

Shipping og Nordsøværftet i 1986, at der af den påkrævede egenkapital for størstedelens vedkommende var tale om kunstigt tilvejebragt egenkapital skabt via selve kontraktindgåelsen.

Til eksempel indgik beløb på i alt 5.970.000 kr. svarende til 16 pct. af skibets byggepris på 36,3 mio. kr. som egenkapital udelukkende tilvejebragt ved opskrning af prisen, således at der i Skibskreditfondens lånegrundlag indgik 2.315.000 kr. for »idéoplæg«, 1.200.000 kr. for tegningsgennemgang m.v., 1.200.000 kr. til markedsføring af projektet, 615.000 kr. og 560.000 kr. som anvisningsprovisioner og 80.000 kr. som vederlag for udarbejdelse af byggekontrakt. Samtlige poster finansieredes af Skibskreditfonden.

Samtidig er oplyst, at det samme er gældende for 11 andre søsterskibe i samme serie, som alle er blevet finansieret på samme måde af Skibskreditfonden.

Hermed kom Skibskreditfonden reelt til at finansiere skibe 100 pct. og måske mere.

I den såkaldte Svendborgsag skete der domfældelse af 2 personer for fra den 26. august 1986 og frem at have bedraget Skibskreditfonden.

Under sagen afviste retten forsvarernes påstand om, at Skibskreditfonden havde været vidende om, at skibsprisen ikke var reel, og at Skibskreditfonden derfor ikke befandt sig i en bestemmende vildfarelse. Dette på trods af, at Kammeradvokaten havde vurderet, at Skibskreditfondens praksis var »lemfældig«. Bl.a. afgav underdirektøren i Skibskreditfonden, S.K.

Lyngsie, vidneforklaring om, at det var almindelig kendt, at »rederikommisioner ikke kunne indgå i belåningsgrundlaget« (dommen, side 41). Da nogle af skibene, som de dømte i Svendborgsagen er dømt for at have bedraget Skibskreditfonden med, er kontraheret omkring samme tidspunkt som »Arktis Ocean«, kan det vække berettiget tvivl med hensyn til de afgivne vidneforklaringer fra Skibskreditfondens folk, herunder underdirektør S.K. Lyngsie.

Spørgsmålet, som nu trænger sig på, er, om sagen ikke burde genoptages, når nu disse oplysninger er tilgængelige, som de ikke var under selve Svendborgstraffesagen, og Skibskreditfondens folk intet oplyste herom.

### Foreløbigt svar (4/3 96)

**Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):**

Erhvervsministeriet er i gang med at undersøge sagen og har i den forbindelse rettet henvendelse til Danmarks Skibskreditfond. Erhvervsministeriets undersøgelser er endnu ikke tilendebragt, ligesom der ikke foreligger svar fra Danmarks Skibskreditfond. Jeg vil hurtigst muligt, når ministeriets undersøgelser i sagen er tilendebragt, forelægge en redegørelse i sagen.

### Supplerende svar (8/3 96)

**Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):**

På baggrund af mediernes fokus på påstået overbelåning af en række skibe i slutningen af 1980'erne iværksatte Erhvervsministeriet i sommeren 1995 en uvildig undersøgelse af administrationen i Danmarks Skibskreditfond, i Sekretariatet for Skibsfinansiering og i Erhvervsministeriet af finansieringen af ny- og ombygninger af skibe på danske værfter.

Undersøgelsen gennemføres af revisionsfirmaet Coopers & Lybrand, der forventes medio april 1996 at fremlægge en rapport med resultatet af undersøgelsen.

Ifølge kommissoriet skal undersøgelsen omfatte ca. halvdelen af 325 skibskontrakter for perioden 1986 til 1995 samt 15 pct. af 228 sager, som enten har fået afslag, eller hvor tilsagnet ikke er blevet udnyttet. Det anføres endvidere i kommissoriet, at skibe, der allerede har været fokuseret på i medierne (ca. 30), på forhånd skal udtages til undersøgelse.

De 12 Elite Shipping skibe har været omtalt i pressen og vil som følge heraf være udtaget af Coopers & Lybrand til undersøgelse.

Jeg finder det derfor ikke korrekt ved en besvarelse af det stillede spørgsmål at foregribe resultatet af revisionsfirmaets undersøgelse og de eventuelle konsekvenser, som rapporten måtte give anledning til.

### Ad spm. nr. S 1286

Fra justitsministeren er modtaget supplerende svar på et af Aage Brusgaard (FP) stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med den foreløbige besvarelse er optaget i Folketingstidende 1995-96 side 3839, lød således: