En skrotning og bjærgning som foregår arbejdsmiljø- og miljømæssigt forsvarligt.
3. En fjernelse af vraket skal følge arbejdsmarkedets almindelige faglige spilleregler.

Offentlige instanser har en forpligtigelse til at vurdere om en virksomhed kan klare en opgave på en forsvarlig måde. Det er SiD's opfattelse at der påhviler offentlige myndigheder en forpligtigelse til at vurdere om en virksomhed kan overholde almindelige love og regler inden der udstedes en tilladelse til firmaet. I denne sag har Farvandsvæsenet som udsteder af bjærgningstilladelsen dette ansvar.

Farvandsvæsenets optræden i denne her sag har været kritisabel på mange områder. SiD mener således Farvandsvæsenet har handlet yderst kritisabelt ved at udstede bjærgningstilladelse til et firma, som fra starten tydeligvis ikke magtede opgaven. Endvidere er det SiD's opfattelse at Farvandsvæsenet ikke har levet op til sit ansvar, har forsøgt at skubbe ansvaret fra sig samt set igennem fingre med at de opstillede betingelser i bjærgningstilladelsen overtrædes.

Her skal på de næste sider gives en kort redegørelse for sagens forløb og Farvandsvæsenets rolle.

Redegørelse for sagsforløbet:

Sagen startede i 1995, da det lettiske køleskib på vej til ophugning i Spanien strandede ved Hanstholm. Problemstillingerne omkring skibsvrag er kendt fra andre steder i landet.

Flere seriøse skrotningsfirmaer tilbyder efterfølgende at fjerne vraket. Disse forlanger et millionbeløb for at fjerne vraket.

I 1996 tilbyder firmaet K.B. Entreprise at fjerne vraket for skrotværdien, hvilket iflg. SiD's oplysninger ikke er økonomisk realistisk, hvis bjærgningen skal foregå forsvarligt.

K.B. Entreprise går imidlertid konkurs og efterlader en regning på 600.000 til told og skat i Maribo for manglende indbetaling af A-skat samt en større regning til LG. (*Bilag 1*)

Efterflg. ansøger et nyt firma Euro-Invest om at overtage bjærgningstilladelsen. Den tidligere ejer af K.B. Entreprise - Kim Bøgh er arbejdsleder i Euro Invest og reelt bestemmende, idet han ejer alle klasse A anparter. Der ud over er der 10 B anpartshavere, som alle er enten førtidspensionister eller bistandsklienter. Direktøren er Kim Bøgh's daværende kæreste Gitte Pedersen. Farvandsvæsenet er bekendt med Euro Invest's baggrund, og ved at personkredsen bag dette er stort set den samme, som det firma der fik bjærgningstilladelsen i første omgang - firmaet K.B. Entreprise.
(*Se bilag 1*)

Farvandsvæsenet er vel vidende om disse forhold og også at Kim Bøgh er tidligere kompagnon med John Madsen fra Dansk Kabel Skrot i Grænge.

Der fastsættes et beløb på 250.000 som Euro Invest skal stille som bankgaranti til en evt. oprydning og naturgenopretning. Bankgarantien var oprindelig på 3,8 million kr., men efter forhandlinger mellem Farvandsvæsenet, Hanstholm Kommune og Euro Invest nedsættes beløbet til 250.000. Et beløb som Farvandsvæsenet selv påpeger er alt for lille, hvis firmaet ikke kan eller vil rydde op efter sig! Alligevel nedsættes beløbet. Heller ikke her lever Farvandsvæsenet ikke op til sit ansvar.

Efterflg. er der problemer omkring bankgarantien idet Euro Invest ikke kan rejse pengene. Det burde give en ansvarlig myndighed et fingerpeg om firmaets formåen og seriøsitet, samt dets evne til at klare en så vanskelig opgave. Alligevel udstedes tilladelsen.

Det lykkedes i sidste øjeblik (1. maj) firmaet at rejse pengene. Kim Bøgh har senere offentligt indrømmet at den økonomiske støtte til firmaet kommer fra John Madsen, som skylder det offentlige et millionbeløb for oprydningen af forureningen af Grænge by. (*se bilag 1*)

Bjærgningstilladelsen:

En bjærgningstilladelse udstedes af Farvandsvæsenet til Euro Invest. I denne er kravene til firmaet specificeret, herunder punkt 7: *“Euro Invest 12 ApS skal som bjærger udarbejde en detaljeret plan for arbejdets udførelse, herunder beskrivelse af forberedelse, arbejdsmetode, miljø- og sikkerhedsmæssige foranstaltninger, materiel, samt hvilke personer, der vil forestå arbejdet og være beskæftiget med bjærgningen. Denne plan osv...og være godkendt af Hanstholm Kommune osv. Hanstholm Kommunes godkendelse skal være kommet Farvandsvæsenet i hænde førend bjærgningsarbejdet må påbegyndes”*. Bjærgningstilladelsen er stort set identisk med den tidligere bjærgningstilladelse, der er udstedt til K.B. Entreprise, dog er 2 ord fjernet: *“ ved Hanstholm Kommunes skriftlige meddelelse til Farvandsvæsenet herom være godkendt af kommunen, før bjærgningsarbejdet må påbegyndes.”* **Hvorfor?** (se i øvrigt bilag 5)

SiD Hanstholm har ikke været i stand til at finde en godkendelse fra Hanstholm Kommune hos Farvandsvæsenet, på trods af aktindsigt. En godkendelse fra Hanstholm Kommune findes formodentlig ikke. Iflg. punkt 7 er dette grundlaget for at arbejdet må påbegyndes!

Den udarbejdede plan er ikke **detaljeret**. Planen består af 10 punkter. Euro Invest's "detaljerede" plan er tidligere gennemgået punkt for punkt i brev til Farvandsvæsenet af 23/7. (se endvidere brevet i bilag 2 - samt Euro Invest's plan - bilag 3)

Fra SiD's brev til Farvandsvæsenet kan her gengives:

1. Euro Invest anfører: *“At der vil blive anført en midlertidig bro så langt ud i vandet, at der permanent vil være mindst 1,00 m dybde. Broen udføres i betonklodser.”*
Dette er ikke sket. Ingen bro er etableret. Der sejles ud til skibet.
2. Der er ikke fastmonteret en pontonbro til skibet.
3. Bro + betonbro er ikke etableret. Ulovlig flåde er tidligere ført frem og tilbage til vraget. Skrottet slæbes over havbunden med stålwire. Skrot tabes på havbunden.
4. Punktet er ikke relevant da skibet brændte inden forholdene blev udført. (Iflg. SiD's oplysninger er andre vrage brændt for Kim Bøgh ved skrotninger i Nakskov Havn.)
5. Samme forhold som i 4.
6. *“Etablering af plads på land...skraveret område”* Pladsen er ikke placeret her, men ud over et stort areal som omfatter strand og et stort område bag klitterne.
7. Samme forhold som i punkt 4. Men stykkerne trækkes ikke i land af gummiged, men af østeuropæisk militærkøretøj ved hjælp af stålwirer ud til vrager. Stranden og engarealer pløjes derved op.
8. De afskårne skibssektioner anbringes ikke i det skitserede område, men på stranden. Hvilket i øvrigt strider mod amtets betingelser som anført i tidligere brev. Intet afrenset materiale er iflg. SiD's oplysninger bragt til godkendt losseplads. (Der er fastbrændte rester på det skrot som bringes i land)

9. Skrottet er ikke fjernet løbende. Stranden bruges indtil videre som oplagringsplads.

10. Firmaet har indtil videre brugt 3 mdr. på arbejdet. Der er kun skrottet ca. ¼ af vraget -styrhuset samt noget af skibsside og skibsdæk m.m. De vanskelige sektioner af skibet er slet ikke påbegyndt endnu. Efteråret og storme vil være meget farlige for vraget, som til den tid, hvis arbejdet fortsætter med nuværende tempo kun vil være halvt skrottet og dermed også meget følsomt for påvirkninger af så voldsomme naturkræfter.

Firmaet overholdt dengang ikke den udarbejdede plan, og firmaet overholder den stadig ikke. De nævnte maskiner i Euro Invest's plan er ydermere ikke blevet anvendt. I stedet er anvendt ulovlige Østeuropæiske polygrabber i meget dårlig stand.

Farvandsvæsenet har åbenbart accepteret at firmaet ikke er i stand til at redegøre detaljeret for hvorledes man vil angribe et så vanskeligt projekt som at skrotte et skibsvrag i Vesterhavet.

Det er bemærkelsesværdigt at Farvandsvæsenet tør overlade en yderst vanskelig opgave til et firma som ikke kan redegøre detaljeret for sine planer og at Farvandsvæsenet efterfølgende ikke reagerer på at firmaet ikke engang overholder dets egen plan!

SiD påpeger således i skrivelse af 8/7 1997 og af 23/7 1997 at firmaets egen plan ikke overholdes og dokumenterer endvidere at stort set alle punkter i bjærgningstilladelsen ikke overholdes.

Den 2. juli 1997 skriver Hanstholm Kommune også til Farvandsvæsenet og gør opmærksom på at firmaet ikke overholder bjærgningsplanen.

Da Kommunen gør opmærksom på forholdene, kommer der et meget mærkeligt svar fra Farvandsvæsenet den 4. juli, hvor det tilsyneladende ser ud som om at Farvandsvæsenet forsøger at gøre Hanstholm Kommune medansvarlig eller **forsøger Farvandsvæsenet at fralægge sig ansvaret?**

(Brevene fra SiD *se Bilag 2* - brevene fra Hanstholm Kommune samt svaret fra Farvandsvæsenet er vedlagt i *bilag 3*)

Det er allerede på dette tidspunkt (2.juli 1997) tydeligt for alle, at firmaet ikke magter opgaven. SiD har allerede modtaget flere klager fra naboer og borgere som er bekymret for miljøet og føler sig generet af arbejdet på vraget.

Her skal kort redegøres for hændelsesforløbet siden bjærgningen startede den 1. maj :

Umiddelbart efter at arbejdet på skibet er gået i gang og umiddelbart før brandmyndigheder og Arbejdstilsyn skal besigtige vraget bl.a. omkring asbest og brandfare, bryder skibet i brand og udbrænder totalt i pinsen 18. og 19. maj 1997. Giftig røg fra branden (epoxymaling, kabler, træ, kemikalier, m.m.) generer naboer og borgere i Hanstholm

Euro Invest havde forpligtet sig til at fjerne brændbart materiale samt olie/kemikalie affald til nærmeste godkendte losseplads - hvilket selvfølgelig har været en større omkostning. Ved branden undgik firmaet desuden de arbejdsmiljømæssige problemer omkring asbest. Det skal her bemærkes at Kim Bøgh's tidligere selskab K.B. Entreprise heller ikke havde styr på brandfarerne, idet der også opstod brand i de militærskibe som firmaet skrotede i Nakskov.

Naboer klager til SiD over at firmaets ansatte forretter deres nødtørft i klitterne, fordi der ikke er stillet toiletter til rådighed for de ansatte.

Den 30.maj besøger SiD Hanstholm arbejdspladsen for dels at inspicere arbejdsmiljøet og dels undersøge overenskomstforhold. Besøgsrapporten er vedlagt. *(Se bilag 4)*

Forholdene er chokerende idet selv de mest grundlæggende arbejdsmiljøforhold ikke er på plads. Her kan nævnes sikkerhedsorganisation, velfærdsforhold, toiletter, afspærring, personlige værnemidler, § 9 uddannelse, ikke vedligeholdte og ulovlige kraner og wirer, m.m.

Endvidere viser det sig at firmaet beskæftiger førtidspensionister og bistandsklienter

SiD kan selvfølgelig ikke affinde sig med disse forhold.

SiD henvender sig derfor til Arbejdstilsynet, hvilket medfører en lang række påbud og forbud. Der er indtil d.d. afgivet i alt **19 påbud/forbud** og firmaet har ikke magtet at løse de væsentligste arbejdsmiljøproblemer.

Senest har Arbejdstilsynet afgivet forbud mod at firmaet bruger sine kraner. (polygrabber fra Østeuropa i meget dårlig forfatning)

Firmaet Euro Invest overvejer nu at opgive bjærgningen af vraget. *(iflg. Kim Bøgh - se vedlagte video)*
Ca. 1/3 af vraget er bjærget. De vanskeligste 2/3 af vraget ligger tilbage og er i meget dårlig forfatning. Man kan frygte at efterårets storme vil ødelægge vraget, som så vil blive spredt over kyststrækningen.

SiD henvendelser til Farvandsvæsenet:

SiD har løbende gjort Farvandsvæsenet opmærksom på at betingelserne i bjærgningstilladelsen ikke overholdes samt at SiD ikke mener at firmaet magter opgaven.

I 2 breve til Farvandsvæsenet opfordrer SiD Farvandsvæsenet til at revurdere bjærgningstilladelsen idet stort set ingen punkter i denne overholdes.

I det ene brev påpeges at firmaets egen plan ikke overholdes - hvilket Hanstholm Kommune også påpeger 2. juli.

I det andet brev dokumenteres at alle betingelser i bjærgningstilladelsen stort set overtrædes. Herunder Amtets betingelser om opbevaring og arbejde på strand samt arbejdspladsens placering, politiets regler om afspærring af arbejdspladsen, arbejdsmiljølovens bestemmelser, m.m.

Farvandsvæsenet afviser at revurdere bjærgningstilladelsen på trods af ovennævnte. SiD fremsender senere video som dokumentation for at forholdene er yderst kritisable og bjærgningstilladelsen overtrædes på stort set alle punkter.

Dette påvirker dog heller ikke Farvandsvæsenets indstilling.

(SiD's breve til Farvandsvæsenet - *bilag 2*) samt video vedlagt.

Hovedpunkterne i SiD's klage over Farvandsvæsenet:

Farvandsvæsenet har fra starten vidst at firmaets ejerkreds tilhører de "sorte får" i skrotbranchen, med tilknytning til John Madsen.

Farvandsvæsenet vidste at arbejdsleder og anpartsejer Kim Bøgh's tidligere firma skylder Told og Skat penge for manglende A-skat, samt skylder LG feriepenge og løn.

Farvandsvæsenet vidste at firmaets økonomiske formåen var meget ringe (bankgarantien). Firmaets seriøsitet var ligeledes tvivlsom - alligevel udstedes bjærgningstilladelse.

Farvandsvæsenet vidste at bankgarantien ikke rækker langt hvis firmaet går konkurs. Euro Invest fremsendte ikke en detaljeret beskrivelse af hvorledes vraget skulle bjærges

Farvandsvæsenet vidste at skrotværdien i vraget ikke kan dække omkostningerne ved en forsvarlig og korrekt bjærgning. Farvandsvæsenet har aldrig fået en godkendelse fra Hanstholm Kommune af Euro Invest's plan - hvilket var en forudsætning i bjærgningstilladelsens punkt 7: *“Denne plan...og være godkendt af Hanstholm Kommune...Hanstholm Kommunes godkendelse skal være kommet Farvandsvæsenet i hænde før bjærgningsarbejdet må påbegyndes”*.

På trods af ovennævnte alvorlige og betænkelige forhold udstedes bjærgningstilladelse.

Endvidere finder SiD det yderst kritisabelt:

- At Farvandsvæsenet forsøger at fralægge sig ansvaret - eller forsøger at skubbe det over på andre myndigheder.
- At Farvandsvæsenet forsøger at fralægge sig ansvaret, da Hanstholm Kommune henvender sig om at Euro Invest ikke overholder bjærgningstilladelsen og at Farvandsvæsenet ikke reagerer på kommunens oplysninger.
- At Farvandsvæsenet ikke reagerer på firmaets overtrædelser af arbejdsmiljølovens bestemmelser.
- At Farvandsvæsenet ikke reagerer på at skibet brænder, hvilket medfører forurening og gener for omgivelserne.
- At Farvandsvæsenet ikke reagerer efter at være blevet gjort bekendt med at firmaets ansatte er førtidspensionister og bistandsmodtagere som modtager offentlige ydelser, ved siden af arbejdet for Euro Invest, dvs begår socialt bedrageri.
- At Farvandsvæsenet ikke revurderer bjærgningstilladelsen på trods af SiD's dokumentation af at stort set alle betingelserne i denne overtrædes.
- At Farvandsvæsenet ikke reagerer på at firmaet kun har skrottet 1/3 af vraget her inden efteråret og for bjærgningen umulige vejrforhold.

Farvandsvæsenet fastholder - på trods af SiD's dokumentation for at bjærgningstilladelsen ikke overholdes - at man ingen forpligtigelse har i forhold til om betingelserne bliver overholdt.

Det er således SiD's opfattelse at Farvandsvæsenet ikke har levet op til sit ansvar, og Farvandsvæsenet endvidere har forsøgt at skubbe ansvaret fra sig, samt set igennem fingre med at de opstillede betingelser i bjærgningstilladelsen overtrædes.

Dette er efter SiD's opfattelse både juridisk, men også i allerhøjeste grad politisk uholdbart og i strid med regler og rammer som findes omkring offentlige myndigheders ansvar.

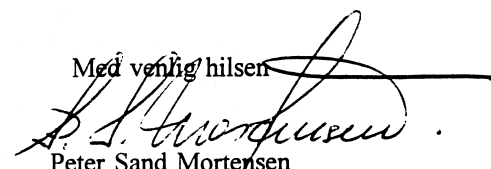
SiD Hanstholm klager på denne baggrund til den ansvarlige minister over Farvandsvæsenets rolle i denne sag som SiD Hanstholm finder har været yderst kritisabel og utroværdig.

Samtidig skal SiD Hanstholm afdeling anmode dig om at foranledige tilladelsen indraget indtil betingelserne for udstedelsen bliver bragt på plads og forholdene bragt i orden, og vi skal da ikke undlade at gøre opmærksom på at tilladelsen udløber her ved udgangen af september måned. Så derfor vil vi blive meget overrasket hvis Farvandsvæsenet forlænger tilladelsen.

For en god ordens skyld skal vi understrege at denne sag har alles bevågenhed både TV, radio og den skrevne presse, ligesom vi også har konstateret at 2 folketingsmedlemmer fra 2 forskellige partier har taget sagen op politisk

Vi forventer og håber på en hurtig behandling af sagen.

Med venlig hilsen



Peter Sand Mortensen
Formand SiD Hanstholm afd.

FARVANDSVÆSENET

KOPI



Specialarbejderforbundet i Danmark
Hanstholm afdeling
Centervej 25
7730 Hanstholm.

Sagsnr. 2503-0055-94
Sagsnr. bedes anført ved henvendelser
Dato 7 NOV. 1997
ANN/HAT/ach

Eft.: Forsvarsministeriet
Holmens Kanal 42
1060 København K.

Emne: **Klage over Farvandsvæsenets behandling af sagen vedrørende tilladelse til bjærgning af vraket NEVA ved Hanstholm.**

Ref.: a. Farvandsvæsenets skr. 2503-005-94 af 21. oktober 1997.
b. Forsvarsministeriets skr. 5.kt. 93-0729/i5-1/0911 af 16. oktober 1997.
c. Forsvarsministeriets skr. 5.kt.93-0729/i5-1/0884 af 8. oktober 1997.
d. SiD's skr. af 6. oktober 1997 til Forsvarsministeriet.
e. SiD's skr. (udateret) til Forsvarsministeriet (modtaget 12. september 1997).
f. Farvandsvæsenets skr. 2503-0055-94 af 29. august 1997.
g. SiD's skr. af 26. august 1997 til Farvandsvæsenet.
h. Farvandsvæsenets skr. 2503-0055-94 af 19. august 1997.
i. SiD's skr. af 13. august 1997 til Farvandsvæsenet.
j. SiD's skr. af 28. juli 1997 til Farvandsvæsenet.
k. Farvandsvæsenets skr. 2503-0055-94 af 25. juli 1997.
l. SiD's skr. af 23. juli 1997 til Farvandsvæsenet.
m. Farvandsvæsenets skr. 2503-0055-94 af 16. juli 1997.
n. Farvandsvæsenets skr. 2503-0055-94 af 15. juli 1997.
o. SiD's skr. af 8. juli 1997 til Farvandsvæsenet.
p. Farvandsvæsenets skr. 2503-0055-94 af 4. juli 1997.
q. SiD's (8. distrikt, Viborg Amt) skr. af 2. juli 1997 til Farvandsvæsenet.

I fortsættelse af Farvandsvæsenets skrivelse af 21. oktober 1997 (ref. a.) til Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Hanstholm afdeling, og under henvisning til den som ref. b. - q. nævnte korrespondance skal Farvandsvæsenet herved besvare Deres klage til Forsvarsministeriet over Farvandsvæsenets behandling af sagen vedrørende tilladelse til bjærgning af vraket NEVA, jf. ref. d. og e.

Postadresse:
Farvandsvæsenet
Overgaden o. Vandet 62 B
Postbox 1919
1023 København K

Telefon 32 68 95 00
Telefax 31 57 43 41

Fra SiD

Da SiD tidligere i henhold til offentlighedsloven har fået aktindsigt i Farvandsvæsenets akter nr. 47-105 i denne sag, jf. ref. q., skal Farvandsvæsenet tillade sig i det følgende at referere til sagens akter ved angivelse af nummer og i øvrigt forudsætte, at SiD er bekendt med indholdet af de pågældende dokumenter.

Farvandsvæsenet finder anledning til indledningsvis at fremkomme med nogle generelle oplysninger om lovgivning m.v. vedrørende fjernelse af vrage langs de danske kyster.

Regler for uskadeliggørelse og bjærgning af vrage findes for så vidt angår Farvandsvæsenets kompetence i Lov om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895, jf. lovebekendtgørelse nr. 625 af 15. september 1986. I henhold til denne lov kan Farvandsvæsenet kræve et vrage fjernet eller på anden måde uskadeliggjort, hvis det er til fare eller væsentlig ulempe for skibsfart eller fiskeri ("farligt vrage"). Er vraget ikke farligt eller til gene for skibsfart eller fiskeri ("ufarligt vrage"), kan Farvandsvæsenet ikke kræve vraget fjernet.

Et ufarligt vrage kan fjernes af ejeren eller dennes forsikringsselskab, men ønsker ingen af disse parter at fjerne vraget, kan det blive liggende, idet Farvandsvæsenet ikke har hjemmel til at kræve det fjernet eller afholde udgifter til fjernelse. Tredjemand kan imidlertid efter ansøgning opnå tilladelse til at bjærge vrage. Der er i så fald alene tale om imødekommelse af en ansøgning, som ansøgeren i medfør af lovgivningen har krav på. Men bjærgningen eller udførelsen af denne bliver ikke derved en offentlig opgave. Farvandsvæsenet kan - som i tilfældet NEVA - ikke uden særlig hjemmel ansætte personer eller antage firmaer til at fjerne ufarlige vrage.

Ved udstedelse af en bjærgningstilladelse fastsætter Farvandsvæsenet normalt en række vilkår, som forudsættes overholdt fra bjærgers side. Men der opstilles ikke vilkår om overholdelse af forhold som for eksempel vedrørende brandsikring, arbejdsmiljø, sikkerhed på arbejdspladsen eller overholdelse af færdselsreglerne m.v. Disse forhold er reguleret i anden lovgivning, og Farvandsvæsenet har ikke kompetence i den henseende.

I klagen til Forsvarsministeriet oplyses SiD's interesse i sagen at omfatte følgende:

1. Fjernelse af vraget fra en flot kyststrækning og et smukt naturområde.
2. En skrotning og bjærgning som foregår arbejdsmiljø- og miljømæssigt forsvarligt.
3. En fjernelse af vraget skal følge arbejdsmarkedets almindelige faglige spilleregler.

Vedrørende disse hovedpunkter skal Farvandsvæsenet oplyse:

- ad 1. Farvandsvæsenet har ikke kompetence til at kræve et vrage fjernet ud fra æstetiske hensyn, jf. de nævnte regler om uskadeliggørelse og bjærgning af vrage.
- ad 2. Det påhviler den person eller det firma, der har fået tilladelse til at bjærge et vrage, at opfylde lovbestemte forskrifter, herunder om såvel arbejdsmiljø- som miljømæssige foranstaltninger. Overtrædelse af sådanne regler påtales i givet fald af de pågældende kompetente myndigheder.
- ad 3. Farvandsvæsenet har ikke interesse i eller hjemmel til at opstille vilkår om overholdelse af aftaler m.v., der måtte være indgået mellem arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer. Eventuelle faglige konflikter er Farvandsvæsenet uvedkommende.

SiD anfører i sin redegørelse for sagsforløbet, at flere seriøse skrotningsfirmaer har tilbudt at fjerne vraget mod betaling (millionbeløb). Dette kan Farvandsvæsenet bekræfte. Men uanset, at Farvandsvæsenet har været bekendt med, at såvel SiD som Hanstholm Kommune m.fl. har ønsket vraget fjernet, har Farvandsvæsenet - som ovenfor anført - ikke haft mulighed for at acceptere disse tilbud.

SiD nævner, at firmaet K.B. Entreprise ApS i 1996 tilbyder at fjerne vraget for skrotværdien. Der er imidlertid ikke tale om et tilbud, men derimod en regulær ansøgning fra firmaet, jf. sagens akter nr. 47 og 49. Det skal i den forbindelse for god ordens skyld oplyses, at Farvandsvæsenet tidligere, nemlig den 7. juli 1995, havde udstedt tilladelse til en udenlandsk statsborger til at bjærge vraget af NEVA. Denne "bjærger" havde i forbindelse med sin ansøgning skitseret en plan for bjærgning af vraget, hvorefter han ville tætné skroget, pumpe skibet læns og slæbe det væk ad søvejen. Som følge af faren for, at skibet ved anvendelse af denne bjærgningsmetode ville synke under sådanne omstændigheder, at det ville være til fare eller væsentlig gene for skibsfart eller fiskeri, stillede Farvandsvæsenet som et af en række vilkår, at der stilledes en bankgaranti på kr. 3.800.000,00 til imødegåelse af eventuelle udgifter til vragfjernelse ved Farvandsvæsenets foranstaltning. Vilkåret blev imidlertid ikke opfyldt, og tilladelsen faldt bort den 1. august 1996.

De økonomiske overvejelser, som Farvandsvæsenet foretager i forbindelse med udstedelse af bjærgningstilladelser, sigter alene til at holde det offentlige skadesløst. Hvorvidt et bjærgningsforehavende er en forretningsmæssigt forsvarlig disposition for bjærgeren, gør Farvandsvæsenet normalt ikke til genstand for nærmere granskning.

Den 20. august 1996 ansøger Nedrivnings- og skrotningsfirmaet K.B. Entreprise ApS om tilladelse til at bjærge NEVA. Firmaet har til hensigt at foretage ophugning på stedet, således at vragestykkerne fjernes over land. I den anledning anmoder Farvandsvæsenet en række myndigheder om at måtte modtage de bemærkninger, som sagen giver anledning til. På grundlag af de indkomne bemærkninger, der i det hele drejer sig om at sikre retablering af det pågældende strandområde med tilkørselsveje, meddeler Farvandsvæsenet den 18. september 1996 bjærgningstilladelse til K.B. Entreprise ApS.

Tilladelsen gives bl.a. på det vilkår, at der overfor Farvandsvæsenet stilles en bankgaranti, hvis størrelse fastsættes efter aftale mellem K.B. Entreprise ApS og Hanstholm Kommune. Denne fremgangsmåde valgte Farvandsvæsenet som følge af, at den skitserede bjærgningsmetode ikke kunne medføre, at der opstod fare eller gene for skibsfart eller fiskeri, men at det nu var et spørgsmål om at sikre opfyldelsen af de betingelser om oprydning på stranden m.v., som såvel Hanstholm Kommune som Skov- og Naturstyrelsen m.fl. havde tilført sagen. Hanstholm Kommune har ved skrivelse af 25. november 1996 (jf. akt 63) fastsat garantisummen til kr. 250.000,00.

I januar 1997 bliver K.B. Entreprise ApS erklæret konkurs, uden at skrotning af NEVA er påbegyndt. Hvorvidt, og i hvilket omfang, firmaet har skyldt penge til skattemyndighederne eller andre, har Farvandsvæsenet ikke undersøgt eller været bekendt med, og Farvandsvæsenet finder i øvrigt, det er denne sag uvedkommende, da firmaets eventuelle gæld til offentlige myndigheder ikke ville kunne begrunde et afslag på ansøgningen om bjærgningstilladelse.

Den 30. januar 1997 ansøger et nyt firma, Euro Invest 12 ApS ved direktør Gitte Pedersen, Farvandsvæsenet om at måtte indtræde i bjærgningstilladelsen i stedet for det nu konkursramte firma K. B. Entreprise ApS. Efter påny at have inddraget de relevante myndigheder i sagen - og

indhentet samtykke fra direktøren for det konkursramte firma, Kim Bøgh, der desuden indtager en ledende stilling i det nye firma - udsteder Farvandsvæsenet den 25. februar 1997 bjærgningstilladelse til Euro Invest 12 ApS.

Farvandsvæsenet finder anledning til at tage afstand fra SiD's påstand om, at garantisummen skulle være nedbragt fra kr. 3,8 millioner til kr. 250.000,00 ved forhandling mellem Farvandsvæsenet, Hanstholm Kommune og Euro Invest. Og Farvandsvæsenet har i øvrigt på intet tidspunkt forhandlet om noget som helst med de pågældende firmaer.

Det skal for god ordens skyld oplyses, at Farvandsvæsenet ikke - som påstået af SiD - har kendskab til, hvem der ejer firmaet Euro Invest 12 ApS, ligesom Farvandsvæsenet ikke kender John Madsen.

SiD anfører, at Euro Invest 12 ApS har haft problemer med at rejse pengene til bankgarantien. Farvandsvæsenet har ikke kendskab til dette. Derimod var Farvandsvæsenet og Lollands Bank uenige om bankgarantiens udformning. Bankgarantiens endelige ordlyd blev udformet i overensstemmelse med Farvandsvæsenets krav og er godkendt af Hanstholm Kommune.

Vedrørende forholdene omkring firmaet Euro Invest 12 ApS har Erhvervs- og Selskabsstyrelsen før udstedelse af bjærgningstilladelsen overfor Farvandsvæsenet telefonisk bekræftet, at der i styrelsen er registreret et firma af dette navn. Euro Invest 12 ApS må derfor antages at opfylde de krav, der stilles i dansk lovgivning til dannelsen af et selskab.

SiD har flere klagepunkter vedrørende bjærgningstilladelsen. Det drejer sig om Hanstholm Kommunes godkendelse af planen for arbejdet, planens detaljeringsgrad samt Euro Invest 12 ApS' overholdelse af planen. Farvandsvæsenet skal i den forbindelse i det hele henvise til sine tidligere skrivelser, jf. ref. n, m og k.

Det kan tilføjes, at Farvandsvæsenet har studeret den fra SiD modtagne dokumentation af forholdene på stedet i form af videooptagelser. Farvandsvæsenet finder det imidlertid ikke overraskende, at der ved anvendelse af den her omhandlede bjærgningsmetode henligger skrot i det pågældende område, således som det fremgår af optagelserne. Bankgarantien har netop til formål at sikre, at der under alle omstændigheder kan foretages oprydning uden udgifter for det offentlige.

Udover de fra SiD modtagne klager, har Farvandsvæsenet i øvrigt ikke modtaget klager over forholdene, ligesom de berørte myndigheder på intet tidspunkt har anmodet Farvandsvæsenet om at tage bjærgningstilladelsen op til overvejelse.

I sin klage til Forsvarsministeriet har SiD anført følgende påstande og klagepunkter, som ikke tidligere er meddelt til Farvandsvæsenet:

- *Farvandsvæsenet vidste at arbejdsleder og anpartsejer Kim Bøghs tidligere firma skylder Told og Skat penge for manglende A-skat, samt skylder feriepenge og løn.*

Farvandsvæsenet kender ikke Kim Bøghs økonomiske forhold, og har ikke kendskab til, hvorvidt han har gæld til offentlige myndigheder. Da bjærgningen af vraket NEVA ikke er en offentlig opgave, er spørgsmålet om, hvorvidt Kim Bøgh skylder det offentlige penge, ikke relevant i denne sammenhæng.

- *Farvandsvæsenet vidste at firmaets økonomiske formåen var meget ringe (bankgarantien). Firmaets seriøsitet var ligeledes tvivlsom - alligevel udstedes bjærgningstilladelse.*

Farvandsvæsenet har lagt vægt på at sikre, at der kan ryddes op efter firmaets aktiviteter i det pågældende område, uanset i hvilken grad vraget måtte være fjernet. Udover at sikre den hertil fornødne garantisum har firmaets økonomi ikke haft Farvandsvæsenets interesse, da der ikke er tale om udførelse af en opgave for det offentlige.

- *Farvandsvæsenet vidste at bankgarantien ikke rækker langt hvis firmaet går konkurs.*

Farvandsvæsenet er klar over, at bankgarantien ikke kan dække en færdiggørelse af bjærgningsarbejdet, såfremt firmaet Euro Invest 12 ApS må give op. Bankgarantien vil dog efter Farvandsvæsenets opfattelse række til det formål, som er baggrunden for beløbets størrelse, det vil sige oprydning på de af firmaet anvendte arealer.

SiD finder det yderst kritisabelt:

- *At Farvandsvæsenet forsøger at fralægge sig ansvaret - eller forsøger at skubbe det over på andre myndigheder og*
- *At Farvandsvæsenet forsøger at fralægge sig ansvaret, da Hanstholm Kommune henvender sig om at Euro Invest ikke overholder bjærgningstilladelsen og at Farvandsvæsenet ikke reagerer på kommunens oplysninger.*

Farvandsvæsenet har ved behandlingen af denne sag lagt vægt på at skabe mindst mulig gene for det lokale samfund i Hanstholm Kommune. Derfor har Farvandsvæsenet givet kommunen mulighed for at øve størst mulig indflydelse på forløbet. Men Farvandsvæsenet har ikke dermed søgt at - og kan i øvrigt ikke - fralægge sig ansvar endsige overføre sit ansvar til Hanstholm Kommune. At SiD, som det anføres i klagen, finder Farvandsvæsenets brev af 4. juli 1997 til Hanstholm Kommune (jf. akt 108) "meget mærkeligt" er derfor beklageligt.

- *At Farvandsvæsenet ikke reagerer efter at være blevet gjort bekendt med at firmaets ansatte er førtidspensionister og bistandsmodtagere som modtager offentlige ydelser, ved siden af arbejdet for Euro Invest, dvs begår socialt bedrageri.*

Firmaet udfører ikke arbejde for Farvandsvæsenet, der derfor ikke kan opstille betingelser for, hvem eller hvilke persongrupper, der må udføre arbejde for firmaet. Påstanden om, at der begås socialt bedrageri, har Farvandsvæsenet ikke grundlag for at bekræfte. Såfremt SiD imidlertid har viden herom, kan forbundet efter Farvandsvæsenets opfattelse overveje at rette henvendelse til vedkommende rette myndigheder.

- *At Farvandsvæsenet ikke reagerer på at firmaet kun har skrottet 1/3 af vraget her inden efteråret og for bjærgningen umulige vejrforhold.*

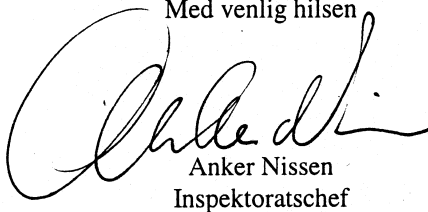
Farvandsvæsenet er klar over, at firmaet har mødt store vanskeligheder under forsøget på at bjærge det omhandlede vrage. Og Farvandsvæsenet finder det ikke sandsynligt, at firmaet kan gennemføre fjernelsen af vraget indenfor den nu gældende tidsfrist. Det kan i den forbindelse oplyses, at Hanstholm Kommune løbende har forlænget en af kommunen udstedt midlertidig tilladelse til ophugning af NEVA, senest den 30. september 1997, således at ophugningstilladelsen er gældende indtil den 31. december 1997. Disse forlængelser må Farvandsvæsenet forstå således, at Hanstholm Kommune accepterer forholdene omkring Euro Invest 12 ApS' bjærgning

af NEVA og ikke finder, at den omtalte plan har været misligholdt i en sådan grad, at man har villet anmode Farvandsvæsenet om at stoppe arbejdet, eller at bjærgningsplanen har været overtrådt på en sådan måde, at det har kunnet begrunde en indstilling til Farvandsvæsenet om at tilbagekalde bjærgningstilladelsen.

Den til Euro Invest 12 ApS udstedte bjærgningstilladelse gælder indtil den 1. marts 1998. Hvorvidt denne tilladelse vil blive forlænget, vil afhænge af, om Euro Invest 12 ApS ansøger om en forlængelse. Såfremt Farvandsvæsenet modtager en ansøgning fra firmaet herom, vil Farvandsvæsenet anmode de tidligere nævnte myndigheder (jf. akt 120) om de bemærkninger, disse måtte finde anledning til, før der træffes afgørelse.

Det er Farvandsvæsenets opfattelse, at SiD tillægger Farvandsvæsenet ansvar og kompetence langt ud over, hvad lovgivningen hjemler, og inden for områder, som er reguleret ved anden lovgivning end lov om tillæg til strandingsloven. Da firmaet Euro Invest 12 ApS imidlertid ikke udfører arbejde for Farvandsvæsenet, finder Farvandsvæsenet ikke grundlag for at imødekomme SiD's anmodning om at inddrage bjærgningstilladelsen eller foretage yderligere i anledning af SiD's klage.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anker Nissen', written in a cursive style.

Anker Nissen
Inspektoratschef


FORSVARSMINISTERIET
Holmens Kanal 42 - 1080 København K.
Telefon 33 92 33 20 - Telefax 33 32 06 55
KTJ/jhh

MODTAGET

27 MRS. 1998

SID

KOPI

Kopi til orientering

Nr.	5.kt. 93-0729/15-1/	0372
Dato	26 MRS. 1998	
Bebes anført ved henvendelser		

Til Specialarbejderforbundet i Danmark

Specialarbejderforbundet i Danmark har ved skrivelse af 12. januar 1998 hertil anført, at forholdene omkring vraget Neva ved Hanstholm har ændret sig på et par væsentlige punkter. Endvidere udbeder forbundet sig underretning om, hvilke initiativer Forsvarsministeriet agter at tage i forbindelse med bjærgningen af vraget Neva.

Det første forhold, som forbundet anfører har ændret sig, er, at der nu er en risiko for, at vraget brækker over og derved udgør en fare for fiskeri og mennesker.

Forsvarsministeriet finder — efter påny at have indhentet en udtalelse fra Farvandsvæsenet — ikke, at situationen er forandret i forhold til tidligere, heller ikke selvom vraget skulle brække over. Da det således ikke ses, at vraget er til fare eller væsentlig ulempe for skibsfart eller fiskeri, agter Forsvarsministeriet ikke at tage noget initiativ til vragets uskadeliggørelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 625 af 15. september 1988 om tillæg til strandingsloven, som ændret ved lov nr. 108 af 5. marts 1988, § 6, stk. 2.

Det andet forhold, som forbundet anfører, er, at den til Euro Invest 12 ApS udstedte bjærgningstilladelse udløb 1. januar 1998, hvorfor Farvandsvæsenet skulle kunne stille strammere vilkår i en bjærgningstilladelse udstedt til en eventuel kommende bjærgning.

Det skal for god ordens skyld bemærkes, at bjærgningstilladelsen til Euro Invest 12 ApS først udløb 1. marts 1998.

Til spørgsmålet om, hvorvidt Farvandsvæsenet vil kunne stramme vilkårene i en eventuel fremtidig bjærgningstilladelse, skal det oplyses, at reglerne om udstedelse af bjærgningstilladelse findes i ovennævnte tillæg til strandingsloven § 9. Efter bestemmelsen kan der

stilles betingelser i skibsfartens, fiskeriets eller statens kystværns og kystværkers interesse samt kræves fornøden sikkerhed for betingelsernes overholdelse.

Der er ikke i loven i øvrigt hjemmel til at stille yderligere vilkår, når der er tale om imødekommelse af en ansøgning om en tilladelse, som ansøgeren — når en række betingelser er opfyldt — har retskrav på at få udstedt. På den baggrund finder Forsvarsministeriet ikke, at Farvandsvæsenet i en eventuel kommende bjærgningstilladelse lovligt vil kunne stramme vilkårene væsentligt.

P.M.V.

E.B.


Birgitte Lindgreen
Kontorchef

LOV OM ARBEJDSRETTE

Lov nr 183 af 12.3.1997

VI MARGRETHE DEN ANDEN, af Guds Nåde Danmarks Dronning, gør vitterligt:

Folketinget har vedtaget og Vi ved Vort samtykke stadfæstet følgende lov:

§ 1. Arbejdsrettens domsmyndighed omfatter behandlingen og afgørelsen af de i § 9 omhandlede sager.

Stk. 2. Retten har sit sæde i København, men kan sættes andetsteds i landet, hvis det skønnes hensigtsmæssigt.

§ 2. Arbejdsretten består af 12 ordinære dommere og 31 suppleanter for disse samt af en formand og 5 næstformand.

§ 3. Rettens ordinære dommere og suppleanter beskikkes af arbejdsministeren efter indstilling fra følgende organisationer og myndigheder:

1) Dansk Arbejdsgiverforening indstiller:

3 ordinære medlemmer og

6 suppleanter.

2) Sammenslutningen af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger og Finanssektorens Arbejdsgiverforening indstiller i fællesskab:

1 ordinært medlem og

4 suppleanter.

3) Finansministeriet, Amsrådsforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening og Københavns og Frederiksberg Kommuner indstiller i fællesskab:

2 ordinære medlemmer og

4 suppleanter.

4) Landsorganisationen i Danmark indstiller:

4 ordinære medlemmer og

10 suppleanter.

5) Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Akademikernes Centralorganisation og Ledernes Hovedorganisation indstiller i fællesskab:

2 ordinære medlemmer og

7 suppleanter.

Stk. 2. Beskikkelsen, der gælder for 5 år regnet fra en 1. januar, foretages hvert 5. år på grundlag af de fra retten modtagne indstillinger fra organisationer og myndigheder. Er en indstilling ikke modtaget inden udgangen af december, beskikker arbejdsministeren på egen hånd den eller de manglende.

Stk. 3. Genbeskikkelse kan finde sted.

Stk. 4. Afgår en ordinær dommer eller suppleant i løbet af 5-års-perioden, beskikkes en anden for den resterende del af perioden efter indstilling fra vedkommende organisation eller myndighed.

§ 4. Rettens formand og næstformænd, der alle skal opfylde de almindelige betingelser for at være dommer, beskikkes af arbejdsministeren efter indstilling fra rettens ordinære dommere. Beskikkelsen gælder indtil udløbet af den måned, hvori den pågældende fylder 70 år.

§ 5. Til Arbejdsretten hører et sekretariat, der forestås af en sekretariatsleder, som udnævnes af arbejdsministeren efter indstilling fra rettens formand. Den pågældende skal opfylde de almindelige betingelser for at være dommer.

§ 6. For Arbejdsrettens dommere og suppleanter samt for formandskabet og sekretariatslederen gælder retsplejelovens inhabilitetsregler for dommere.

Stk. 2. De dommere m.v., som skal deltage i pådømmelsen af den enkelte sag, skal af egen drift påse, om der foreligger grunde, der kan medføre inhabilitet.

Stk. 3. Indsigelser mod en dommers habilitet bør så vidt muligt fremsættes straks efter modtagelsen af meddelelsen om, hvilke dommere der skal deltage i domsforhandlingen, og bør under alle omstændigheder fremsættes før domsforhandlingens begyndelse. Afgørelsen om en dommers habilitet træffes af retsformanden ved beslutning. Under domsforhandlingen træffes afgørelsen dog af den samlede ret. Den dommer, om hvis habilitet der er rejst spørgsmål, er ikke udelukket fra at deltage i afgørelsen.

§ 7. I domsforhandlinger ved Arbejdsretten deltager med de i § 8 nævnte undtagelser et medlem af formandskabet som retsformand samt fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside 3 ordinære dommere eller suppleanter.

§ 8. Efter anmodning af en part eller af egen drift kan retsformanden beslutte, at formandskabet under domsforhandlingen skal bestå af 3 formænd.

Stk. 2. En part, som ikke er tilknyttet en af de i § 3, stk. 1, nævnte organisationer eller myndigheder, kan kræve sagen behandlet og pådømt uden medvirken af ordinære dommere eller suppleanter. I afgørelsen af sagen deltager i så fald alene retsformanden, der eventuelt kan træffe beslutning efter stk. 1.

§ 9. For Arbejdsretten indbringes sager om

1) overtrædelse og fortolkning af en af Dansk Arbejdsgiverforening og Landsorganisationen i Danmark vedtaget hovedaftale samt af tilsvarende hovedoverenskomster og hovedaftaler,

2) overtrædelse af kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold,

3) lovligheden af varslede kollektive kampskridt eller af de i denne anledning udstedte varsler, såfremt den berørte parts hovedorganisation eller, dersom parten ikke er medlem af en sådan, parten selv ved anbefalet brev inden 5 dage efter modtagelsen af det varsel, mod hvis formelle eller materielle lovlighed der protesteres, har protesteret over for vedkommende organisation eller enkeltvirksomhed mod lovligheden af kampskridtet eller varslene,

4) hvorvidt der foreligger en kollektiv overenskomst,

5) lovligheden af anvendelse af kollektive kampskridt til støtte for krav om overenskomst på områder, hvor kollektiv overenskomst ikke er indgået, og

6) tvister om forligsmændenes kompetence.

Stk. 2. Arbejdsstandsninger skal straks indberettes til organisationerne, og fællesmøde under organisationernes medvirken til drøftelse af en arbejdsstandsning skal afholdes dagen efter dennes iværksættelse, medmindre arbejdsstandsningen er ophørt inden fællesmødets afholdelse.

Stk. 3. Sager efter stk. 1, nr. 1-3, kan kun indbringes for Arbejdsretten, hvis overtrædelsen er foretaget eller kampskridtet er varslet eller iværksat af en arbejdsgiverorganisation eller flere medlemmer af en sådan, af en enkeltvirksomhed (enkeltmand, firma, aktie- eller anpartsselskab eller offentlig institution) eller af en

lønmodtagerorganisation eller af medlemmer af en sådan i fællesskab. Adgangen til at indbringe sager er endvidere betinget af, at der ikke i det pågældende overenskomstforhold er indeholdt bestemmelser i modsat retning.

Stk. 4. Ud over de i stk. 1 nævnte sager kan sager vedrørende uoverensstemmelser mellem arbejdsgivere og lønmodtagere indbringes for Arbejdsretten, når retten billiger det og der mellem en arbejdsgiver- og lønmodtagerorganisation eller mellem en enkeltvirksomhed og en lønmodtagerorganisation er truffet aftale derom.

§ 10. Hører en sag i sin helhed under faglig voldgift, kan retten afvise sagen. Er parterne enige derom, kan retten dog afgøre sagen. Hører sagen delvis under faglig voldgift, kan retten udsætte sagens behandling, til voldgiftskendelse er afsagt.

§ 11. Sager, der efter § 9 hører under Arbejdsretten, kan ikke anlægges ved de almindelige domstole, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. En lønmodtager kan anlægge sag ved de almindelige domstole om påståede løntilgodehavender m.v., såfremt den pågældende godtgør, at vedkommende faglige organisation ikke agter at iværksætte fagretlig behandling af kravet.

§ 12. I sager, der er nævnt i § 9, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 4, kan Arbejdsretten idømme den eller dem, der har deltaget i det overenskomststridige forhold, en bod, der skal tilfalde klageren.

Stk. 2. Bod kan ikke pålægges de deltagere i en arbejdsstandsning, der har genoptaget arbejdet inden afholdelse af det i § 9, stk. 2, omtalte fællesmøde eller har fulgt en henstilling fra dette møde om straks at gå i arbejde, medmindre det godtgøres, at arbejdsstandsningen har savnet rimelig begrundelse eller må betragtes som led i en systematisk aktion.

Stk. 3. Består overenskomstrænkelsen i undladelse af at betale et skyldigt pengebeløb, kan dommen i stedet for bod gå ud på betaling af beløbet.

Stk. 4. Når ikke andet forud er vedtaget, kan der kun pålægges en organisation som sådan retligt ansvar, når den har gjort sig delagtig i det påklagede forhold.

Stk. 5. Boden fastsættes under hensyntagen til samtlige sagens omstændigheder, herunder i hvilken grad overtrædelsen har været undskyldelig fra overtræderens side. Ved bedømmelsen af en overenskomststridig arbejdsstandsning skal der således tages hensyn til, om der fra modpartens side har foreligget forhold af en sådan art, at arbejdsstandsningen må anses for at være en forståelig reaktion herpå.

Stk. 6. Under særlig formildende omstændigheder kan en i øvrigt forskyldt bod bortfalde, og den skal bortfalde, når overenskomststridig adfærd fra modpartens side skønnes at have givet rimelig grund til en arbejdsstandsning. Det samme gælder, når det godtgøres, at en arbejdsstandsning skyldes trivselsmæssige faktorer, som modparten bærer ansvaret for.

Stk. 7. Som en særlig skærpende omstændighed skal det anses, at overtræderen skønt overenskomstmæssigt forpligtet hertil har nægtet at lade sagen afgøre ved voldgift eller har handlet i strid med lovligt afsagt voldgiftskendelse eller en af Arbejdsretten afsagt dom.

Stk. 8. I sager om pålæg i anledning af påståede overenskomstbrud og om idømmelse af bod herfor kan retten udskille bodsspørgsmålet til senere afgørelse.

§ 13. Sag anlægges af og mod vedkommende arbejdsgiver- eller lønmodtagerorganisation, uanset om overtrædelsen er foretaget eller kollektive kampskridt er varslet eller iværksat af eller mod enkelte medlemmer af organisationen. Er en organisation medlem af en mere omfattende organisation, skal sagen anlægges af og mod sidstnævnte organisation. Er arbejdsgiverparten en enkeltvirksomhed, jf. § 9, stk. 3, der ikke er tilsluttet en arbejdsgiverorganisation, anlægges sagen af eller mod enkeltvirksomheden.

Stk. 2. Der gælder ingen indskrænkning i parternes adgang til at lade møde for sig i Arbejdsretten ved rettergangsfuldmægtig.

§ 14. Sag anlægges ved indlevering af klageskrift til Arbejdsretten.

Stk. 2. Klageskriftet skal indeholde

- 1) parternes navn og adresse,
- 2) klagerens påstand,
- 3) en kort fremstilling af de kendsgerninger, hvorpå påstanden støttes, og
- 4) angivelse af de dokumenter og andre beviser, som klageren agter at påberåbe sig.

§ 15. Sekretariatet sender snarest muligt et eksemplar af klageskriftet med bilag til indklagede og opfordrer samtidig denne til at afgive svarskrift med eventuelle bilag. Om fornødent lader sekretariatet klageskriftet forkynde for indklagede efter retsplejelovens regler om forkyndelse.

Stk. 2. Svarskriftet skal indeholde

- 1) indklagedes påstand,
- 2) en kort fremstilling af de kendsgerninger, hvorpå påstanden støttes, og
- 3) angivelse af de dokumenter og andre beviser, indklagede vil påberåbe sig.

§ 16. Forberedelsen af sagen til eventuel domsforhandling finder sted i et eller flere forberedende retsmøder.

Stk. 2. Under de forberedende retsmøder beklædes retten af formanden, en af næstformændene eller sekretariatslederen.

Stk. 3. Med parternes samtykke kan retten afgøre sagen på et forberedende retsmøde. Afgørelsen kan med parternes indforståelse træffes ved beslutning.

Stk. 4. De forberedende retsmøder afholdes for lukkede døre. Med parternes tiltræden kan retsformanden dog tillade andre end partsrepræsentanterne at overvære retsmøderne.

§ 17. For domsforhandlingen gælder med de fornødne tilpasninger retsplejelovens regler om domsforhandling af borgerlige sager i 1. instans.

Stk. 2. Domsforhandlingen foregår for åbne døre, medmindre retsformanden undtagelsesvis af hensyn til ro og orden i retslokalet beslutter, at dørene skal lukkes.

§ 18. Dommen vedtages ved afstemning efter forudgående rådslagning. Rådslagningen og afstemningen sker mundtligt, og retsformanden stemmer altid sidst. I afstemningen deltager kun de dommere, som har overværet den mundtlige forhandling i dens helhed. De afgivne stemmer indføres i uddrag i stemmeafgivningsbogen.

Stk. 2. Afgørelsen træffes efter stemmeflertallet.

Stk. 3. Udkast til dommen udarbejdes af retsformanden, hvorefter den endelige ordlyd vedtages af de deltagende dommere.

§ 19. Dommen, der afsiges i et offentligt retsmøde ved oplæsning af domsslutningen, skal ledsages af grunde, men ikke indeholde oplysning om de forskellige meninger under afstemningen.

Stk. 2. Ved dommen skal det pålægges den tabende part at betale et beløb til delvis dækning af Arbejdsrettens omkostninger. Retten kan undtagelsesvis pålægge begge parter at betale en del af beløbet.

§ 20. Retsplejelovens bestemmelser om virkningen af en parts udeblivelse, om adgangen til genoptagelse af borgerlige sager, der er afgjort ved udeblivelsesdom, og om ekstraordinær genoptagelse af borgerlige sager finder tilsvarende anvendelse i sager, der behandles af Arbejdsretten.

Stk. 2. Arbejdsrettens formandskab kan undtagelsesvis tillade, at sager, der efter § 16, stk. 3, er afgjort af retsformanden, genoptages, når

1) det må anses for overvejende sandsynligt, at sagen uden ansøgerens fejl har været urigtigt oplyst, og at sagen efter en genoptagelse vil få et væsentlig forskelligt resultat,

2) det må anses for givet, at ansøgeren kun ad denne vej vil kunne undgå eller oprette et for ham indgribende tab, og

3) omstændighederne i øvrigt i høj grad taler for genoptagelse.

§ 21. Arbejdsrettens domme kan fuldbyrdes efter retsplejelovens regler om tvangsfuldbyrdelse af domme.

Stk. 2. Forlig indgået for Arbejdsretten, beslutninger efter § 16, stk. 3, og afgørelser ved mæglings- og organisationsmøder samt ved faglige voldgiftsretter og afskedigelsesnævn kan fuldbyrdes efter retsplejelovens regler om fuldbyrdelse af forlig.

Stk. 3. Retsplejelovens bestemmelser vedrørende indsigelser mod rigtigheden af domme m.v., der fremsættes under tvangsfuldbyrdelsen, finder tilsvarende anvendelse for indsigelser, der fremsættes under fuldbyrdelsen af Arbejdsrettens domme, kendelser og beslutninger.

§ 22. Er der ikke mellem overenskomstparterne vedtaget betryggende regler til afgørelse af uenighed af faglig karakter, anses bestemmelserne i den til enhver tid mellem Dansk Arbejdsgiverforening og Landsorganisationen i Danmark aftalte norm for regler for behandling af faglig strid for at være gældende mellem parterne.

§ 23. Loven træder i kraft den 15. marts 1997.

Stk. 2. Lov nr. 317 af 13. juni 1973 om Arbejdsretten ophæves.

Stk. 3. Indtil der med virkning fra 1. januar 1998 er foretaget beskikkelse efter § 3, forbliver de nu siddende ordinære dommere i virksomhed. Rettens nuværende formandskab forbliver siddende, indtil nyt formandskab er beskikket efter § 4. Rettens nuværende sekretær forbliver siddende, indtil en sekretariatsleder er udnævnt efter § 5.

Stk. 4. De ved lovens ikrafttræden verserende sager skal behandles efter de nye regler, jf. dog stk. 3.

§ 24. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Givet på Christiansborg Slot, den 12. marts 1997

Under Vor Kongelige Hånd og Segl

MARGRETHE R.

/ Jytte Andersen

OMFARTSVEJEN VED NORS

I bogen om »Neva« er der refereret forskellige udtalelser og synspunkter vedrørende omfartsvejen ved Nors. Sagen har ikke i sig selv med »Neva« at gøre, men vi mener den er interessant - og relevant - fordi den fortæller noget om Hanstholm og om Hanstholms forbindelse til resten af Danmark, fordi den fortæller noget om nogle af de aktører der var på banen i »Neva«-sagen og fordi den viser noget om hvordan man i regeringen og Folketinget diskuterer, planlægger og beslutter i en sådan sag.

Vi aftrykker derfor lovforslaget, debatten i Folketinget (1' behandling), Trafikudvalgets betænkning (med forskelligt materiale der er indgået i udvalgets behandling) og den endelige vedtagelse af at omfartsvejen skulle anlægges.

Der kan desuden henvises til Vejdirektoratets internetadresse. Her kan man finde den sammenfattende VVM-rapport som kan nedtages i pdf-format (den fylder lidt mere end 4 MB). Rapporten gennemgår vejforslaget, beskriver de eksisterende forhold og de forventede konsekvenser. Der er mange billed- og kortillustrationer i rapporten. Kan hentes på: http://www.vd.dk/pdf/Rapport_nr_216.pdf

Skriftlig fremsættelse (5. december 2001)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om anlæg af rute 26, strækningen Thisted-Nors, m.v. (Nors Omfartsvej).

(Lovforslag nr. L 3).

Med lovforslaget søges om bemyndigelse til at anlægge en omfartsvej som motortrafikvej uden om Nors til erstatning for den nuværende hovedlandevej gennem Nors og til at udbygge hovedlandevejen mellem Nors Omfartsvej og Thisted Omfartsvej til motortrafikvej.

Med lovforslaget ophæves endvidere bemyndigelsen i lov nr. 91 af 29. marts 1972 om visse hovedlandevejsstrækninger til at anlægge en ny hovedlandevej mellem Gunderup og Hirtshals, som efter anlægget af motorvejen Nørresundby-Hirtshals ikke længere har aktualitet.

Lovforslaget er en opfølgning på den politiske aftale af 24. januar 2001 mellem den tidligere regering (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre), Venstre, Det Konservative Folkeparti og Centrum-Demokraterne om gennemførelse af en række vej- og jernbaneprojekter. Denne aftale omfatter bl.a. anlæg af en omfartsvej ved Nors.

Hovedsigtet med at anlægge en omfartsvej uden om Nors er at flytte den gennemkørende trafik på rute 26, Hanstholm-Århus, der bl.a. omfatter trafik til og fra færgerne i Hanstholm, væk fra Nors By. Herved forbedres trafiksikkerheden og miljøet for borgerne i Nors.

Anlægsudgiften til omfartsvejen, der er anslået til 120 mio. kr., er indbudgetteret på FFL 2002. Omfartsvejen forventes åbnet for trafik i 2006.

Udbygningen af den ca. 2 km lange hovedlandevejsstrækning mellem Nors Omfartsvej og Thisted Omfartsvej, der er anslået til at koste 46 mio. kr., vil først ske på et senere tidspunkt, når de nødvendige økonomiske midler er til stede.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.

Uddrag fra Trafikministeriets oversigt over anlægsprojekter: Nors omfartsvej:

Status: VVM-undersøgelsen af Nors omfartsvej blev afsluttet primo 2001. Der er gennemført høring af borgere og myndigheder. Forslag til anlægslov er under udarbejdelse.

Åbningsår: Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2006 overholdes under forudsætning af, at anlægsloven vedtages ultimo 2001 eller primo 2002.

Usikkerhed: Totalbudgettet på 120 mio. kr. forventes med 50% sandsynlighed overholdt. Det vurderes, at der er meget stor sandsynlighed for, at totaludgiften vil falde inden for intervallet 95 mio. kr. - 145 mio. kr. Risikoen for afvigelse fra budgettet skyldes primært de generelle konjunkturer samt usikkerhed om udgiften til arealerhvervelse.

VVM (oplysningerne er hentet på HURs internetside: www.hur.dk)

VVM er en del af regionplanen.

VVM betyder vurdering af virkninger på miljøet. Det er en analyse, som ifølge Planloven (og EU) skal laves inden etablering af miljøtunge anlæg og projekter.

En VVM-redegørelse udformes som et tillæg til regionplanen og behandles på samme måde. Det betyder blandt andet, at offentligheden inddrages i planlægningen i to omgange.

Først kan man komme med ideer og forslag og sige til, hvis der er særlige problemstillinger, som bør indgå i miljøanalysen. Efter denne idéfase udarbejdes et forslag til regionplantillæg med VVM. Det forslag sendes så igen til høring, og nu har offentligheden et mere detaljeret projekt at tage stilling til. Hvis der er bemærkninger eller indsigelser, kommer de med i den politiske behandling af, om projektet kan realiseres.

Usikkerhedsfaktorer i forbindelse med budgettering af vejanlægsprojekter

Der knytter sig en lang række usikkerhedsfaktorer til budgettering af et vejanlægsprojekt, primært fordi et projekt typisk strækker sig over en længere årrække. Usikkerheden vedrører bl.a. markedsf forhold (prisudvikling), nye krav til anlæggets udformning (f.eks. nye miljøkrav) og uforudsete anlægstekniske forhold.

Vejdirektoratet har siden 1998 anvendt en budgetteringsmetode, hvori det tilstræbes på systematisk vis at indregne disse usikkerhedsfaktorer. Metoden indebærer, at der foretages en vurdering af sandsynligheden for budgetoverholdelse ved forskellige budgetniveauer.

Det er aftalt som forudsætning for bevillingen, at for et nyt projekt fastsættes totalbudgettet på det niveau, hvor Vejdirektoratet vurderer, at der er lige stor sandsynlighed for, at projektet bliver dyrere eller billigere (50 pct. niveau). Vejdirektoratet foretager løbende en revurdering af usikkerheden i forbindelse med projektets gennemførelse.

Der oplyses i orienteringen om den aktuelle usikkerhedsanalyse for de igangværende projekter. Der angives den vurderede sandsynlighed for, at det aktuelle totalbudget for projektet overholdes. Endvidere angives et interval, som Vejdirektoratet vurderer, at totaludgiften med meget stor sandsynlighed ikke vil overskride. Usikkerhedsvurderingen er illustreret grafisk for hvert enkelt projekt i vedlagte bilag. Heri illustreres endvidere de faktorer, der indgår i usikkerhedsvurderingen.

Usikkerhedsanalysen

Til usikkerhedsanalysen og de i bilagene indeholdte fordelingskurver og stavdiagrammer for de igangværende anlægsprojekter skal knyttes følgende supplerende bemærkninger:

Usikkerhedsanalysen er resultatet af en proces, hvori anlægsoverslag og vurdering af ydre påvirkninger er vurderet. I vurderingen deltager generalister og specialister, som dækker alle projektets forskellige spektra.

Usikkerhedsanalysen forholder sig både til projektets tekniske forudsætninger og til de overordnede forhold, der skyldes påvirkninger ude fra ved at tage stilling til den minimale, den mest sandsynlige og den maksimale udgift for de poster der tilsammen beskriver projektet.

Usikkerhedsanalysens resultat er en beregnet normalfordeling med en tilhørende middelværdi og spredning, (fordelingskurve) et stavdiagram og en detaljeret liste med oplysninger om analysens forudsætninger.

For større projekter bestående af flere deletaper eller med store tidsforskudte entrepriser, men med en samlet anlægsbevilling, beregnes usikkerheden for det samlede projekt. Når én eller flere deletaper / entrepriser er åbnet / afsluttet, vil disse kun give et ubetydeligt bidrag til den samlede usikkerhed. De etaper / entrepriser, der er under udførelse, eller som

endnu ikke er påbegyndt, vil bidrage med stor usikkerhed og i det samlede usikkerhedsbillede bidrage med de største usikkerheder.

Fordelingskurver

Fordelingskurven giver et øjebliksbillede af sikkerheden i projektets økonomi.

Fordelingskurven er et af de grafiske resultater af projektets usikkerhedsanalyse, og er en S-formet figur i et koordinatsystem, hvor x-aksen typisk kun afbilledes i et interval der løber omtrent fra den lavest mulige anlægsudgift over den mest sandsynlige til omtrent den højest mulige anlægsudgift. På y-aksen angives sandsynligheden for overholdelse af projektets anlægsbudget i et interval fra 0 til 100%.

I de tilfælde, hvor anlægsbudgettet ligger inden for intervallet på x-aksen, angives også anlægsbudgettet og dets sikkerhed grafisk på fordelingskurven. Når anlægsbudgettet ligger udenfor intervallet på fordelingskurven fremgår budgetsikkerheden af den medfølgende verbale forklaring. Denne situation optræder f. eks. når anlægsbudgettet indeholder en væsentlig forventet opsparing og en væsentlig andel af projektets entrepriser samtidig er kontraherede.

I løbet af et projekts levetid, vil afstanden mellem yderpunkterne på x-aksen typisk indsnævres. Det skyldes, at usikkerheden normalt begrænses efterhånden som projektet udvikles og de enkelte entreprisekontrakter underskrives.

Stavdiagram

Stavdiagrammet viser de 10 største usikkerheder i projektet. Fra den successive kalkulation kan der direkte udledes en liste over de største usikkerheder. Dette gøres ved at sammenligne varianserne knyttet til hver talvurdering i den successive kalkulation, og opstille disse efter deres relative størrelse. Summen af alle varianser i kalkulationen er sat til 100% og herefter er de 10 væsentligste posters bidrag beregnet i forhold hertil.

Ved at udnytte stavdiagrammets information om usikkerhedernes fordeling er der givet et godt værktøj til at reducere projektets risici. Nogle af de angivne risici er påvirkelige gennem projektledelsen, og bliver alene på grund af deres tilstedeværelse i stavdiagrammet fokus for øget opmærksomhed. De risici som projektlederen kan påvirke er i stavdiagrammet markeret med grønt, mens de risici som projektlederen ikke kan påvirke er markeret med rødt.

11.12.2001 Første behandling af lovforslag nr. L 3:

Forslag til lov om anlæg af rute 26, strækningen Thisted-Nors, m.v. (Nors Omfartsvej). Af trafikministeren (Flemming Hansen). (FremSAT 5/12 2001).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Svend Heiselberg (V): Lovforslaget er en udløber af den politiske aftale af 24. januar i år, som blev indgået blandt et bredt flertal af repræsentanter her i Folketinget. Aftalen drejer sig om væsentlige vej- og jernbaneinvesteringer i Danmark.

Usagligt nok bredte den opfattelse sig, at netop Nors Omfartsvej var kommet med i aftalen, fordi den tilfældigvis ligger i min hjemegn. Det er selvfølgelig en uartig mistanke.

En omfartsvej ved Nors har stået på ønskeseddelen, siden Hanstholm Havn i 1967 blev taget i brug, og derfor er lovforslaget en glædelig julegave til Thy. Selvfølgelig kan der argumenteres for, at der er andre steder i landet, hvor der er mere trafik end på denne del af rute 26. Men skal vi alene gå efter det, så vil denne del af landet aldrig komme i betragtning, når der skal foretages offentlige investeringer.

Løsningen af problemet på de mere trafikerede områder er ikke at udsulte de svageste områder, men derimod at sætte mere skub i udbygningen af vores infrastruktur generelt. Derfor hilser Venstre også med tilfredshed, at der i forbindelse med aftalen blev aftalt et bredt udsnit af trafikinvesteringer over hele landet, og vi vil i Venstre arbejde for, at der kan aftales flere og nyere infrastrukturinvesteringer.

Venstre kan støtte lovforslaget.

Klaus Hækkerup (S): Vi kan selvfølgelig også fra Socialdemokratiets side støtte lovforslaget, ikke bare fordi det er en del af et samlet trafikforlig, vi, da vi var i regering, indgik med den daværende opposition, men også, som den tidligere ordfører understregede, fordi det er vigtigt med en udbygning af vejforbindelsen op til Hanstholm.

Det er for os i Socialdemokratiet vigtigt, at vi tager hensyn til, at der overalt i landet er en rimelig trafikafvikling, og også at de forskellige lokale trafikforbindelser fortsat bliver forbedret, sådan at vi kan sikre en rimelig trafikafvikling også i de kommende år.

Så vil jeg godt fuldstændig tilslutte mig det, den forrige ordfører, hr. Svend Heiselberg, gav udtryk for. Ingen skal mistænke ham for, at det er, fordi han er valgt i Thy, at denne her vejstrækning nu bliver omlagt og trafikforholdene i Thy dermed forbedret. Det er en sag, der ligger os alle på sinde.

Poul Fischer (DF): Lovforslag nr. L 3 handler om etablering af en 6 km omfartsvej som motortrafikvej øst om Nors og samtidig nedlæggelse af den nuværende hovedlandevej gennem Nors.

Omfartsvejen er beliggende på rute 26 mellem Århus og Hanstholm, og den indgår i den internationale forbindelse Vestlink fra Norge til Tyskland, og denne etape udføres som led i flere etapers trafikforbedringer på denne strækning.

I tilknytning til denne etape er der i lovforslaget medtaget en etape to, der går fra denne forlægning i

sydlig retning til hovedlandevej 426. Denne strækning skal også på sigt udbygges fra hovedlandevej til motortrafikvej. Der er for begge etaper udarbejdet de for anlægget nødvendige undersøgelser og høringer, og Dansk Folkeparti har bemærket, at de berørte kommuner, Thisted og Hanstholm, samt Viborg Amt, ingen bemærkninger har til lovforslaget. Dansk Folkeparti har dog bemærket, at enkelte berørte lodsejere har indvendinger imod lovforslaget, hvilket Dansk Folkeparti vil se nærmere på under udvalgsarbejdet. Finansieringen af etape et er med i forslaget til finanslov 2002, mens etape to først vil kunne udføres på et senere tidspunkt, når der er økonomiske midler til det. Dansk Folkeparti kan umiddelbart tiltræde lovforslaget, endskønt det virker forkromet til trafikmængden. Historien har dog vist på trafikområdet, at man med 20-30 års forsinkelser har anlagt for småt, og det er ligeledes uholdbart, at man sender den tunge trafik ind gennem byer. Alt i alt vil lovforslagets gennemførelse forbedre trafik- og miljøforholdene for borgerne i Nors, ligesom vejforbindelsen vil reducere transportudgifterne for erhvervslivet. Dansk Folkeparti kan ligeledes anbefale lovforslagets § 2 om ophævelse af hovedlandevejstrækninger, der er blevet overflødiggjort ved andre vejetaableringer mellem Gunderup og Bjergby ved Hjørring.

Kaj Ikast (KF): Der er nogle ting, man kan glæde sig over i Trafikudvalget, og der er nogle ting, man lærer at kende meget godt. Norsvejen har vi lært at kende meget godt. Jeg ved ikke, hvor mange år vi har planlagt den og kørt den frem og tilbage, og nu er vi altså så kommet i den situation, at vi fik den med i det store forlig, og det glæder mig meget.

Folk kan godt sige, at det er hr. Svend Heiselbergs skyld, og det må de også gerne, men det er nu også borgerne oppe i Nors, der har presset os alle sammen, fordi trafikken er meget stor. Når man ser på, hvordan trafikken egentlig ser ud i Hanstholm, så er det i hovedsagen lastbiler, og det er meget, meget farligt i den lille by.

Derfor er det med stor glæde, at vi støtter dette lovforslag.

Morten Homann (SF): Det har været lidt spændende at se den nye regerings signaler omkring trafikpolitikken her i dens første spæde uger.

Der er i hvert fald tage to ting, som bagefter står mejslet fast i min hukommelse: Det har for det første været ønsket om at etablere en bro over Femer Bælt og for det andet omfartsvejen ved Nors. Det var, som det blev sagt, en del af den store pakke, som blev vedtaget her sidste vinter, og jeg kan forstå, at af den lange række initiativer til nye trafikinvesteringer i Danmark, som stod i pakken, er denne her omfartsvej det mest presserende, som den nye regering har valgt at tage hul på, altså næst efter Femer Bælt-forbindelsen. Det er åbenbart vigtigere end udbygningen af motorvejsnettet omkring København, det er vigtigere end S-togene til Roskilde, vigtigere end at rette op på trafiksikkerheden på en række af de mange andre

strækninger, som ligger rundtomkring i landet, og det må man tage til efterretning.

Jeg savner nogle ting i det her forslag. Jeg savner en vurdering af, at det her ikke alene er miljømæssigt bæredygtigt, men at det også er økonomisk bæredygtigt at bruge 120 mio. af skatteydernes kroner på at lave en omfartsvej ved Nors. Det stiller jeg mig lidt tvivlende over for.

Som jeg ser det, vil der være væsentlig mange andre ting, som man kan bruge 120 mio. kr. på, hvis man skal rette op på trafikken i Danmark. Så jeg vil sige, at medmindre man sådan har sin daglige gang i og omkring Nors, så er det svært at få vendt virkeligheden sådan, at det er den mest presserende trafikinvestering, som vi står over for i Danmark.

Jeg synes, vores rolle i Folketinget er at træde et skridt tilbage og se sådan med hele landets briller på, hvordan man bruger skatteydernes penge bedst, og der har vi i SF lidt svært ved at se, at trafikinvesteringer på en omfartsvej ved Nors er den største udfordring, som dansk trafikpolitik står over for.

(Kort bemærkning). Jacob Buksti (S): Nu er det ingen hemmelighed, at SF ikke er med i den her investeringsaftale. Det kan der være mange forklaringer på, og det skal jeg ikke gøre mig klog på, men det er ikke rimeligt, at man vender det fuldstændig og totalt på hovedet og siger, at fordi Nors Omfartsvej tilfældigvis er den første, som kommer til vedtagelse her i Folketinget, er det også den vigtigste.

Den eneste årsag til, at den kommer til beslutning først og allerede lå som et forslag fra den tidligere regering, er, at vi altså er i den situation, at vi skal overholde landets lovgivning, når det drejer sig om miljø, miljøvurdering og den slags ting, og der er det altså sådan - så kan SF lide det eller ej - at miljøvurderingen, VVM-vurderingen, er færdig, netop afsluttet for Nors Omfartsvej, men det er den ikke for alle de andre projekter, som SF gerne vil have prioriteret.

(Kort bemærkning). Morten Homann (SF): Så kan jeg bare konstatere, at man har prioriteret sådan, at man også har miljøvurderet Nors Omfartsvej, sådan at den lå klar først. Så må jeg jo tage den tidligere regering med i besværgelserne om, at man har prioriteret Nors Omfartsvej som et af de vigtigste projekter for dansk trafikpolitik.

Martin Lidegaard (RV): I Det Radikale Venstre har vi jo taget del i det store trafikforlig og kan derfor også tiltræde lovforslaget. Jeg bed mærke i, at hr. Svend Heiselberg gjorde meget ud af, at dette netop var en del af det store forlig, og hos De Radikale har vi jo en tradition for at tænke i helheder, så vi opfatter også det store forlig som det, der fulgte efter pinsepakken, efter jernbaneforliget. Vi er godt klar over, at V og K ikke har stemt for alle dele, men de har dog deltaget i forhandlingerne, haft indflydelse på dem, og vi glæder os til at se, og vi forventer selvfølgelig, at den

nye regering også vil stå ved de dele af de forlig, der er blevet indgået i de sidste par år.

Keld Albrechtsen (EL): Det kan i og for sig undre, at den nye regering har valgt den her sag til at give et markant trafikpolitisk signal. Her er jo tale om en sag, som hverken trafikpolitisk eller overordnet samfundsmæssigt på nogen måde kan begrundes i forhold til det betydelige antal skatteyderkroner, der anvendes på sagen.

Derfor er det en nærmest symbolsk handling, at man altså demonstrativt ønsker at anvende 120 mio. kr. på et formål, som slet ikke står mål med så betydeligt et beløb. Og der må man jo så desværre antage, at det er signal til en almindelig asfaltering af det danske kongerige. Anderledes kan det ikke tolkes, for her har man jo valgt en egn, hvor Folketinget i forvejen har ført en massiv asfalteringspolitik, bl.a. gennem anlægget af to berømte motorveje - jeg tror, den ene hedder Risgaard og den anden hedder Knudsen - og nu skal disse gigantiske asfalteringsprojekter altså demonstrativt fortsættes netop i samme landsdel.

Hvis man kigger på sagen, må det erkendes, at der er 55 boliger, der har trafikstøjgener fra den vej, der går igennem byen. Hvis man anvendte disse 120 mio. kr. på at opføre 55 nye boliger, der lå således, at de ikke var generet af støjen, ville man altså kunne bygge et hus til godt 2 mio. kr. til erstatning til hver husstand - et ganske pænt hus. Det viser jo noget om, hvor absurd den her bevilling er.

Hvis man lokalt i amtsrådet er interesseret i en omfartsvej, vil det naturligvis ikke være noget, Enhedslisten her i Folketinget vil blande sig i, men det her er jo en del af et motortrafikvejsprojekt, som jo overhovedet ikke har noget som helst med de 55 huse at gøre. Årsdøgns trafikken på vejen har jeg forstået ligger omkring 3.000. Jeg vil sige, at hvis vi i Århus skulle til at bygge motortrafikveje alle de steder, hvor der er en årsdøgns trafik på 3.000 på vejene, så er jeg bange for, at f.eks. den gade, jeg bor på, også pludselig ville blive lavet til en motortrafikvej.

Så det her er markeringspolitik. Det er markeringspolitik fra en borgerlig regering. Det er et politisk signal. Sagligheden i det må man sige er rimelig fraværende, og derfor kan Enhedslisten naturligvis ikke støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning). Ole Vagn Christensen (S): Det undrer mig noget, at hr. Keld Albrechtsen ikke kender til forholdene i Nordjylland, og at han ikke ved, at der er 100 km til de motorveje, som hr. Keld Albrechtsen omtalte, fra det område, vi her snakker om.

Det kan vel ikke være rigtigt, at det er nødvendigt at forlange at få motorveje for at få en ordentlig trafikforbindelse fra Thy-området? Det er faktisk det, jeg forstod på hr. Keld Albrechtsen er det, man skal forlange.

Det, man her har lagt op til, er en motortrafikvej, og det vil sige en tværregionalvej, som strækker sig fra Hanstholm og helt over på Sjælland. Det er vel en

fornuftig måde at få afviklet trafikken på, at det er en motortrafikvej i stedet for en motorvej, man stiller krav om. Men jeg kunne forstå, at vi kan bare kan nedlægge landsbyerne, som hr. Keld Albrechtsen fremførte det, og så kan vi på den måde lave trafikforbindelser. Jeg tror, det vil blive meget, meget dyrere.

(Kort bemærkning). Keld Albrechtsen (EL): Jeg vil sige, at jeg ikke selv umiddelbart havde opfattet mit eget indlæg sådan, at det, jeg pegede på, var byggeri af en motorvej. Hvis det virkelig kunne forstås sådan, må jeg indrømme, at så har jeg udtrykt mig meget uklart. Men jeg tror, at de fleste, der hørte, hvad jeg sagde, vil tolke mit indlæg således, at jeg hverken peger på en motorvej eller en motortrafikvej som omfartsvej i det her tilfælde.

Så jeg ved ikke rigtigt, hvordan den misforståelse kan være opstået. Men jeg synes ikke selv, jeg har bidraget til den.

(Kort bemærkning). Ole Vagn Christensen (S): Så må jeg jo forstå det sådan, at det, vi må være henvist til, er et hestespor eller sådan noget i den retning.

Jeg mener, at Danmark skal hænge sammen, og at der skal være nogle fornuftige muligheder for, at den gennemkørende trafik kan passere. Jeg håber ikke, at det er forbigået hr. Keld Albrechtsens opmærksomhed, at Hanstholm er Nordeuropas port mod både Island, Skotland og Nordvestnorge, så der er rigtig mange muligheder for, at man ad denne vej har en trafikpassage, og det er den trafikpassage, man er med til at styrke i det her forslag ved det, at den ikke skal føres gennem bymæssig bebyggelse.

Derfor er mit spørgsmål stadig væk: Kan hr. Keld Albrechtsen virkelig få sig til at sige, at det, vi skal, er enten at nedlægge Nors landsby, eller også skal vi lave nogle hestespor for de dér store trafikpassager?

(Kort bemærkning). Keld Albrechtsen (EL):

Nu er det så nogle hjulspor, som man vil skyde mig i skoene. Det er ikke nemt.

Jeg har forstået det sådan - og det kan ministeren jo bekræfte - at der ikke er noget problem med at føre trafikken frem. Det, det drejer sig om, er, at der er 55 boliger, som i en vis udstrækning er generet af støj. Og det er da naturligvis ubehageligt. Det kunne der nok gøres noget ved for væsentlig mindre end 120 mio. kr. Det er blot, hvad jeg sådan har forsøgt at antyde, at det bare er ude af proportioner.

Jeg synes ikke, at der er et trafikalt behov for en motortrafikvej, det er der jo vitterlig ikke. Der er da ingen, der kan gå herop og sige, at der er et trafikalt behov herfor med en årsdøgnsstrafik på 3.000. Det kan man da ikke påstå. Der var nogle, der sagde, at det var nødvendigt, for ellers fik man aldrig motortrafikveje i den egn. Uanset trafikmængden skulle man have en motortrafikvej. Men det er en politisk vurdering. Det var hr. Heiselbergs begrundelse. Det er fair nok. Man kan vælge bare at asfaltere. Men man skal da ikke

komme og sige, at der er trafikalt behov for den her vej.

Anden næstformand (Poul Nødgaard): Hr. Ole Vagn Christensen for den tredje og dermed sidste korte bemærkning til Enhedslistens ordfører.

(Kort bemærkning). Ole Vagn Christensen (S): Jo, det er der, og det ville hr. Keld Albrechtsen også have vidst, hvis hr. Keld Albrechtsen havde studeret materialet noget mere nøje, end han har gjort.

Det, det handler om, er jo en stor, stor lastbiltrafik. Det er jo det, der virkelig er kernen i det her, der er jo en lastbiltrafik, der skal passere igennem en landsby, og derfor er spørgsmålet sådan set: Skal man have et moderne vejnet, som er i stand til at kunne håndtere de problemer, der kan være med at få trafikken til at fungere, så er det mindste, man kan bede om, at få en omfartsvej uden om en landsby. Ellers vil trafikken både være til gene og til skade for de borgere, som lever der, ikke mindst børnene, som jo også har brug for at have tryghed omkring deres landsby.

(Kort bemærkning). Keld Albrechtsen (EL): Jeg har forstået, at der for så vidt ikke er specielt mange ulykker i lige netop den landsby - det er der vist ved et vejkræds uden for landsbyen, men det løses ikke ved det her - men hvis der i landsbyen er et kraftigt behov for at gøre noget ved støjproblemet, vil vi gerne i drøftelse med amtsrådet om, hvordan man kan løse de støjproblemer. Men det har jo ikke noget at gøre med spørgsmålet om en motortrafikvej.

Der er mig bekendt, men det kan ministeren jo bekræfte, ikke noget trafikafviklingsproblem overhovedet. Og hvis Socialdemokratiet nu mener, at alle steder, hvor årsdøgnsstrafikken når op på 3.000 biler i døgnet eller derover, skal der laves motortrafikveje eller motorveje, ja, så bliver der godt nok brug for asfaltblandere i de kommende år, det må man sige.

Anden næstformand (Poul Nødgaard): Fru Tove Videbæk som ordfører.

Tove Videbæk (KRF): Dette lovforslag er jo ikke nyt. Det er ikke sådan lige kommet på tapetet efter den 20. november 2001, men der er arbejdet meget længe og meget grundigt med det. Der er foretaget VVM-undersøgelser, borgerhøringer, borgermøder, og der er overvejet alternative linjeføringer.

I forbindelse med aftalen om finansloven for 1999 mellem den tidligere regering og flere andre partier var Kristeligt Folkeparti med i en aftale, hvor man blev enige om at afsætte en vejpulje, hvoraf en del blev aftalt anvendt til at gennemføre en VVM-undersøgelse af en omfartsvej ved Nors. Og i januar 2001 indgik den tidligere regering så en aftale med en række partier om vej- og jernbaneprojekter. Der var Kristeligt Folkeparti ikke med i hele aftalen. Vi var med i jernbanepro-

jekterne, men ikke i vejprojekterne. Men det skal ikke afholde os fra at være positive over for det her forslag. Forslaget har vi egentlig ikke yderligere bemærkninger til, men vi vil indgå i et positivt udvalgsarbejde omkring forslaget.

Trafikministeren (Flemming Hansen): Jeg takker for den meget overvældende, positive tilslutning til lovforslaget.

Jeg synes, Fru Tove Videbæk sagde det meget rigtigt. Det er ikke nyt. Der har været et meget grundigt forarbejde, og det er i øvrigt forligsstof.

Til en enkelt ordfører skal jeg sige, at det at nogle kan være så ufine at antyde noget om hr. Heiselbergs gode ret til at stemme for det her lovforslag, kan jeg slet ikke forstå.

Og til hr. Morten Homann, som vistnok ikke er her mere, skal jeg bare sige, at det at bringe Femer-forbindelsen ind i det her synes jeg måske nok er lidt ude af proportioner, hvis jeg må sige det sådan. Og jeg synes i øvrigt, at min forgænger, hr. Jakob Buksti, meget venligt svarede hr. Morten Homann, at det her altså er forligsstof, og vi har det sådan i Folketinget, at vi overholder de forlig, der er indgået. Jeg takker mange gange for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Trafikudvalgets behandling: L 3 – Forslag til lov om anlæg af rute 26, strækningen Thisted-Nors, m.v. (Nors Omfartsvej)

Hermed fremsender jeg svar på spørgsmålene 1-10 til ovennævnte lovforslag stillet af udvalget i brev af 14. januar 2002 (L 3 – bilag 3).

Spørgsmål 1:

"Ministeren anmodes om at udarbejde (eller lade udarbejde) en miljø- og samfundsøkonomisk cost-benefit analyse af en gennemførelse af L3 (Nors omfartsvej). Herunder ønskes det belyst, om der alternativt kan opnås større miljø- og støjforbedringer ved at anvende anlægsmidlerne på andre vejprojekter."

Svar:

Hovedsigtet med lovforslaget om anlæg af Nors omfartsvej er at forbedre vejforbindelsen til Hanstholm, jf. projekteringsloven fra 1990 om udbygning af rute 26 Århus-Hanstholm til motorvej eller motortra-

fikvej, og at aflaste Nors for den gennemkørende trafik, der bl.a. omfatter lastbiler fra færgerne og fiskeindustrien i Hanstholm og som er til stor gene for borgerne i Nors.

Der er i forbindelse med VVM-analysen gennemført trafikale konsekvensberegninger og på grundlag heraf en række effektberegninger, som bl.a. omfatter forventede sikkerheds- og miljøeffekter. Effektberegningerne er ved hjælp af enhedspriser benyttet ved beregning af den samfundsmæssige førsteårsforrentning. Der er således allerede gennemført en samfundsmæssig økonomisk vurdering.

Ud over de nævnte sikkerheds- og miljøeffekter kan der imidlertid være en lang række yderligere samfundsmæssige konsekvenser af et sådant projekt. Der kan eksempelvis nævnes regionaløkonomiske, -politiske og beskæftigelsesmæssige konsekvenser. Sådanne forhold er vanskelige at belyse og sætte tal på, men en vurdering heraf indgår også i begrundelsen for lovforslaget og var også en del af grundlaget for projekteringsloven i 1990.

Såfremt der alene ses på miljø- og støjforbedringer kan der meget vel tænkes større afkast i andre projekter.

Spørgsmål 2:

"Hvad er ministerens begrundelse for, at staten får mest miljø for pengene ved at investere i Nors omfartsvej?"

Svar:

Som det fremgår af svaret på spørgsmål 1 er lovforslaget ikke begrundet i, at staten får mest miljø for pengene ved at investere i Nors omfartsvej.

Spørgsmål 3:

"Regnestykket (med forudsætninger) for den samfundsmæssige forrentning af Nors Omfartsvej bedes tilstillet udvalget."

Svar:

Der henvises til vedlagte bilag, der viser den samfundsmæssige forrentning for såvel etape 1 (Nors Omfartsvej) som for etape 1+2 (Thisted-Nors).

[Bilaget udelades her. Man har omsat alle »konsekvenser« i kroner og øre og er nået til at den samfundsmæssige forrentning vil være knap 4 % af en investering på godt 100 mio. kr.]

På grundlag af trafikberegninger er beregnet trafikøkonomiske samt sikkerheds- og miljømæssige konsekvenser af projektets gennemførelse. Effekterne er omregnet til samfundsmæssige konsekvenser ved anvendelse af Vejdirektoratets trafikøkonomiske enhedspriser (i 1997-niveau). Disse konsekvenser er i et muligt åbningsår sat i forhold til den forventede investeringsomkostning (beregnet anlægssudgift ultimo 2000), og på den baggrund er førsteårsforrentningen beregnet. Med usikkerhedsanalysens middelværdi for anlægssudgift (120 mio. kr. for Nors Omfartsvej) vil

førsteårsforrentningen blive 0,6 pct. lavere end det fremgår af bilaget.

Spørgsmål 4:

"Hvad er ministerens begrundelse for valget af en motortrafikvej, med den valgte dimensionering, når årsdøgntrafikken kun er på 3.900-4.200 biler? Hvilke nyere referenceeksempler kan ministeren henvise til (statsveje) eller sætter Nors omfartsvej en ny standard?"

Svar:

Begrundelsen for at anlægge omfartsvejen ved Nors som motortrafikvej er, at vejen herved vil kunne indgå som 1. etape af en højklasset vej på strækningen Thisted-Hanstholm som led i den langsigtede udbygning af rute 26 mellem Århus og Hanstholm til motorvej eller motortrafikvej, jf. projekteringsloven fra 1990.

Også de øvrige omfartsveje på rute 26, der indtil nu er anlagt ved Mundelstrup, Rødkærsbro, Viborg, Skive og Thisted, er anlagt som motortrafikveje i den udstrækning, de indgår i den fremtidige rute 26. Det samme er tilfældet med to tidligere anlagte delstrækninger i Salling og på Mors. Årsdøgn-trafikken på de nævnte strækninger var i 2000 fra 4.200 til 12.000 biler.

Spørgsmål 5:

"Hvor mange veje, der i dag går igennem bymæssig bebyggelse, vil efter ministerens bedste skøn kunne opnå en årsdøgntrafik på mere end 4.900 biler i 2010?"

Svar:

På det nuværende statsvejnet er der omkring 35 strækninger med bymæssig bebyggelse, når man ser bort fra det storkøbenhavnske område og indføringerne i de større byer. Heraf vil 15 inden for de nærmeste år blive afløst af motorveje og motortrafikveje, som er under anlæg.

Af de tilbageværende 20 strækninger har 15 en årsdøgntrafik på mere end 4.900 biler. Heraf er 11 beliggende på rute 15 mellem Bording og Låsby og på rute 26 mellem Århus og Hanstholm, hvor der på sigt også forventes anlagt motorvej eller motortrafikvej, jf. projekteringslov fra 1990.

Spørgsmål 6:

"Vil en forøgelse af hastigheden på omfartsvejen omkring Nors kunne påvirke Vejdirektoratets beregninger over antallet af uheld og omkostninger ved det enkelte uheld?"

Svar:

I trafik- og uheldsberegningerne er forudsat en hastighed på 90 km/t på den nye omfartsvej og en hastighedsnedsættelse på den eksisterende hovedlandevej

gennem Nors, som vil blive nedklassificeret og tilpasset den nye funktion som lokalvej og cykelvej. Der er for nuværende ikke taget stilling til, om hastighedsbegrænsningen på omfartsvejen skal være 80 eller 90 km/t, men der er ingen planer om en højere hastighed.

Spørgsmål 7:

"Har ministeren planer om at hæve hastigheden på Nors omfartsvej?"

Svar:

Der henvises til svaret på spørgsmål 6.

Spørgsmål 8:

"Ministeren bedes fremsende ulykkesstatistik for den nuværende strækning gennem Nors by for perioden 1991-2001. Herunder en angivelse af, hvilke ulykker der har medført personskader."

Spørgsmål 9:

"Ministeren bedes besvare spørgsmål 8 tillige for den samlede strækning Thisted-Hanstholm."

Svarene på spørgsmål 8 og 9 er aftrykt på næste side.

Spørgsmål 10:

"Hvis det er så god en samfundsmæssig investering at bygge Nors omfartsvej, hvad er da ministerens forklaring på, at Viborg Amt ikke for længst har taget initiativ til at gennemføre projektet?"

Svar:

Omfartsvejen ved Nors og udbygning af hele rute 26 til motortrafikvej er højt prioriteret i Viborg Amt, men da det er en statsvej, er det ikke amtets opgave at gennemføre projektet.

70 eksemplarer af dette brev vedlægges.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen

Svar på spørgsmålene 8 og 9:

Da alle trafikuheld for december 2001 endnu ikke er overført til Vejdirektoratets uheldsdatabase, og en del af uheldsoplysningerne for de sidste måneder af 2001 stadig kun er foreløbige, er opgørelserne vist dels for perioden 1991-2000 (10 år), dels for år 2001 alene.

Der er registreret følgende uheld:

	Hele strækningen Thisted-Hanstholm		Heraf på strækningen gennem Nors By	
	1991-2000	2001	1991-2000	2001
personskadeuheld	42	5	3	1
materielskadeuheld	46	0	4	0
politirapporterede uheld i alt	88	5	7	1
ekstrauheld*	10	1	0	0

**Ekstrauheld* er mindre materielskadeuheld, hvor der ikke optages en egentlig politirapport

Antallet af dræbte og tilskadekomne fordeler sig som følger:

	Hele strækningen 1991-2000		Heraf i Nors By	
	1991-2000	2001	1991-2000	2001
dræbte	9	2	0	0
alvorligt tilskadekomne	23	2	1	0
let tilskadekomne	28	3	2	1
personskader i alt	60	7	3	1

Hele strækningen fra Thisted Omfartsvej til Hanstholm Havn er 19,5 km lang. Strækningen gennem Nors By er 1,2 km.

Projektet for omfartsvejen omfatter en ca. 6 km lang strækning og det samlede projekt for Thisted-Nors (etape 1+2) i alt 8,3 km. Det er således ikke kun strækningen gennem Nors By, som forbedres med vejprojektet.



Udsnit af Videnskabernes
Selskabs kort fra 1795.
Hentet fra Vejdirektoratets
VVM-rapport nr. 216, 2001.

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 31. januar 2002

Betænkning

over

Forslag til lov om anlæg af rute 26, strækningen Thisted-Nors, m.v. (Nors Omfartsvej)

[af trafikministeren (Flemming Hansen)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 5. december 2001 og var til 1. behandling den 11. december 2001. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og den daværende trafikminister sendte den 25. oktober 2001 dette udkast til udvalget, jf. (2001-02, 1. samling) alm. del - bilag 92. Den 10. december 2001 sendte trafikministeren de indkomne høringssvar til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 10 spørgsmål til trafikministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (V, S, DF, KF og RV) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* i udvalget (SF og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget finder, at omfartsvejen og den samfundsmæssige forrentning ikke står i et rimeligt forhold til investeringens størrelse. Pengene kunne i langt højere grad være brugt bedre, hvis målet havde været »mest miljø for penge«, »den største samfundsøkonomiske forrentning«, »mest mulig trafikssikkerhed for pengene« eller »den største støjreduktion for flest mulige mennesker«.

Regeringen har ikke benægtet, at det forholder sig sådan, men omvendt er det mere end uklart, hvad den overordnede begrundelse for at gennemføre Nors Omfartsvej er.

SF er således meget uenig i regeringens faktuelle prioriteringer, specielt i relation til de besparelser regeringen i øvrigt vil foretage på uddannelser, miljø, ulandsbistand, Øststøtte samt hjælp til dårligt stillede.

Kristeligt Folkeparti, Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit og Siumut var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Sven Buhrkall (V) Svend Heiselberg (V) Erik Larsen (V) Flemming Damgaard Larsen (V) Karsten Nonbo (V) Peter Skaarup (DF) nfm. Poul Fischer (DF) Kaj Ikkast (KF) fmd. Helge Adam Møller (KF) Helge Mortensen (S) Jytte Wittrock (S) Niels Sindal (S) Peder Sass (S) Poul Andersen (S) Margrete Auken (S F) Martin Lidegaard (RV) Keld Albrechtsen (EL)

Tredje behandling af lovforslag nr. L 3:

Forslag til lov om anlæg af rute 26, strækningen Thisted-Nors, m.v. (Nors Omfartsvej). Af trafikministeren (Flemming Hansen). (Fremsat 5/12 2001. Første behandling 11/12 2001. Betænkning 31/1 2002. Anden behandling 7/2 2002).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 104 stemmer (V, S, DF, KF, RV og

KRF) mod 9 (SF og EL).

Første næstformand (Svend Auken):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

LOVFORSLAG NR. 44 OM MILJØCERTIFICERING (2002)

Folketinget behandler hen over vinteren 2001/2002 et lovforslag om miljøcertificering. Oprindelig var forslaget stillet af Nyrup Rasmussen-regeringen, men det er - med visse ændringer - blevet genfremsat af Fogh Rasmussen-regeringen. Ændringerne vedrører handel med **skibe** der skal hugges op.

Lovforslaget er på flere måder relevant i forhold til »Neva«-sagen, og vi aftrykker derfor det meste af hvad vi har kunnet finde vedrørende Folketingets behandling af forslag (visse lovtekniske ting har vi dog udeladt). Vi vil foreslå at man går til afsnittene *bemærkninger til lovforslaget*, *vurdering af konsekvenser* og *1. behandling* - her får man det bedste overblik over hvad sagen drejer sig om. Vi har sat ord hvori **skib** indgår med **fed**:

L 44 (som fremsat): Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse. (Certificering m.v. af mæglere og formidlere af affaldshandler over grænserne).

Fremsat den 10. januar 2002 af miljøministeren (Hans Christian Schmidt)

Forslag
til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse
(Certificering m.v. af mæglere og formidlere
af affaldshandler over grænserne)

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 753 af 25. august 2001 som ændret ved lov nr. 475 af 7. juni 2001, foretages følgende ændringer:

1. I § 39 a, stk. 7, ændres »stk. 5« til: »stk. 6«.
2. I § 44 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at enhver indsamlingsvirksomhed, forhandler eller mægler, som handler eller formidler handler med affald over grænserne, for egen regning skal etablere et miljøstyringssystem certificeret af et akkrediteret certificeringsorgan eller verificeret af en akkrediteret miljøverifikator. Alternativt kan de lade sig inspicere af et akkrediteret inspektionsorgan«.

3. I § 83 b, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »påbud, der«: »er«.

4. § 110, stk. 1, affattes således:

»Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 19, stk. 1 eller stk. 2, § 20, § 22, § 23, § 27, stk. 1 eller 2, § 28, stk. 4, § 43, § 45, stk. 4, § 50, stk. 1, § 50 a, stk. 1 og 2, og § 72 a,

- 2) undlader at efterkomme forbud eller påbud efter loven, herunder påbud om at berigtige et ulovligt forhold eller pålæg efter § 26 a,

- 3) undlader at efterkomme krav fastsat i medfør af § 9 h og § 10, stk. 4,

- 4) tilsidesætter vilkår knyttet til en tilladelse, dispensation eller en godkendelse efter loven,

- 5) undlader at sløjfe eller afblænde en tank til mineralolie efter de herom gældende regler, jf. § 21 a,

- 6) anlægger, påbegynder eller driver virksomhed uden godkendelse efter § 33,

- 7) undlader at meddele oplysninger efter § 37 a, stk. 2, eller at meddele oplysninger eller at afgive prøver efter § 72 eller at give underretning som nævnt i §§ 21, 71 og 72 a,

- 8) undlader at indgive anmeldelse, der er foreskrevet i regler udfærdiget efter § 7, stk. 1, herunder tilsidesætter vilkår i forbindelse med en sådan anmeldelse, eller undlader at indgive ansøgning, jf. § 39,

- 9) modvirker myndighedernes adgang til ejendomme, lokaliteter eller transportmidler i strid med § 87,

- 10) forsætligt borttager, forvansker eller beskadiger afmærkninger, som foretages i forbindelse med arbejder og undersøgelser efter loven,

- 11) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 2,

- 12) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller undlader at afgive oplysninger efter §§ 53 b, 55 b eller 56 a,

- 13) undlader at efterkomme godkendelsesmyndighedens eller klageinstansens afgørelse om at etablere sikkerhedsstillelse efter § 39 a,

- 14) hindrer i strid med § 41 e, stk. 3, at vilkår eller påbud efter § 34, stk. 2, eller § 41 kan efterkommes, eller

- 15) indtægtsfører pant, som ikke er indløst, uden at betingelserne herfor er opfyldte, jf. § 9 c.«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juni 2002. Dog træder § 1, nr. 1, 3 og 4, i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrund, hovedindhold og formål med lovforslaget

Hovedformålet med lovforslaget er at skabe hjemmel til udstedelse af en bekendtgørelse, der kan styrke grundlaget for overholdelse af de nationale regler om import og eksport af affald over den danske grænse samt 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, EF-tidende 1993, L 30, s.1-28 (transportforordningen).

Herudover indeholder lovforslaget rettelser af enkelte fejl af lovteknisk karakter i tidligere ændringer i loven.

De aktørgrupper, der er omfattet af lovforslagets nr. 2, er mæglere af affaldshandler over grænserne, indsamlingsvirksomheder, der handler med affald og foretager import og eksport af affald, samt formidlere af affaldshandler over grænserne. Disse aktører er omfattet af lovforslaget i det omfang de handler på vegne af affaldsproducenten i forbindelse med den grænseoverskridende transport.

Lovforslaget skal etablere hjemmel til udstedelse af en bekendtgørelse, der vil stille krav om at, disse aktører kun må operere på markedet for import og eksport af affald, hvis de lader sig certificere til ISO 14001 eller verificere iht. EMAS-forordningen. Alternativt kan det kræves, at aktører lader sig regelmæssigt inspicere af et akkrediteret inspektionsorgan.

Lovforslaget skal give hjemmel for både certificering, verificering og inspektion, fordi f.eks. størrelsen af virksomheden kan være afgørende for, om det er hensigtsmæssigt at lade sig certificere, verificere eller inspicere.

Spørgsmålet om, hvilken metode der konkret skal anvendes af de enkelte mæglervirksomheder, vil blive afklaret i samarbejde med Erhvervsfremmestyrelsen (DANAK) i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelsen.

Endvidere vil der i bekendtgørelsen blive fastsat supplerende konkrete myndighedskrav, som de certificerede, verificerede eller inspicerede virksomheder skal certificeres, verificeres eller inspiceres til.

Baggrunden for at vælge certificering, verificering eller inspektion af aktørerne i stedet for traditionel myndighedsgodkendelse er, at certificering m.v. anses for mere velegnet til at indføre de rutiner og procedurer hos mæglerne m.v., der kan sikre, at affaldet håndteres korrekt.

En affaldsmæglers rolle ved grænseoverskridende handel med affald er at skabe kontakt til behandlingsanlæg i udlandet, sikre korrekt håndtering af affaldet, sikre overholdelse af myndighedskrav i forhold til nødvendig dokumentation og sikre, at nationale behandlingskrav overholdes.

Reglerne om import og eksport af affald stiller store krav til de involverede aktører. For at sikre, at den nødvendige viden om reglerne er tilstede, og for at sikre reglernes overholdelse, er det mest hensigts-

mæssigt at indføre et krav om certificering, verificering eller inspektion af mæglerne.

Ordningen om certificering af affaldsmæglere ændrer ikke på de eksisterende regler om ansvaret for en miljømæssig korrekt håndtering af affaldet. Ifølge transportforordningen kan en mægler være anmelder og dermed forestå papirarbejdet og udførelsen på affaldsproducentens vegne, mens producenten har ansvaret for at bortskaffelse og nyttiggørelse foregår på en sådan måde, at miljøkvaliteten i EU's direktiver sikres. På denne måde administreres affaldsreglerne allerede i dag.

I den bekendtgørelse, lovforslaget skal skabe hjemmel til, vil der blive fastsat en forpligtelse for affaldsproducenter, der ønsker bistand fra mæglere ved import og eksport, til at anvende mæglere, der er certificerede, verificerede eller inspicerede og registrerede hos Miljøstyrelsen.

1.1 Miljøstyringssystemer

1.1.1 Certificering efter ISO 14001

Certificering af miljøledelse er en uvildig tredjeparts konstatering og attestering, af at virksomhedens miljøledelsessystem opfylder kravene i ISO 14001.

Et miljøstyringssystem er en tilrettelæggelse af en virksomheds ledelsessystem, således at ansvarsplacering, rutine, procedurer, metoder og ressourcer tilrettelægges til gennemførelse af virksomhedens miljøpolitik.

Med hensyn til lovkrav betyder certificering, jf. punkt 4.3.2 i ISO 14001, at

»virksomheden skal udforme og vedligeholde en fremgangsmåde til at finde frem til og have adgang til lovbestemte krav og andre bestemmelser, som organisationen har tilsluttet sig, og som er relevante for miljøforhold knyttet til dens aktiviteter, produkter eller tjenesteydelser.«

1.1.2 Verifikation efter EMAS-forordningen

Verifikation efter EMAS (Rådsforordning nr. 761 af 19. marts 2001 Om organisationers frivillige deltagelse i en fællesskabsordning for miljøledelse og revision)

Miljøverifikation er en uvildig undersøgelse af en virksomheds miljøpolitik, -program, styring, -procedurer og -revision, samt af redegørelsen, som udarbejdes af virksomheden efter EMAS-forordningen.

Med hensyn til overholdelse af lovgivningen skal en deltagende organisation, jf. bilag 1 i EMAS-forordningen, kunne påvise,

- at den har kendskab til, og er klar over, betydningen af al relevant miljølovgivning for den pågældende organisation,

- at den forpligter sig til at overholde miljølovgivningen, og

- at den har indført procedurer til sikring af, at organisationen til stadighed kan opfylde disse krav.

1.2 Akkrediteret inspektion

Akkrediteret inspektion er en uvildig undersøgelse og konstatering af, om dokumentation og procedurer viser overensstemmelse med specifikke eller generelle krav til virksomheden.

1.3 Akkreditering af DANAK

Akkrediteringen skal sikre, at certificeringen, verifikationen eller inspektionen, foretages uvildigt og kompetent.

Akkrediteringen foretages i overensstemmelse med standarderne DS / EN 45004 (inspektion), DS / ISO / IEC Guide 66 (certificering) og Rådsforordning nr. 761 af 19. marts 2001 (verifikation) og foretages af DANAK.

De akkrediterede certificerings- og inspektionsorganer og miljøverifikatorer er underlagt DANAK's tilsyn efter bekendtgørelse nr. 643 af 7. juli 1994 om akkreditering til certificering af miljøstyringssystemer og til miljøverifikation, og bekendtgørelse nr. 478 af 4 / 6 / 1997 om akkreditering af virksomheder til certificering af personer, produkter og systemer, samt til inspektion.

1.4 Klagemuligheder for den certificerede mv. virksomhed

For en virksomhed, der er certificeret / verificeret af et akkrediteret organ, eksisterer der en række klage, indsigelses-, og prøvelsesmuligheder, der sikrer, at den certificerede m.v. virksomheds rettigheder og krav på korrekt prøvelse overholdes. Disse fastlægges i overensstemmelse med de internationale standarder nævnt i afsnittet ovenfor.

Klagemulighederne over certificering skal være i overensstemmelse med standarden DS / ISO / IEC Guide 66.

Dette betyder bl.a. at certificeringsorganet skal:

- registrere alle ankesager, klager og tvister og afhjælpende handlinger i forbindelse med certificering;
- iværksætte passende korrigerende og forebyggende handlinger;
- dokumentere de iværksatte handlinger og vurdere deres effektivitet i forhold til korrekt prøvelse af klagen.

Et certificeringsorgan har hjemmel til på eget initiativ at genbesøge en virksomhed. Årsagen til dette er, at den certificerede virksomhed er kontraktligt forbundet med certificeringsorganet og certificeringsorganet står inde for, at virksomheden fortsat lever op til kravene.

Udgifterne til behandling af klagesager afholdes som udgangspunkt af certificeringsorganet.

1.5 Klagemuligheder ved akkrediteret inspektion

Klagemulighederne i forbindelse med akkrediteret inspektion skal være i overensstemmelse med DS / EN 45004 om akkrediteret inspektion.

Blandt andet stilles følgende krav,

- inspektionsorganet skal have dokumenterede procedurer for behandling af klager, modtaget fra

rekvirenter eller andre parter om inspektionsorganets aktiviteter;

- inspektionsorganet skal have dokumenterede procedurer for behandling af beslutning vedrørende indsigelser mod resultaterne af dets inspektioner, hvor disse er ulovligt gennemført under lovligt delegeret myndighed;

- der skal opretholdes registrering af alle klager og indsigelser og af efterfølgende handlinger, der udføres af inspektionsorganet.

Akkrediteringsorganet kontrollerer, at ovenstående krav er opfyldt.

Vurderer akkrediteringsorganet, at reglerne ikke er opfyldt, vil akkrediteringen kunne trækkes tilbage.

Inspektionsorganerne har ikke hjemmel til på eget initiativ at genbesøge en virksomhed. En inspektion er et øjebliksbillede af virksomhedens evne til at leve op til kravene.

DANAK gennemfører årlige tilsynsbesøg hos inspektionsorganet og gennemgår i den forbindelse, at procedurer i forbindelse med klager er overholdt.

2. Lovforslagets miljømæssige konsekvenser.

Formålet med lovforslaget er primært at forbedre indsamlingsvirksomheder, forhandlere og mægleres håndtering af affald, der importeres eller eksporteres.

Endvidere er formålet at styrke grundlaget for virksomhedernes overholdelse af de til enhver tid gældende regler for miljømæssig forsvarlig håndtering af affald. Etableringen af et miljøstyringssystem vil effektivisere (egen)kontrollen og dermed styrke regeloverholdelsen. En styrket regeloverholdelse vil betyde, at der opnås større sikkerhed for, at importeret og eksporteret affald bliver behandlet miljømæssigt korrekt. Ligeledes vil akkrediteret inspektion øge sikkerhed for overholdelse af myndighedskrav.

3. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ingen direkte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Omkostninger for erhvervslivet opstår, når bemyndigelsen i lovforslaget udnyttes til at udstede den bekendtgørelse, der konkret vil definere certificeringskravene til virksomhederne.

Erhvervslivets omkostninger vil hovedsagelig knytte sig til etablering af organisationsplaner, arbejdsbeskrivelser mv. Udgifterne vil være afhængig af virksomhedens størrelse.

En del virksomheder er i forvejen miljøcertificerede. Disse virksomheder vil forholdsvis enkelt kunne opnå registrering til at foretage eksport- og importvirksomhed. Det forventes, at omkring 15-25 yderligere virksomheder vil lade sig certificere for at kunne eksportere eller importere affald. Når den påtænkte bekendtgørelse bliver udmøntet, og certificerings-, verifikations- og / eller inspektionsordningen er sat i

kraft, forventes det at i alt 25 - 50 virksomheder vil være registrerede.

Prisen for en certificering forventes at udgøre ca. 20.000 - 50.000 kr. afhængigt af virksomhedens størrelse. Herefter forventes den årlige udgift at være 5.000 - 10.000 kr.

Inspektion vil indebære en engangsudgift på ca. 4.000 kr. og årlige udgifter til inspektion på ca. 7.000 kr. De årlige udgifter vil formodentlig over tid falde til 4.000 kr.

Da lovforslaget er en rammelovgivning vil kun bekendtgørelsen, der udstedes i medfør af lovforslaget, blive testet af Økonomi- og erhvervsministeriets virksomhedspanel i forhold til administrative konsekvenser for erhvervslivet. Endvidere vil bekendtgørelsens økonomiske konsekvenser for erhvervslivet blive vurderet forinden udstedelse.

4. Lovforslagets økonomiske og administrative konsekvenser for staten, amtskommuner og kommuner.

Som nævnt under punkt 3 har lovforslaget ikke direkte økonomiske konsekvenser, da der er tale om rammelovgivning.

Bekendtgørelsen, der påtænkes udstedt med hjemmel i lovforslaget, vil medføre mindre administrative merudgifter for Miljøstyrelsen. Udgifterne er primært knyttet til administrationen af det register over certificerede virksomheder, som Miljøstyrelsen skal oprette.

Mange mæglere m.v. har aldrig affaldet i deres varetægt og er derfor typisk ikke genstand for miljøtilsyn (ud over kontrol med det kommende krav om certificering og registrering m.v.). I de tilfælde, hvor mæglervirksomheden foregår på en virksomhed, der i øvrigt er genstand for det kommunale miljøtilsyn, vil miljøtilsynet vedrøre overholdelse af forordningen og nationale regler og ikke selve mæglervirksomheden, herunder mæglerens papir- og arbejdsgange.

De akkrediterede certificerings- og inspektionsorganer samt miljøverifikatorernes kontrol med etablerede miljøstyringssystemer er en slags egenkontrol af mæglerens papir- og arbejdsgange og vil således være et supplement til og ikke en erstatning for det kommunale miljøtilsyn.

Tilsynsmyndighedernes ressourceindsats forventes ikke øget i relation til de virksomheder, for hvilke der vil blive stillet krav om registrering på basis af akkrediteret certificering, verifikation eller inspektion.

5. Forholdet til EU-retten.

Lovforslaget supplerer transportforordningens art. 2 g, ii, som forudsætter, at indsamlingsvirksomheder, forhandlere og mæglere af affald er godkendt af medlemsstaten. Forordningen foreskriver ikke en nærmere model herfor. En certificeringsordning opfylder godkendelseskravet og skønnes at være særdeles velegnet til at indføre de rutiner og procedurer hos mæglerne m.v., der kan sikre, at affaldet håndteres miljømæssigt korrekt. Det skønnes ikke, at

den anvendte certificeringsmodel har konkurrenceforvridende konsekvenser.

Da rækkevidden af forordningens art. 2, g, ii er uklar, findes det hensigtsmæssigt at tilvejebringe en klar lovhjemmel til den danske ordning om certificerede indsamlingsvirksomheder, forhandlere og mæglere, fremfor at anvende § 89 a i lov om miljøbeskyttelse som hjemmel til indførelsen af certificeringskravet.

De nærmere krav til denne godkendelse og registrering udmøntes i en bekendtgørelse udstedt med hjemmel i lovforslaget.

Lovforslaget opfylder endvidere en forudsætning i affaldsrammedirektivet, Rådets Direktiv 91 / 156 / EØF af 18. marts 1991 om ændring af direktiv 75 / 442 / EF om affald, EF-tidende 1991, nr. L 78 side 32 - 37 om registrering og / eller godkendelse af mæglere / handlende / indsamlingsvirksomheder af affald.

Lovforslaget og den bekendtgørelse, der skal udstedes med hjemmel heri, giver ikke anledning til notifikation til Kommissionen efter direktiv 98 / 34 af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter.

6. Hørte myndigheder, organisationer og virksomheder

Lovforslaget har været udsendt i høring hos følgende myndigheder, organisationer og virksomheder:

Cecam, Miljøklagenævnet, Handelskammeret, Håndværksrådet, Ingeniørforeningen, Forbrugerrådet, Kommunekemi, **KL**, Greenpeace, Genvindingsindustrien, Foreningen af Kommunale Tekniske Chefer, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Forbrugestyrelsen, Elektronikindustrien, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Naturklagenævnet, Plastindustrien, Erhvervsfremmestyrelsen, Danske Støberiers Brancheforening, Invest Miljø, Imoka, **Sid**, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Miljøkontrollen, Grafisk Arbejdsgiverforening, Forening af Danmarks Lak og Farveindustri, RenoSam, **Søfartsstyrelsen**, De danske Landboforeninger, Danske Vandværkers Forening, Danske Læskedrikfabrikanter, DTL, Brancheforeningen SPT, Grøn Information, Dansk Varefaktanævn, Dansk Center for Affald og Genanvendelse, DA, Verdensnaturfonden, **Amtsrådsforeningen i Danmark**, Frederiksberg Kommune, Advokatrådet, Affaldsteknisk Samarbejde, Arbejdstagerorganisationernes Branchesikkerhedsråd, Dakofa, DI, Foreningen af Affaldshåndtering og Deponering, Finansrådet, Foreningen af Akkrediterede Miljøcertifikatorer, Foreningen af Danske Kemiske Industrier, Genbrugssekretariatet af 1993, METAL, **LO**, **SID**, Transportrådet, Cheminova, Dansk Naturfredningsforening, Dansk Center for Affald og Genanvendelse, Dansk Standard, Danmarkskontoret, Dansk Forening for Kvalitetsstyring, Færøernes Landsstyre, Grønlands Hjemmestyre, T og S, Danmarks Statistik, Politiken, Landbrugsrådet, DR, Sjællandske Kraftværker, Procesindustriens Brancheforening, Advokatsamfundet, CO-industri, Konkurrencestyrelsen, Foreningen af Danske Kraftvarmewærker, Foreningen af Danske Grus og Stenindustrier, Samvirkende Energi- og

Miljøkontorer, DHS, Danske Elværkers Forening, **Danske Vognmænd**, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Danmarks Miljøundersøgelser, Entreprenørforeningen, Bryggeriforeningen, NOAH, Ministerierne. Den Danske Repræsentation i EU, **Dansk Rederiforening**, **Dansk skibsmæglerforening**, Københavns Kommune.

Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

Lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser, da der er tale om rammelovgivning. Udgiften til kommunernes administration af dette område kan isoleret set muligvis falde ved den konkrete udmøntning af lovforslaget, grundet en mere korrekt sagsbehandling hos involverede aktører.

Lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser, da der er tale om rammelovgivning. Den konkrete udmøntning af lovforslaget vil betyde marginale merudgifter for Miljøstyrelsen i forbindelse med oprettelsen og driften af register over certificerede virksomheder.

Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

Lovforslaget har ikke direkte administrative konsekvenser, da der er tale om rammelovgivning. Den konkrete udmøntning af lovforslaget vil betyde en nemmere administration for både kommuner og stat, grundet bedre kvalitet i anmeldelser.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Bekendtgørelsens økonomiske konsekvenser for erhvervslivet vil blive vurderet ved udstedelsen.

Lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser, da der er tale om rammelovgivning. Den konkrete udmøntning af lovforslaget vil medføre en engangsudgift for aktørerne på området til etablering af certificeret arbejdsgang. Beløb anslås til 20.000 - 50.000 kr. alt efter virksomhedens størrelse. Derefter vil der være et årligt gebyr til certificeringsorgan. Beløb anslås til 5.000-10.000 kr. årligt.

Inspektion vil indebære en engangsudgift på ca. 4.000 kr. og årlige udgifter til inspektion på ca. 7.000 kr. De årlige udgifter vil formodentlig over tid falde til 4.000 kr.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke direkte administrative konsekvenser, da der er tale om rammelovgivning. Ved den konkrete udmøntning af lovforslaget vil de certificerede virksomheder skulle have etableret en række administrative arbejdsgange. Bekendtgørelsen, der udstedes i medfør af lovforslaget, vil blive testet af Økonomi- og erhvervsministeriets virksomhedspanel.

Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke direkte miljømæssige konsekvenser, da der er tale om rammelovgivning. Den konkrete udmøntning af lovforslaget forventes at medføre et højere kvalitetsniveau i forbindelse med håndteringen af affald og en større sikkerhed for miljømæssigt korrekt behandling af affaldet. Dette giver en mere miljørigtig behandling af affaldet.

Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget indeholder ikke administrative konsekvenser for borgerne.

Forholdet til EU-retten

Lovforslaget opfylder forudsætninger i både affaldsrammedirektivet og transportforordningen og på denne baggrund anses lovforslaget for at være i overensstemmelse med EU-retten.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Forslaget indeholder en manglende konsekvensrettelse i lov nr. 435 af 10. juni 1997, hvor der blev indsat et nyt stk. 2 i § 39 a, hvorved det daværende stk. 5 blev stk. 6.

Til nr. 2

Med forslaget skabes hjemmel for ministeren til at fastsætte regler om, at enhver indsamlingsvirksomhed, forhandler eller mægler, som handler eller formidler handler med affald over Danmarks grænser, for egen regning skal etablere et miljøstyringssystem certificeret eller verificeret af en akkrediteret virksomhed. Affald, der passerer en grænse i transit, er omfattet af begrebet grænseoverskridende handel. Alternativt kan kræves inspektion af et akkrediteret inspektionsorgan.

Ved miljøstyringssystem forstås i dette lovforslag den del af en virksomheds samlede ledelsessystem, der omfatter organisationsstruktur, ansvarsplacering, rutine, procedurer, metoder og ressourcer til fastlæggelse og gennemførelse af en virksomheds miljøpolitik. Som eksempler på standarder kan nævnes henholdsvis ISO 14001 og miljøverifikation efter EMAS.

Ved certificering eller verificering af miljøstyringssystemer forstås en konstatering og attestering af, at en virksomheds miljøstyringssystem, er i overensstemmelse med en angiven standard og specifikation.

Akkrediteret certificering, verificering eller inspektion betyder at certificeringen, verificeringen eller inspektionen er foretaget af en virksomhed akkrediteret af DANAK Erhvervsfremme Styrelsen (herefter DANAK), eller af et tilsvarende anerkendt akkrediteringsorgan, som har undertegnet den europæiske samarbejdsorganisation for akkrediteringsorganer, EA's, multilaterale

af tale om gensidig anerkendelse, og som er etableret i et EU / EØS-land.

Kravet om, at etableringen af miljøstyringssystemet skal være certificeret eller verificeret af en akkrediteret virksomhed, er en betingelse for opnåelse af registrering hos Miljøstyrelsen. Ligeledes skal den inspirerende virksomhed være akkrediteret.

Hjemmelsbestemmelsen er begrænset til at omfatte:

- enhver indsamlingsvirksomhed eller forhandler, der for egen regning, herunder som indehaver eller besidder af affaldet, handler med affald over den danske grænse og,

- enhver mægler eller formidler af handler med affald over den danske grænse. Disse personer er ikke selv ejere af det omhandlede affald

Disse aktører er karakteriseret ved at de handler på vegne af affaldsproducenten i forbindelse med den grænseoverskridende transport.

Undtaget fra kravet om certificering, verificering eller inspektion er således den affaldsproducent, der selv eksporterer sit affald. Undtaget er ligeledes affaldsmæglere, f.eks. **skibsmæglere**, hvis de kun formidler kontakter mellem købere og sælgere af **skibe**, men ikke handler på vegne af sælger (affaldsproducent) i forbindelse med anmeldelse af eksport m.v.

Kravet om certificering / verificering / inspektion vil således kunne stilles til de ovennævnte grupper af personer eller virksomheder, der enten direkte eller indirekte som ét led i en kæde af aktører medvirker til, at affaldet fra en affaldsproducent sælges videre, eller formidles til en modtager, i andre EU-lande eller tredjelande.

Derimod falder transportører uden for kravet om certificering, verificering eller inspektion. Baggrunden herfor er, at denne aktørgruppe i forvejen er underlagt en registreringsordning i henhold til bekendtgørelse nr. 619 af 27. juni 2000 om affald.

Omfattet af lovforslaget er, udover den "rene" indsamlingsvirksomhed, forhandlere og mæglere, også den affaldshandler / mægler der foretager en indsamling / bearbejdning af affaldet med henblik på eksport.

Hjemlen vil blive udnyttet i en kommende bekendtgørelse om certificering / verificering / inspektion af indsamlingsvirksomheder, forhandlere og mæglere.

Overordnet vil der i bekendtgørelsen fastsættes en ordning, som stiller krav om, at aktører, der erhvervs-mæssigt er involverede i affaldshandel over grænserne, skal være certificerede / verificerede / inspicerede, dvs. godkendt af et akkrediteret certificeringsselskab for lovligt at kunne agere på markedet.

På baggrund af dokumentation af deres fag- og sagkundskab i form af kendskab til regelgrundlaget vedrørende transport af affald, kan de opnå et certifikat eller verificering. Når aktørerne har opnået et certifikat, en verificering eller en inspektionsrapport, der viser overensstemmelse med kravene, vil de blive opført i et offentligt og centralt register, som føres af Miljøstyrelsen. Certificeringsorganet kontrollerer, at de godkendte aktører til stadighed lever op til de krav,

miljøstyringssystemet stiller, herunder de krav, der vil blive stillet i den bekendtgørelse, som lovforslaget vil indføre. Såfremt aktørerne begår ulovligheder eller ikke længere på tilfredsstillende vis kan dokumentere ved deres arbejdsprocedure, at de lever op til reglerne for transport af affald, kan de miste certifikatet og bliver dermed slettet fra det offentlige register.

De enkelte ansøgere vil selv skulle finansiere omkostninger i forbindelse med certificeringen / verificeringen / inspektionen.

Det bemærkes, at der i regler, der udstedes med hjemmel i bestemmelsen, vil kunne fastsættes straf af bøde og under særlige omstændigheder fængsel i indtil 2 år, jf. lovens § 110, stk. 3.

Til nr. 3

Forslaget indsætter ordet »er«, som ved en fejl er udeladt i affattelsen af § 83 b i lov nr. 370 af 2. juni 1999.

Til nr. 4

Forslaget affatter straffebestemmelsen i lovens § 110, stk. 1, på ny efter vedtagelsen af lov nr. 475 og 479, begge af 6. juni 2001. I begge disse love indsattes en ny nr. 14 i § 110, stk. 1. Den eneste ændring af bestemmelsen består i, at det nye nummer, der indsattes ved lov nr. 475, ændres til nr. 15.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juni 2002. Dog foreslås det, at de ændringer, der udelukkende har karakter af fejlrettelser, træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende.

Miljø- og Planlægningsudvalget (2. samling)

(L 44 - bilag 2)

(Offentligt)

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg

Christiansborg

1240 København K

DEPARTEMENTET

J.nr. M 1034-1177

Den 10. januar 2002

Under henvisning til det d.d. fremsatte lovforslag (L 44) om ændring af lov om miljøbeskyttelse (certificering m.v. af mæglere og formidlere af affaldshandler over grænserne) følger vedlagt i 70 eksemplarer Miljøstyrelsens høringsnotat af 8. januar 2002.

Hans Chr. Schmidt / Claus Torp

Notat

Høringssvar til forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven, certificering m.v. af mæglere og formidlere af affaldshandler over grænserne.

Lovforslaget (L 44) er en genfremsættelse af L 14, som blev fremsat den 1. oktober og 1. behandlet den 10. oktober 2001. L 14 bortfaldt herefter som følge af udskrivelse af folketingsvalget den 31. oktober 2001. Det fremsatte lovforslag er med enkelte præciseringer i bemærkningerne identisk med det tidligere fremsatte lovforslag.

Lovforslaget om certificering af affaldsmæglere m.v. har været sendt i høring med høringsfrist den 17. august 2001. Lovforslaget skal skabe hjemmel for ministeren til at udstede bekendtgørelse om certificering m.v. af mæglere / formidlere af affaldshandler over grænserne. Lovforslaget indeholder en beskrivelse af den ordning som miljøministeren påtænker indført for affaldsmægling og formidling af handler med affald over grænserne.

Lovforslaget blev sendt i høring hos en bred kreds af aktører og myndigheder med berøringsflade til affaldsområdet. Miljøstyrelsen modtog 33 høringssvar. Af de 33 høringssvar havde 11 svar ingen bemærkninger, 5 svar var overvejende negativt indstillet og 16 var overvejende positivt indstillet over for tanken med lovforslaget om at stille krav til affaldsmæglere om registrering i Miljøstyrelsen på baggrund af certificering m.v. som betingelse for at kunne operere på markedet for grænseoverskridende handel og transport af affald.

Høringssvarene har vist, at der er bred enighed om behovet for at stramme op på området for grænseoverskridende handel med affald og mægling af affald. Støtten til at gøre noget ved problemet med ulovlige transporter er generel og dækker alle aktørgrupper. Høringssvarene har dog også vist, at der er en vis uenighed om, hvilken metode der er bedst egnet til at øge mulighederne for bedre kontrol.

Høringssvarene har især berørt følgende spørgsmål.

1. Kompetencefordelingen mellem tilsynsmyndigheder og certificerende m.v. virksomheder, forslag til udvidelse af lovforslagets anvendelsesområde og ansvaret for håndtering af eksporteret affald.
2. Hvor omfattende skal en certificering m.v. være, hvilken type certificering m.v. er mest effektiv til at nå målet, samt hvilke aktører er omfattet af lovforslag og certificering.
3. Negativ påvirkning af konkurrencen for danske mæglere / formidlere

4. Spørgsmål af lovteknisk karakter.

5. Økonomi

6. Ændringer i lovforslaget.

Ad 1. Kompetencefordelingen mellem tilsynsmyndigheder og certificerende selskaber, forslag til udvidelse af lovforslagets anvendelsesområde og ansvaret for håndtering af eksporteret affald.

Amtsrådsforeningen (ARF) og Københavns Kommune (KK) er begge generelt positivt indstillet over for lovforslagets intentioner. KK ønsker at udvide lovforslaget til at dække indenlandsk handel med affald og ønsker endvidere at kunne stille tilsvarende krav til transportører således at transportører kan certificeres til bestemte affaldstyper.

Til KK's forslag om at udvide lovforslag til også at omfatte indenlandsk mægling og handel med affald skal det bemærkes, at lovforslaget primært er fremsat af hensyn til de problemer grænseoverskridende transport giver anledning til og at udvide lovforslag og bekendtgørelse til også at omfatte indenlandsk transport vil ikke være en hensigtsmæssig udvidelse på nuværende tidspunkt.

Det skal også nævnes at lovforslaget opfylder en forudsætning i transportforordningen om at mæglere / formidlere af affald skal være godkendte / registrerede af medlemsstaten. Dette har de ikke været indtil nu.

ARF ønsker klargjort at lovforslaget også omfatter transithandel og gør opmærksom på at det ikke fremgår klart om eksport af grønt affald er omfattet af lovforslag og udkast til bekendtgørelse.

Import / eksport af grønt affald er tænkt omfattet af lovforslag og bekendtgørelse, og bekendtgørelsen vil blive omskrevet så dette fremgår tydeligt før den sendes i høring på ny. Lovforslaget omfatter også transit. Dette er blevet klargjort i bemærkningerne til lovforslaget.

Kommunernes Landsforening (KL) udtrykker betænkelighed ved, at der indføres en lovbunden certificeringsordning og ønsker i stedet en ordning der baseres på det eksisterende tilsynssystem.

KL's vurdering er, at den foreslåede ordningen vil indebære at der indføres to kontrolsystemer over for virksomhederne, dels det kommunale tilsyn efter miljøbeskyttelsesloven, og dels de akkrediterede certifikatorers / verifikatorers samt akkrediterede inspektionsorganers tilsyn med miljøstyringssystemer på virksomhederne.

Desuden stiller KL sig tvivlende over for om certifikator indtager en myndighedsrolle og hvordan et samarbejde mellem certifikator m.v. og tilsynsmyndigheden skal forløbe. KL ønsker klarlagt hvilke forpligtelser de 2 parter har over for hinanden og i forhold til Miljøstyrelsen, som forestår registreringen.

KL beder i høringssvaret også om en nærmere beskrivelse af hvorledes certifikat kan mistes / erhverves, samt en beskrivelse af hvorledes registrering i Miljøstyrelsen kan mistes / erhverves.

Vedrørende dobbelt kontrollen anser Miljøstyrelsen ikke etableringen af ordning om certificering af affaldsmæglere / handlende som en konkurrerende instans til det kommunale tilsyn.

Mange mæglere m.v. har aldrig affaldet i deres varetægt og er derfor typisk ikke genstand for miljøtilsyn (ud over kontrol med det kommende krav om certificering og registrering m.v.). I de tilfælde, hvor mæglervirksomheden foregår på en virksomhed, der i øvrigt er genstand for det kommunale miljøtilsyn, vil miljøtilsynet vedrøre overholdelse af forordningen og nationale regler og ikke selve mæglervirksomheden, herunder mæglerens papir- og arbejdsgang som certificeringen vil koncentrere sig om.

De akkrediterede certificerings- og inspektionsorganer samt miljøverifikatorenes kontrol med etablerede miljøstyringssystemer er en slags egenkontrol af mæglerens papir- og arbejdsgange og vil således være et supplement til og ikke en erstatning for det kommunale miljøtilsyn.

Endelig er også håndhævelses- og sanktionsmulighederne helt forskellige for certificeringsorganet m.v. og tilsynsmyndigheden.

Til spørgsmålet om, hvorvidt certifikator indtager en myndighedsrolle anser Miljøstyrelsen

certificeringen for at være en privatretlig aftale mellem mægler og certifikator m.v., som ikke indstifter en alternativ myndighed.

Endelig er KL i tvivl om ordningens konsekvens for ansvaret for affaldshåndteringen ved eksport.

Ordningen om certificering af affaldsmæglere ændrer ikke på de eksisterende regler om ansvaret for en miljømæssig korrekt håndtering af affaldet. Ifølge transportforordningen kan en mægler være anmelder og dermed forestå papirarbejdet og udførelsen på affaldsproducentens vegne, mens producenten har ansvaret for at bortskaffelse og nyttiggørelse foregår på en sådan måde, at miljø- og kvaliteten i EU's direktiver sikres. På denne måde administreres affaldsreglerne allerede i dag.

Til de øvrige spørgsmål:

Miljøstyrelsen finder, at bemærkningerne til det endelige lovforslag besvarer hovedparten af KL's spørgsmål.

(Interresentselskabet for Modtagestationer af Kemikalieaffald) IMOKA (fællessekretariatet for de kommunale modtagestationer) er i sit høringssvar generelt positivt over for et certificeringskrav til affaldsmæglere / handlende. IMOKA ønsker dog en afklaring af hvilke konkrete krav en certificeret virksomhed vil blive mødt af. Dette spørgsmål er blevet stillet af flere parter.

Miljøstyrelsen vil i bilag til bekendtgørelse opstille en række konkrete krav som aktørerne skal certificeres m.v. til.

Ad 2. Hvor omfattende skal en certificering m.v. være, hvilken type certificering m.v. er mest effektiv til at nå

målet, samt hvilke aktører er omfattet af lovforslag og certificering.

Høringssvar som vedrører denne problemstilling er primært kommet fra de erhvervsdrivende på området, både private erhvervsdrivende og kommunale affaldsselskaber. Gruppen som helhed stiller sig overvejende positivt over for lovforslaget og ideen med certificering af affaldsmæglere. Virksomhederne er i nogle tilfælde i tvivl om hvilke aktørgrupper der er omfattet af lovforslag og bekendtgørelse. Dansk Industri (DI) ønsker klargjort at affaldsproducenter der indsamler eget affald ikke er omfattet af certificeringskravet.

Miljøstyrelsen har ændret i lovforslag og vil i et kommende udkast til bekendtgørelse ligeledes klargøre at alene aktører der handler på vegne af affaldsproducenter ved grænseoverskridende transport af affald er omfattet af lovforslaget og ikke affaldsproducenter, der eksporterer deres eget affald.

Dansk Transport og Logistik (DTL), DI, RenoSam, Affaldsteknisk Samarbejde, og IMOKA ønsker klarhed over begrebet indsamler overfor transportør.

I det omfang en transportør har en indflydelse på, hvor affald køres hen eller på anden vis har en selvstændig interesse i, at affaldet køres et bestemt sted hen, så ophører transportøren med at være alene transportør og bliver til indsamler. I det omfang indsamleren er en del af en kæde som medvirker til, at affald eksporteres, skal denne virksomhed certificeres. Dette er blevet klargjort i lovforslaget.

En del høringssvar har givet udtryk for usikkerhed om hvor omfattende certificeringskravet vil blive i bekendtgørelsen: Vil det kun vedrøre grænseoverskridende transport af affald eller vil kravet blive rettet mod hele virksomheden?

På den baggrund vil Miljøstyrelsen i bilag til den efterfølgende bekendtgørelse opliste de konkrete og objektive krav som en virksomhed skal certificeres til for at kunne agere på markedet for grænseoverskridende mægling af affald så der ikke hersker tvivl herom. Kravene vil kun blive rettet mod de relevante dele af virksomheden.

Søfartsstyrelsen, Danmarks skibsmæglerforening og Danmarks Rederiforening har alle udtrykt ønske om at køb og salg af **skibe** til ophugning, undtages fra lovforslag og bekendtgørelse. Baggrunden for ønsket er, at der er et internationalt udredningsarbejde på området med deltagelse af International Maritime Organisation, UNEP og ILO. Fra dansk side deltager i arbejdsgruppen **Danmarks Rederiforening, Søfartsstyrelsen** og Miljøstyrelsen.

Danmarks skibsmæglerforening har været til møde i Miljøstyrelsen, og på dette møde blev det klart, at **skibsmæglervirksomhed** som oftest ikke er omfattet af lovforslaget, idet **skibsmæglere** som regel alene formidler kontakt mellem køber og sælger af **skibe** til ophugning, men ikke på affaldsproducentens vegne forestår transporten af **skibene** over Danmarks grænser. Lovens omfang er præciseret i lovbemærkningerne.

Erhvervsfremmestyrelsen (nu Erhvervs- og Boligstyrelsen) har i sit høringssvar påpeget at bemærkningerne i lovforslag om certificering / verificering / inspicering burde præciseres.

Erhvervsfremmestyrelsen påpegede at lovbemærkningerne indeholdt nogle misforståelser om hvad certificering / verificering / inspektion kan, og hvordan det anvendes. Erhvervsfremmestyrelsen anbefalede en række ændringer, som Miljøstyrelsen har taget til efterretning.

Misforståelser er blevet rettet, og bemærkningerne til lovforslaget indeholder nu en grundig beskrivelse af de retssikkerhedsmæssige garantier certificering m.v. indeholder for de af lovforslaget involverede grupper.

Endvidere har Erhvervsfremmestyrelsen assisteret med udarbejdelsen af de tekniske beskrivelser af certificering, verificering og inspektion samt klagemulighederne. Erhvervsfremmestyrelsen har også assisteret med en beskrivelse af det retsgrundlag, nationalt og internationalt akkrediteret certificering, verificering og inspektion hviler på.

Ad 3. Negativ påvirkning af konkurrencen for danske mæglere / formidlere

Konkurrencestyrelsen anfører at krav om certificering af affaldsmæglere vil have en negativ indflydelse på eksport af affald, da det vil blive vanskeligere for danske affaldsproducenter at eksportere deres affald. Endvidere bemærker Konkurrencestyrelsen, at certificering af affaldsmæglere går videre end det krav som beskrives i transportforordningen (EØF) nr. 259 / 93. Konkurrencestyrelsen anbefaler derfor at certificeringskravene fremstår som lavest mulige barriere for at tilgodese reguleringsområdet.

Miljøstyrelsen vurderer at affaldsproducenter vil få lettere adgang til at eksportere deres affald, idet mæglerne bliver offentligt registreret, og fremfor alt, vil få større sikkerhed for at affaldseksporten sker i overensstemmelse med alle myndighedskrav. Det skal understreges at affaldsproducenter, også når de anvender mæglere ved eksport, fortsat er ansvarlige for affaldets korrekte håndtering. Certificerede mæglere vil kunne tilbyde en større sikkerhed for at affaldsproducenten ikke senere mødes af udgifter til tilbageførsel af affaldet.

Transportforordningens art 2 g ii indeholder ikke præcise retningslinjer for, hvilken godkendelses / registreringsordning medlemslandene skal etablere. Miljøstyrelsens forslag tilsigter en hensigtsmæssig model til gennemførelse af forordningens forudsætninger. Først når lovforslag og bekendtgørelse er vedtaget, kan Danmark siges at være i overensstemmelse med forordningens krav.

Miljøstyrelsen vil på baggrund af denne opfordring, og andre høringssvar, udarbejde et konkret og objektivt katalog over myndighedskrav. Disse myndighedskrav vil blive indsat i bilag til bekendtgørelse, og vil udgøre den mængde krav som Miljøstyrelsen vil kræve aktørerne certificeret / verificeret / inspiceret til. Dette

anser Miljøstyrelsen vil tilgodese reguleringsbehovet, uden at virke hæmmende på konkurrencen.

I forbindelse med, at et udkast til bekendtgørelse sendes i ekstern høring vil det via Økonomi- og Erhvervsministeriet blive forelagt et virksomhedspanel med henblik på vurdering af de administrative konsekvenser for erhvervet.

Dansk Industri har i sit høringssvar budt lovforslaget velkomment og udtrykker forventning om at en generel liste over registrerede affaldsmæglere vil betyde en ressourcebesparelse for virksomheder, der vil eksportere deres affald.

Ad 4. Spørgsmål af lovteknisk karakter.

Justitsministeriet (JM) har svaret over to høringssvar,

a) et svar angående lovforslagets overensstemmelse med EU-retten og,

b) et svar angående lovforslagets konstruktion, registrering hos Miljøstyrelsen på baggrund af certificering.

Ad a) EU-retligt påpeger JM en alternativ formulering angående lovforslagets sammenhæng med EU-retten.

Denne formulering er indarbejdet i revideret lovforslag.

JM peger også på en problematik angående bekendtgørelsens overensstemmelse med EU-konkurrenceretten. JM udtrykte en vis bekymring, for om § 1 i udkast til bekendtgørelse, medførte, at den gruppe der er i nævnt i transportforordningen art 2 g) iii, bliver udelukket fra at virke i Danmark som mægler og at bekendtgørelsen af denne grund kom i uoverensstemmelse med transportforordningen.

Det er ikke med bekendtgørelsen hensigten at sætte det i transportforordningens artikel 3 oplyste hierarki ud af kraft, og det vil blive sikret, at der i den kommende bekendtgørelse ikke kan rejses tvivl herom.

Ad b) JM udtrykte bekymring for retssikkerheden for den certificerede virksomhed. Konkret udtrykte JM bekymring over at en privat virksomhed blev givet kompetence til at afgøre om en mæglervirksomhed kunne bevare sit certifikat, med deraf følgende forbud mod at virke i et bestemt erhverv. JM ønskede reglerne for certificering m.v. og deres anvendelse beskrevet tydeligere i lovforslag.

Erhvervsfremmestyrelsens høringssvar og JM's høringssvar har givet anledning til at Miljøstyrelsen afholdt møde med JM og Erhvervsfremmestyrelsen til afklaring af de påpegede problemer. Resultatet er indarbejdet i det endelige lovforslag og vil blive indarbejdet i udkastet til bekendtgørelse.

JM anbefalede i sit høringssvar at Miljøstyrelsen i detaljer beskrev de retssikkerhedsmæssige konsekvenser af certificering m.v. Særligt var JM opmærksom på at klagevejledninger, indsigelsesmuligheder samt certifikators kompetence over for den certificerede m.v. virksomhed blev klargjort.

JM anbefalede også at retsgrundlaget for akkrediteret certificering / verificering og inspektion blev klargjort.

I et samarbejde med Erhvervsfremmestyrelsen har Miljøstyrelsen fulgt disse anbefalinger.

Lovforslaget indeholder nu en grundig beskrivelse af det tekniske og juridiske grundlag certificering, verificering og inspektion hviler på.

Advokatrådet tog i sit høringssvar også spørgsmålet om retssikkerhed op. Advokatrådet bemærkede, at de ikke så nogen retssikkerhedsmæssige problemer i at erstatte det traditionelle godkendelsesinstitut med akkrediteret certificering. Dette forudsat certificeringskravene m.v. blev nøje beskrevet i bekendtgørelse. Dette har Miljøstyrelsen taget ad notam.

Ad 5. Økonomi.

På det økonomiske område er Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening enige om at lovforslaget og bekendtgørelse, ikke giver anledning til øgede økonomiske driftsudgifter for tilsynsmyndighederne.

Ad 6. Ændringer i lovforslaget

Høringsfasen på lovforslaget har ikke givet anledning til grundlæggende revurderinger af lovforslaget, men enkelte aspekter er blevet ændret i overensstemmelse med modtagne høringssvar, jf. ovenfor.

Miljøstyrelsen modtog konkrete forslag fra Justitsministeriet til EU-afsnittet i bemærkningerne, og disse forslag er skrevet ind i bemærkningerne til lovforslaget.

Erhvervsfremmestyrelsen gav også konkrete forslag til lovforslaget. Disse er også indarbejdet i teksten.

En del af de øvrige høringssvar har drejet sig om den nærmere udformning af den efterfølgende bekendtgørelse. Disse kommentarer bliver indarbejdet i et udkast til bekendtgørelse før den sendes i selvstændig høring på ny.

I sammenhæng med høring af bekendtgørelsen vil der blive udarbejdet et bilag til denne hvori de konkrete myndighedskrav en mægler skal certificeres / verificeres / inspiceres til vil fremgå.

30.1.2002 Første behandling af lovforslag nr. L 44:

Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse. (Certificering m.v. af mæglere og formidlere af affaldshandler over grænserne). Af miljøministeren (Hans Christian Schmidt). (FremSAT 10 / 1 2002).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Eyvind Vesselbo (V): Transport af affald over grænserne er blevet et område af stigende interesse både for dem, der producerer affaldet og for mæglerne. Det er også et område, hvor det er vigtigt, at eksisterende nationale og internationale regler bliver overholdt.

Lovforslagets formål er at skabe sikkerhed for, at handel og transport med affald sker korrekt.

Lovforslaget skal derfor skabe det nødvendige retlige grundlag for, at kun mæglerne, der er opført på Miljøministeriets liste, må foretage opgaven for virksomheder, der producerer affald, der kan eksporteres.

Ordningen skal således ses som en hjælp til de affaldsproducerende virksomheder, der ikke selv ønsker eller har forudsætning for at varetage handel over grænserne.

Det er samtidig en aflastning af kommunernes tilsynsopgave med handel med affald over grænserne. Specielt for mindre affaldsproducenter er det vigtigt, at man med fuld tryghed kan anvende en sagkyndig mægler, idet affaldsproducenternes ansvar jo også gælder, efter at affaldet har forladt virksomheden.

På affaldsmarkedet med meget varierende virksomhedsstruktur må en ordning med certificering til ISO 14001 eller verificering i henhold til den europæiske EMAS-forordning eller inspektion fra DANAK være at foretrække frem for de traditionelle myndighedsgodkendelser med udstedelse af autorisationer.

Det er store krav, der stilles til aktørernes viden om regler, affaldstyper m.v., hvor mæglerne jo bl.a. skal skabe kontakt til behandlingsanlægget i udlandet; de skal sikre en korrekt håndtering af affaldet og sikre, at nationale og internationale myndighedskrav overholdes. Endelig skal de sikre, at den nødvendige dokumentation bliver tilvejebragt.

På baggrund af disse forhold finder Venstre det hensigtsmæssigt, at man i lovforslaget har valgt en indfaldsvinkel, hvor kravene til aktørerne kan imødekommes ved, at en uafhængig tredjepart gennem certificering, verificering eller ved inspektion konstaterer, at affaldsmæglerne m.v. besidder den nødvendige viden og har indarbejdet de korrekte procedurer for grænseoverskridende affaldshåndtering.

På Venstres vegne skal jeg anbefale forslaget til positiv behandling i Miljø- og Planlægningsudvalget, for vi er helt klart nødsaget til at sikre kvaliteten af import og eksport af affald, så vi kan forebygge miljøproblemer på dette område i fremtiden.

Inger Bierbaum (S): I denne for miljøet så mørke tid er dette her forslag, L 44, et lyspunkt. Det blev også i sin tid udarbejdet af den tidligere miljøminister, så det er måske derfor. Som tidligere sagt skal der stilles store og præcise krav til alle aktører, der har med affald at gøre. Det blev stærkt pointeret af Socialdemokratiet i oktober 2001, hvor forslaget første gang blev behandlet. Med dette forslag skabes der hjemmel til en bekendtgørelse om overholdelse af nationale og internationale regler ved import og eksport af affald over grænserne. Lovforslaget retter sig mod mæglere og indsamlingsvirksomheder og formidlere af affaldshandler til og fra andre lande. Disse skal for egen regning certificeres, verificeres eller inspiceres af en uafhængig tredjepart. Affaldsproducenterne har stadig ansvaret for en rigtig håndtering af affaldet, også selv om de bruger en mægler. Men mange mæglere er i forvejen ikke genstand for miljøtilsynet, da de ikke er i direkte kontakt med affaldet. Derfor giver lovforslaget

affaldsproducenterne en større sikkerhed, når de bruger mæglere, der nu skal certificeres for at blive registreret i Miljøstyrelsen. Det bliver en hjælp for affaldsproducenterne, der ikke selv står for handel med deres affald. Producenterne kan herved lettere leve op til myndighedskraverne, og det giver yderligere sikkerhed i håndteringen. Jeg håber, at den nuværende regering fortsat vil arbejde på at mindske affaldsmængderne og udnytte genbrugstanken fuldt ud, så handel over grænsen ikke tager overhånd. Med disse ord ser vi positivt på forslaget fra Socialdemokratiets side.

Jørn Dohrmann (DF): Hele vores affaldssektor er et spændende område, og vi skal alle sammen være med til at stille krav til de virksomheder, der transporterer affaldet over grænserne. Vi fra Dansk Folkeparti så også gerne, at vi kunne være med til at stoppe den voksende affaldsmængde, bl.a. ved en bedre genbrugsordning, for miljøets skyld.

Det er vigtigt, at man har et godt system, så man kan genbruge så meget af affaldet som muligt og gerne i samarbejde med andre lande. Men det er også vigtigt, at det ikke er et alt for bureaukratisk system.

Vi er meget positive over for lovforslag nr. L 44, fordi det er vigtigt, at der bliver gjort op med de uheldige elementer, der har været på affaldsmarkedet, så vi får nogle bedre og mere ordnede forhold i affaldsbranchen.

Jeg er overbevist om, at der er mange, der hilser sådan en ordning med certificering velkommen, fordi det er let for et firma at overskue, hvem der kan og vil håndtere deres affald på den korrekte måde, også så et firma kan beholde sin grønne profil.

Som sagt er vi positive over for forslaget.

Helle Sjelle (KF): At passe godt på vort miljø kræver omtanke. Det kræver, at vores handlinger hver eneste dag belaster miljøet mindst muligt.

Selv om det offentlige i vid udstrækning sørger for en hensigtsmæssig håndtering af det affald, der produceres, er vi også opdraget til at tage omfattende hensyn i vores adfærd. Men det hensyn og den omtanke, vi udviser, skal faktisk følges op i vores håndtering af affald over grænserne. Miljø er som bekendt også grænseoverskridende, og vi kan ikke være bekendt at kalde os selv miljøbevidste, hvis vi blot eksporterer vort affald uden interesse for, hvordan det rent faktisk foregår.

Det forslag, vi har til behandling her i dag, skal være med til at sikre, at de allerede gældende regler for transport og behandling af affald over landegrænser i højere grad bliver efterlevet. Men en væsentlig forudsætning for det er naturligvis, at aktørerne på markedet også kender til reglerne.

Derfor synes vi Konservative, at det er en rigtig god idé, når regeringen nu vil indføre et certificeringssystem i forbindelse med handel af affald; et certificeringssystem, der ikke stiller yderligere krav til

behandling af affaldet, men som gennem et uvildigt kontrolsystem er med til at sikre, at forhandlere ved noget om gældende regler og derfor har bedre forudsætninger for at overholde dem; og et certificeringssystem, der medfører, at man på baggrund af en certificering opnår en godkendelse til at kunne handle med affald over grænserne.

Vi mener, at vi har en forpligtelse til at være med til at sikre en lovlig transport af affald, og derfor synes vi også, at det her er et godt forslag.

Villy Søvndal (SF): Forslaget er jo en genfremsættelse af L 14 fra forrige samling, hvor SF i udgangspunktet var positiv, forudsat at alt affald blev omfattet, herunder **skibe**.

Forslaget går ikke ind i eksisterende definitioner af affald og ændrer ej heller på den nuværende kontrol. Det handler udelukkende om at opgradere dem, der reelt handler affald over grænserne, til at kunne håndtere det optimalt, hvorved det grå marked for lyssky affaldsturisme alt andet lige skulle kunne minimeres.

Der skal gives ministeren hjemmel til udstedelse af bekendtgørelse om det tekniske indhold.

I forbindelse med behandlingen i efteråret og senere har især **skibsmæglere** været på banen, ikke mindst fordi Venstre under førstebehandlingen udviste interesse for det problem, som de danske **skibsmæglere** havde påpeget. Hvis danske **skibsmæglere** ville blive omfattet af certifikationsordningen, ville danske mæglere ikke blive anvendt i forbindelse med handel af **skibe** til skrotning.

L 44 er derfor ændret på to væsentlige punkter, da **skibsmæglere** er fritaget, hvis de kun er mæglere, det vil sige formidlere af kontakt mellem køber og sælger, og i stedet for handel over grænserne fremgår det nu, at det er handel over den danske grænse. Da SF's ordfører, hr. Jørn Jespersen, ikke kan være til stede, skal jeg på SF's vegne sige, at vi vil stille en række kritiske spørgsmål under udvalgsbehandlingen.

Christian Brix Møller (RV): Belært af de triste episoder vi gennem årene har været vidne til, er vi alle sammen klar over, at der er behov for en opstramning og en forbedring af indsamlingsvirksomheders, forhandlernes og mægleres engagement i grænseoverskridende handel og transport af affald. Det fremgik også af debatten, da den tidligere regering i oktober sidste år fremsatte lovforslag nr. L 14.

Dengang anbefalede Det Radikale Venstre som regeringspartner lovforslaget, og da L 44, som vi behandler i dag, bortset fra enkelte præciseringer i bemærkningerne er helt identisk med det tidligere fremsatte, er vi naturligvis stadig positive over for at skabe hjemmel for en bekendtgørelse, som kan skabe mere ordnede forhold i branchen og forebygge nye kedelige sager og miljøproblemer i fremtiden.

Desuden er det ganske positivt, at de mange affaldsproducenter i fremtiden kan aflevere affaldet med

fuld tryghed for, at de gældende myndighedskrav overholdes ved at anvende en sagkyndig mægler, der er certificeret, verificeret eller inspiceret og registreret hos Miljøstyrelsen.

Vi kan have forståelse for de principielle overvejelser, som nogle kan rejse, og de principielle indvendinger mod, at der overhovedet handles med affald. Men det er en anden diskussion end den konkrete, hvor vi finder det meget positivt, at markedsmekanismene kan anvendes til på effektiv og billigste vis at få bragt affaldet derhen, hvor bortskaffelse eller genudnyttelse kan ske på bedst mulig måde, vel at mærke når det foregår på miljømæssigt betryggende vis og vi ikke bare eksporterer vores miljøproblemer til andre lande. For i en international sammenhæng er der altså nogle klare moralske grænser for den nuværende regerings mantra om mest muligt miljø for pengene.

Men som allerede antydnet er dette forslag i de her dage, hvor mange af os mildest talt er i chok over perspektiverne for Danmarks globale miljøengagement i de kommende år, et lille skridt i den positive retning, og derfor anbefaler vi fra Det Radikale Venstres side forslaget til positiv behandling i Miljøudvalget.

Keld Albrechtsen (EL): Man kan jo nok stille sig selv det spørgsmål, om et forslag, som det, der ligger på bordet her, ville være blevet fremsat, hvis ikke det ligesom havde været omfattet af inertiens lov, og hvis ikke regeringspartierne, da det tidligere blev fremsat, var i opposition, men støttede det.

Hvis man forestillede sig, at det her skulle have begyndt forfra i dag, var den nuværende regering nok ikke kommet med forslaget. Så det bliver nok sådan sidste runde af dansk miljøpolitik også på det her område, vi her er vidne til. Det er et arvegods, ministeren har overtaget, og som hr. Villy Søvndal var inde på, har han alligevel forsøgt at pille lidt ved det af hensyn til nogle særlige erhvervsinteresser. Det er vi enige med SF i at vi må kigge på i udvalget.

Det siger sig selv, at Enhedslisten støtter en certificering. Det, man kan beklage, er, at forslaget ikke går længere, end det gør, at kontrollen ikke ændres, for det er jo fint nok med certifikater, men hvor meget hjælper det, hvis der ikke er nogen reel kontrol med, at de, der har certifikaterne, ikke alene kender reglerne, men rent faktisk også overholder dem?

Men det er altså ikke indeholdt i forslaget, og det kræver nok en anden regering at nå hen til det punkt.

Vi vil støtte, at der under udvalgsarbejdet bliver stillet de spørgsmål, som også SF har været inde på, og så vil vi støtte forslaget.

Ole M. Nielsen (KRF): Jeg har ikke ændret holdning til det her lovforslag, siden vi så det i sidste samling. Vi mener det samme.

Vi støtter det forslag. Vi synes, det er rigtig godt. Der kan være nogle tvivlsspørgsmål, som vi skal have opklaret, det er jeg enig med Enhedslisten og SF i,

men bortset fra det er sagen her rigtig og vigtig, så vi støtter den.

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt): Jeg tror, jeg citerer fru Helle Sjelle rigtigt, når jeg siger, at hun i sit indlæg sagde: »At passe godt på vort miljø kræver omtanke hver dag.« Det kan vel ikke siges bedre, end at det er overskriften for al miljøpolitik, det er overskriften for de initiativer, man stedse skal tage, når man vil gøre noget for vort miljø.

Jeg vil derfor også gerne starte med at kvittere over for alle de ordførere, som sammen med fru Helle Sjelle tilkendegav, at de var positive over for forslaget. Jeg hørte det faktisk både fra hr. Eyvind Vesselbo og fru Inger Bierbaum. Hr. Jørn Dohrmann sagde også, at affaldspolitikken var meget vigtig.

Jeg forstod, at hr. Villy Søvndal på sit partis vegne ville stille kritiske spørgsmål i udvalget. Det synes jeg bestemt er rigtigt at gøre.

Også hr. Christian Brix Møller fra Det Radikale Venstre var positiv, og ligeså hr. Ole M. Nielsen.

Jeg forstod på hr. Keld Albrechtsen, at et af de punkter, der var helt afgørende for, om hr. Keld Albrechtsen vil kunne støtte forslaget, sådan set var, hvor det oprindeligt kom fra. Så vidt jeg er orienteret om det, skete de første ting, der blev ordnet omkring farligt affald hen over grænserne, og selve Baselkonventionen - til beroligelse for hr. Keld Albrechtsen - ved den daværende miljøminister hr. Per Stig Møller, men ikke i den regering, som hr. Keld Albrechtsen henviser til. Så bare vi er enige om, at det jo skete længe før, vi fik den æra, som hr. Keld Albrechtsen senest omtaler.

Så vil jeg godt sige om selve forslaget, at hensigten med lovforslaget jo er at styrke grundlaget for, at affald, der handles hen over grænserne, bliver overført og behandlet efter de gældende regler. Desuden er det formålet at opfylde en forudsætning i transportforordningen om, at mæglere og forhandlere m.v., der handler på affaldsproducenters vegne i forbindelse med transport af affald, er godkendt i medlemsstaten.

Reglerne om affaldseksport og -import stiller bl.a. krav om korrekt klassificering, anmeldelse, dokumentation, samt miljø- og sundhedsmæssigt korrekt behandling af affaldet i modtagerlandet.

Det er vigtigt og har vist sig nødvendigt at sikre aktørernes kendskab til de regler, der gælder nationalt, i EU-regi og internationalt. Dette gøres ved at indføre et certificeringssystem for mæglere, forhandlere og indsamlere, der på vegne af affaldsproducenten handler med affald over Danmarks grænser.

Disse aktører skal for at kunne agere på markedet fremover indføre et miljøledelsessystem, som skal certificeres m.v. Virksomhederne kan vælge mellem at blive certificeret efter ISO 14001 eller miljøverificeret efter EMAS-forordningen. Små virksomheder vil i nogle tilfælde mest hensigtsmæssigt kunne indgå aftaler om akkrediteret inspektion.

De certificerede miljøledelsessystemer i virksomhederne indfører ikke nye krav til transport eller behand-

ling af affald. Der er tale om etablering af et uvildigt kontrolsystem, som har til hensigt at sikre, at mæglere m.v. gennem deres papir- og arbejdsgange har kendskab til at overholde reglerne omkring transport og affald. Der er tale om en slags egenkontrol med mæglervirksomhedens papir- og arbejdsgange.

Der er således tale om et supplement til og ikke en erstatning for det eksisterende kommunale miljøtilsyn. Det kommunale tilsyn vil vedrøre overholdelsen af selve forordningerne i de nationale regler på området, men ikke i de faktiske papir- og arbejdsgange på mæglervirksomhederne.

Krav om, at certificeringsorganerne skal være akkrediterede, dvs. godkendt i overensstemmelse med international standard og underlagt DANAK's tilsyn, skal sikre, at certificering m.v. foretages uvildigt og kompetent.

Fordelene ved certificering, verifikation eller inspektion frem for traditionel godkendelse hos myndighederne er, at virksomhederne har indflydelse på, hvordan miljøledelsessystemet indføres i virksomheden. Der er derfor et element af smidighed i ordningen for virksomhederne. Ligeledes er der tale om en ordning, der ikke vil belaste det administrative system.

På baggrund af en akkrediteret certificering, miljøverificering eller en inspektionsrapport, der viser opfyldelse af lovkravene, vil mægleren blive optaget i et offentligt register hos Miljøstyrelsen.

Kun registrerede mæglere m.v. vil kunne agere på markedet for grænseoverskridende handel med affald, idet affaldsproducenter, der vælger at benytte sig af mæglere, vil blive forpligtede til at anvende registrerede mæglere ved import og eksport af affald.

Ca. 25-50 mæglervirksomheder m.v. forventes at blive registreret, når ordningen er sat i kraft. Mæglervirksomhederne vil skulle finansiere de respektive ordninger med egne midler. Priserne for certificering forventes at udgøre mellem 20.000 og 50.000 kr., og herefter forventes der en årlig udgift til vedligeholdelse af tilsynet på mellem 5.000 og 10.000 kr. Inspektion vil indebære en engangsudgift på ca. 4.000 kr. og herefter årlige udgifter på mellem 4.000 og 7.000 kr.

Ordningen medfører fordele for de danske virksomheder generelt. For den virksomhed, der ønsker at sælge affald til oparbejdning i udlandet, vil det med Miljøstyrelsens register blive lettere at finde en mægler, der kan sikre en lovlig transport og oparbejdning af affaldet. Ligeledes vil danske virksomheder, der behandler og oparbejder affaldet, via Miljøstyrelsens register kunne finde en sagkyndig samarbejdspartner, som kan hjælpe dem med at importere affald til oparbejdning i Danmark.

Erhvervslivet har reageret positivt på dette lovforslag og den ordning, det åbner mulighed for. Der er en forventning om besparelser og sikre forretningsgange i forhold til nyttiggørelse eller bortskaffelse af erhvervsaffald.

Jeg håber, at udvalget vil behandle forslaget i samme positive ånd, og jeg synes også, der er tale om et i alle henseender fornuftigt tiltag.

Der blev stillet et enkelt spørgsmål fra SF's side omkring regulering af **skibe**. Jeg vil bare kort sige, at ophugning af **skibe** er et område, der er vanskeligt at regulere, bl.a. fordi **skibe** i modsætning til andet affald kan bevæge sig ved egen kraft.

Det er den danske opfattelse, at eksport af **skibe** til ikke-OECD-lande er forbudt, hvis **skibet** indeholder farlige stoffer. De nuværende affaldsregler gør det imidlertid svært at hindre eksport af danske **skibe** til ikke-OECD-lande, hvis **skibet** befinder sig uden for dansk farvand.

For i første omgang at finde en løsning, der sikrer, at danskejede **skibe** ophugges på en miljømæssigt forsvarlig måde, er Miljøstyrelsen sammen med **Søfartsstyrelsen** og **Danmarks Rederiforening** ved at udarbejde en frivillig aftale om ophugning af danskejede **skibe**.

Herudover ønsker jeg at indgå en aftale med danske **skibsmæglere** om, at de ikke formidler, at **skibe** sendes til ophugning steder i verden, hvor ophugning ikke sker forsvarligt. Jeg har faktisk allerede haft et møde med repræsentanterne, og det, vi har hørt og set indtil nu, er lovende.

Endelig kan jeg oplyse, at spørgsmålet også drøftes i internationale fora. Danmark har sammen med Norge været med til at bringe problemerne knyttet til ophugning af **skibe** op på den internationale dagsorden. Her drøftes spørgsmålet dels

i IMO, Den Internationale Maritime Organisation, som er det forum, hvor miljøkrav til **skibe** vedtages, dels i Baselkonventionens regi, da internationale affaldsregler forhandles her.

I IMO er man ved at udarbejde regler for, hvordan **skibsejere** skal tømme et **skib** for farlige stoffer inden ophugning. Under Baselkonventionen drøfter man krav til indretning af ophugningsstedet, så ophugningen kan ske på en miljømæssigt forsvarlig måde. Desuden arbejdes der gennem fælles indsats fra forskellige internationale organisationer på at finde en juridisk løsning ved at sikre et klart ansvar for de aktører, der medvirker til, at et **skib** sendes til ophugning.

Det er min opfattelse, at vi ikke kan overlade ansvaret for forsvarlig ophugning af **skibe** til de fattige lande, derfor vil vi fra dansk side presse på for at sikre, at der snart findes en klar og internationalt bindende løsning.

Jeg har noteret mig, at der har været enkelte spørgsmål og kommentarer, men jeg håber, at vi under udvalgsarbejdet alligevel kan ende med, at det bliver et enigt Folketing, der til sidst kan vedtage lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling. **Afstemning**

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.