341891

DSB's færgedrift mellem Kalundborg og Århus

Redegørelse I fra den af trafikministeren den 29. september 1993 nedsatte arbejdsgruppe

Trafikministeriet, marts 1994
Betænkning nr. 1263

DSB's færgedrift mellem Kalundborg og Århus
Betænkning nr. 1263-1
Udsendt af Trafikministeriet, marts 1994
Trykt hos Schultz Grafisk A/S
Oplag: 2000 ex.
ISBN 87-601-4173-5

Indholdsfortegnelse

1.0. Indledning og sammenfattende kommentarer 7
1.1. Arbejdsgruppens kommissorium 7
1.2. Grundlaget for arbejdsgruppens arbejde 8
1.3. Sammenfatning 10

2.0. Indledende overvejelser om budgetforbedringer 37
2.1. Forberedelse af 1990-finansloven 37
2.2. Vedtagelse af finansloven for 1990 41
2.3. Aftale om rammer for DSB 1990-1993 41

3.0. Forberedelse af færgesalg og overvejelser om erstatningstonnage 43
3.1. Fra rokadeløsning til færgesalg og erstatningstonnage 43
3.2. DSB anmodes om at indlede forhandlinger om salg og indsættelse af erstatningstonnage 54
3.3 Salg af Peder Paars og Niels Klim 55
3.4. Skærpede krav til erstatningstonnage 59
3.5. Forhandlinger med Mercandia 61
3.6. DSB gennemgår beregningerne igen 64
3.7. Færgesalgsloven 67
3.8. Fortsatte forhandlinger med Mercandia 72
3.9. Forberedelse af indchartring af erstatningstonnage .. 77
3.10. Økonomiberegningerne i forbindelse med færgesalgsloven 80
3.10.1. Ombygningsomkostninger 82
3.10.2. Reservation til 200 passagerer uden bil 89
3.10.3. Havneombygninger 89
3.10.4. Konkurrence fra ny Mercandia-rute 90

4.0. Fra færgesalgslovens vedtagelse til indgåelse af samarbejdsaftaler 92

4.1. DSB modtager tilbud fra Blæsbjerg 92
4.2. DSB anmoder om at kunne disponere efter utraditionelle metoder 94
4.3. Fornyet besigtigelse af Nordic Hunter og indgåelse af samarbejdsaftale 96
4.4. Besigtigelse af Boyana og indgåelse af samarbejdsaftale 104
4.5. Samarbejdsaftalerne 109
4.6. Registrering af samarbejdsaftaler og købsoptioner... 111
4.7. Hjemmelsgrundlaget for indgåelse af charteraftaler
4.7.1. Indledning 115
4.7.2. Færgesalgsloven 115
4.7.3. Reglerne vedrørende leasing 116
4.7.4 Rammer for DSB 1990-93 116
4.7.5. Finansministeriets akter 117
4.7.6 Redegørelse for DSB's dispositioner på bevillingslovene 121

5.0. Forberedelse af ombygning af Nordic Hunter/Ask og Boyana/Urd 125
5.1. Indledning 125
5.2. Havneombygninger 126
5.3. Forberedelse af Nordic Hunter til hospitalsskib 126
5.4. Orientering af trafikministeren oktober 1990 128
5.5. Spørgsmål fra Folketingets trafikudvalg 131
5.6. Valg af ombygningsværft og orientering af trafikministeren herom 132
5.7. Spørgsmål til trafikministeren i forlængelse af værftskontraktens indgåelse 140
5.8. Kapacitetsproblemer på Storebælt 142
5.9. Ikrafttrædelse af samarbejdsaftalen vedrørende M/S Boyana senere M/S Aktiv Marine senere Urd . . 144
5.10. Betaling af charterhyre for Urd 147

6.0. Ombygning af færger og landanlæg 150
6.1. Grundlaget for ombygnignsarbejdet på færgerne 150
6.2. Tilrettelæggelse af ombygningsarbejdet på færgerne . 151
6.3. Arbejdets udførelse 152
6.4. Indsættelse af færgerne 156
6.5. Ombygning af landanlæg 158
6.6. Orientering af minister og Folketing 159

6.7. Analyser foretaget af Knud E. Hansen A/S 164
6.8. DSB's handlingsplan samt færdiggørelse af uafsluttede værftsarbejder 166
6.9. Økonomiske forhold forbundet med færgeskiftets forløb 170
6.10. DSB's redegørelse af 13. august 1991 174

7.0. Efteråret 1991: Fra augustredegørelse til december-redegørelse 176
7.1. Spørgsmål fra Folketingets trafikudvalg 176
7.2. Status for Århus-Kalundborg overfarten 176
7.3. Rammeaftalen og Århus-Kalundborg overfarten 177
7.4. Fortsatte spørgsmål fra finansudvalget 178
7.5. Ændring af sejlplanen 179
7.6. Spørgsmål i forlængelse af august-redegørelsen 180
7.7. Spørgsmål til trafikministeren som følge af pressens omtale 181
7.8. Foreløbigt resultat af konsulenternes undersøgelser . 182
7.9. DSB's 2. redegørelse november/december 1991 183

8.0. Fortsat drift i 1992 189
8.1. Ombygning til øget tværskibskraft 189
8.2. Overfartens økonomi 189
8.3. Rigsrevisors beretning 191
8.4. Styrmandsrapporten 193
8.5. Overvejelser om ændret besejling 194
8.6. DSB's nye redegørelse 195
8.7. Rigsrevisors notat af 18. maj 196
8.8. Økonomien i ruten 197
8.9. Forespørgselsdabat 5. november 1992 199

9.0. Finansiering af samarbejdsaftalerne 201

10.0. Politi- og retssager vedrørende Ask og Urd 206
10.1. Straffesag mod Blæsbjerg 206
10.2. Udeståender med DORA/Seabow værftet 209
10.3. Forholdet til bankerne 211

BILAGSFORTEGNELSE

Bilag 1: Pressemeddelelse. Udredningsarbejde vedrørende DSB 213
Formandsskifte 215
Bilag 2: Notat vedr. kapitalværdiberegninger 217
Bilag 3A: Betragtninger vedrørende ombygningsprojekt for Mercandia (KEH 90072) 229
Bilag 3B: Referat af møde med Stig Joensen, KEH 239
Bilag 3C: Ombygningsprojekt Århus/Kalundborg 241
Bilag 3D: Referat af møde med Jens Stephensen, tidl. Århus Flydedok 243
Bilag 3E: Referat af møde med Svend E. Hansen, tidl. Mercandia 245
Bilag 4: Søfartsstyrelsen om klasseinspektioner 247
Bilag 5: Samarbejdsaftale - Urd 249
Bilag 6A: Undersøgelsesudvalget om DSB. Leasingbestemmelsen 268
Bilag 6B: Køb eller leasing af færgerne Ask og Urd? 270

Kapitel 1

Indledning og sammenfattende kommentarer

1.1. Arbejdsgruppens kommissorium

Statsrevisorerne afgav den 30. august 1993 »Beretning om DSB's færgedispositioner efter beslutningen om den faste forbindelse over Storebælt« til Folketinget.

Statsrevisorerne har henstillet, at trafikministeren og finansministeren afgiver en redegørelse til beretningen.

Med udgangspunkt heri besluttede trafikministeren den 29. september 1993 at gennemføre et udredningsarbejde vedrørende forskellige spørgsmål indenfor DSB.

Der blev herefter nedsat en arbejdsgruppe, der fik til opgave at redegøre for de bevillingsmæssige og forretningsmæssige forhold vedrørende:

1. DSB's færgedrift mellem Kalundborg og Århus
2. DSB's økonomistyringssystem
3. Igangværende større anlægsinvesteringer og materialanskaffelser omfattende transmissionssystem, elektrificering, sikringsanlæg, ATC og rangerlokomotiver.

Denne redegørelse er arbejdsgruppens delredegørelse om DSB's færgedrift mellem Kalundborg og Århus.

Det forudsættes, at arbejdsgruppens redegørelse kan indgå i grundlaget for udarbejdelse af redegørelse til statsrevisorerne.

Nils Bernstein, departementschef i landbrugsministeriet, blev udpeget som formand for arbejdsgruppen.

Arbejdsgruppens øvrige medlemmer har været direktør Erik Elsborg, DSB, kontorchef Kurt Bligaard Pedersen, finansministeriet og planlægningschef Kurt Lykstoft Larsen, trafikministeriet.

Arbejdsgruppens sekretariat for denne redegørelse har været følgende:

Kontorchef Erling Christensen, trafikministeriet (sekretariatsformand), kontorchef Leif Kepp, DSB, fuldmægtig Susanne Hejlesen, DSB, fuldmægtig Troels Schmitto, finansministeriet, fuldmægtig Søren Hyldstrup Larsen, trafikministeriet, specialkonsulent Anne Jøker, trafikministeriet.

Arbejdsgruppen har endvidere inddraget ekstern bistand.

Trafikministeren har tilkendegivet, at redegørelsen vil blive offentliggjort.

1.2. Grundlaget for arbejdsgruppens arbejde

I en pressemeddelelse fra trafikministeren den 6. oktober 1993 meddelte trafikministeren, at arbejdsgruppen alene skulle udføre et arbejde, der helt kan sammenlignes med sædvanlige departementale opgaver:

> »Arbejdsgruppen er derfor ikke og kan på ingen måde sammenlignes med en undersøgelsesret, idet der ikke i forbindelse med gruppens arbejde kan foretages afhøringer af ansatte i DSB, ligesom arbejdsgruppen ikke har til opgave at placere et ansvar på konkrete personer«.

På denne baggrund har arbejdsgruppen baseret redegørelsen for det faktiske hændelsesløb på de sagsakter, der findes i DSB, trafikministeriet og finansministeriet, og kun i meget begrænset omfang på nye dokumenter udarbejdet til arbejdsgruppen. Herudover har arbejdsgruppen til brug for vurderingen af det forelagte materiale inddraget ekstern juridisk sagkundskab på søfartsområdet samt på det skibstekniske område.

DSB, trafikministeriet og finansministeriet er blevet anmodet om at tilvejebringe alle relevante sagsakter til arbejdsgruppen. Afgræns-

ningen heraf har været drøftet undervejs - og arbejdsgruppen har modtaget kopier af et stort arkivmateriale, ligesom der har været lejlighed til at gennemgå supplerende materiale.

Under arbejdsgruppens arbejde er arkivmateriale modtaget løbende, og det er indtrykket, at en del af materialet stammer fra personlige dokumentsamlinger. Arbejdsgruppens medlemmer fra DSB, trafikministeriet og finansministeriet har tilkendegivet, at efter deres bedste vurdering er alt eksisterende materiale, der er relevant for den gennemgang af det faktiske hændelsesforløb, som arbejdsgruppen har foretaget, tilvejebragt for arbejdsgruppen.

I kommissorium for arbejdsgruppen af 29. september 1993 er det forudsat, at arbejdsgruppen skal redegøre for de bevillingsmæssige og forretningsmæssige forhold vedrørende DSB's færgedrift mellem Kalundborg og Århus. Arbejdsgruppen har ikke skelnet skarpt mellem bevillingsmæssige og forretningsmæssige forhold, da de samme elementer ofte vil indgå i både en bevillingsmæssig og forretningsmæssig bedømmelse. Arbejdsgruppen har fortrinsvis beskæftiget sig med de økonomisk og tekniske forhold, mens f.eks. markedsmæssige og personalemæssige forhold kun i meget begrænset udstrækning er inddraget.

Arbejdsgruppen har valgt at koncentrere redegørelsen om begivenhedsforløbet fra årsskiftet 1989/90 til sommeren 1991, idet det er arbejdsgruppens opfattelse, at det var i den periode de centrale begivenheder fandt sted. Arbejdsgruppens redegørelse for tiden før og efter denne periode er medtaget for at afrunde billedet. Arbejdsgruppen henviser i øvrigt til Rigsrevisionens redegørelser nr. 8/90 og nr. 6/92.

Arbejdsgruppen har valgt at lægge hovedvægten på beskrivelsen af det kronologiske begivenhedsforløb, da dette kan bidrage til at øge forståelsen af forløbet. Denne fremstilling er inden for de enkelte tidsperioder suppleret med tematiske beskrivelser. Herved kan forekomme en del gentagelser.

Arbejdsgruppen har i hovedsagen valgt at lade begivenhederne tale for sig selv, og har herudover på centrale punkter knyttet en række kommentarer hertil.

I kapitel 10 i redegørelsen er omtalt en række sager, som er udsprunget af DSB's chartring af Ask og Urd, og som er blevet eller kan tænkes at blive indbragt for domstolene. Dette kapitel er udarbejdet af DSB. Arbejdsgruppen har valgt kun kortfattet at omtale forhold, som indgår i disse sager.

1.3. Sammenfatning

Indledende overvejelser

På finanslovsforslaget for 1990 blev på DSB's område i sommeren 1989 optaget en budgetreguleringskonto på -450 mio. kr., idet regeringen ønskede at undersøge mulighederne for salg af færgerne Peder Paars og Niels Klim på Kalundborg-Århus overfarten samtidig med indsættelse af mindre erstatningstonnage, evt. i samarbejde med andre rederier. De 450 mio. kr. var det forventede resultat af færgesalget.

I regeringens beslutning indgik, at de store færgers kapacitet ikke svarede til overfartens behov. På den ene side blev passagerkapaciteten dårligt udnyttet, og på den anden side var der behov for større lastbilkapacitet. Det var opfattelsen, at senest samtidig med åbningen af den faste vejforbindelse over Storebælt i 1996, ville baggrunden for sejlads med de store færger bortfalde. Som alternativ til lukning overvejedes det at videreføre overfarten med mindre færger evt. i et samarbejde med private rederier.

I løbet af efteråret blev andre muligheder end salg undersøgt, idet DSB foretrak en løsning, som flyttede de to store Århus-Kalundborg færger til Storebælt samtidig med indsættelse af Storebæltsfærgerne Kraka og Heimdal på Århus-Kalundborg overfarten - den såkaldte »rokadeløsning«. Regeringens overvejelser mundede ud i fastholdelse af færgesalget, og provenuet indgik i finanslovforliget for 1990 og beløbet bidrog herved til en samlet post på 2,8 mia. kr. som resultat af privatiseringer og salg af statslige aktiver, hvor 1,8 mia. kr. skulle anvendes til nedsættelse af statsgælden.

Finanslovsforslaget for 1990 giver for så vidt angår færgesalget ikke arbejdsgruppen anledning til bemærkninger. Usikkerheden vedrørende salgsprovenu for Peder Paars og Niels Klim samt omkostningerne i forbindelse med indchartring af erstatningstonnage gjorde det velbegrundet at fastholde budgetreguleringskontoen på -450

mio. kr. uændret. Med vedtagelsen af finansloven for 1990 var der ikke givet endeligt grønt lys for færgesalget. Der var alene tale om en principbeslutning. Et salg skulle i givet fald forelægges særskilt for bevillingsmyndighederne.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at der i Folketinget - både i efteråret 1989 og i foråret 1990 - var en indgående debat om, hvorvidt det var en fornuftig forretningsmæssig disposition at sælge færgerne Peder Paars og Niels Klim. Arbejdsgruppen afstår på denne baggrund fra at kommentere dette spørgsmål nærmere.

Arbejdsgruppen har gennemgået det beslutningsgrundlag, som af DSB blev udarbejdet i efteråret 1989 til brug for den politiske principbeslutning. Det er arbejdsgruppens vurdering, at de af DSB opstillede kapitalværdiberegninger er et egnet redskab til sådanne beslutninger. Ifølge sagens natur er flere af de elementer, som indgår i disse beregninger, behæftet med betydelig usikkerhed.Det er arbejdsgruppens vurdering, at beslutningsgrundlaget frem til årsskiftet 1989/90 stort set afspejlede den viden, som på daværende tidspunkt var til stede i DSB, og at der ikke var anledning til at søge en højere grad af præcision opnået.

DSB lagde ikke skjul på, at man som udgangspunkt foretrak det såkaldte »rokade-alternativ« ud fra hensynet til betjeningen af trafikken på ÅrhusKalundborg overfarten og Storebælts overfarten. Dette udgangspunkt anvendtes til at opgøre, hvor høj salgsprisen for Peder Paars og Niels Klim skulle være for at opveje fordelene ved rokadealternativet.

Arbejdsgruppen er herudover opmærksom på, at det eventuelle salgsprovenu (likviditetsvirkningen) fra færgesalget blev tillagt selvstændig værdi i forbindelse med vedtagelsen af finansloven for 1990.

Arbejdsgruppen har i lyset af de senere begivenheder, hvor tidsfaktoren spillede en væsentlig rolle, overvejet, om DSB burde have bragt forberedelserne til indchartring af erstatningstonnage længere frem end tilfældet var. I betragtning af, at der med vedtagelsen af finansloven for 1990 alene blev truffet principbeslutning om færgesalget - og formentlig kun under forudsætning af en tilfredsstillende salgspris, finder arbejdsgruppen ikke, at DSB kunne forventes at have bragt forberedelserne vedrørende erstatningstonnage længere

frem end tilfældet var - nemlig en afsøgning af markedet for egnet tonnage.

Færgesalg og forberedelse af erstatningsfærger

Trafikministeren anmodede i januar 1990 DSB om at indlede forhandlinger med Maerskbroker om salg af Peder Paars og Niels Klim for mindst 800 mio. kr. og om senest samtidig med oplæg til salg af færgerne at få oplæg til alternativ besejling.

Den første afsøgning af markedet viste, at en pris på 800 mio. kr. var uopnåelig. Kun to købere viste egentlig interesse for køb af færgerne. En bearbejdning af markedet bekræftede det første indtryk. Efter intensive forhandlinger nåede man i begyndelsen af april 1990 frem til en samlet salgspris på 740 mio. kr. til Stena Line. Salgsaftalen blev indgået under forbehold for de bevilgende myndigheders godkendelse.

I mellemtiden havde DSB indledt drøftelser med Mercandia Rederierne om indchartring af erstatningstonnage. Interessen samlede sig om to ro-ro færger (roll on-roll off) af Heimdaltypen, som DSB i forvejen havde chartret tre af til henholdsvis Storebælt og Østersøen.

Det blev skønnet, at med en ombygning, svarende til de tidligere indchartrede færger, ville de to færger kunne chartres på en 8-årig kontrakt til 26 mio. kr. pr. færge årligt med en ombygningspris på 115 mio. kr. pr. færge.

Under politiske drøftelser i forbindelse med salget af færgerne stilledes det krav, at erstatningsfærgerne skulle kunne fastholde overfartstiden på 3 timer og medtage 600 passagerer. Dette krav blev anslået til at øge ombygningsomkostningerne til 130 mio. kr. pr. færge og charterhyren til 27-28 mio. kr. om året.

Den 3. maj 1990 fremsatte trafikministeren lovforslag om salg af færgerne Peder Paars og Niels Klim. Lovforslaget blev vedtaget den l.juni 1990.

Et af de mest centrale elementer i hele hændelsesforløbet var beslutningen om at sælge Peder Paars og Niels Klim uden samtidig at have tilvejebragt erstatningstonnage. Trafikministerens brev til DSB i januar 1990 indeholdt en forudsætning om, at disse beslut-

ninger skulle kunne tages samtidig. Overfor trafikminsteren og finansministeren samt Kristelig Folkeparti pegedes på Mercandiafærgerne som en mulighed, ligesom der antydedes andre muligheder. Der blev ikke hejst faresignaler mod adskillelse af de to beslutninger. Der ses ikke af akterne, at der i DSB på dette tidspunkt var bekymring for at adskille de to beslutninger.

I en redegørelsen af 6. april 1990, som sendtes til MF Flemming Kofod-Svendsen siges det:

> »Idet der skal ske fortsat besejling af Århus-Kalundborg overfarten, har spørgsmålet om tidspunktet for aflevering af færgerne til køber ikke været uden betydning. Det er med køber derfor aftalt, at DSB kan vente med at levere færgerne indtil køreplanskiftet i maj 1991. Det vil give tilstrækkelig tid til at foretage ombygninger af indchartret tonnage og at gennemføre de nødvendige tilpasninger af havne- og landanlæg i Århus og Kalundborg. Herved kan et færgeskift ske uden afbrydelse af sejladsen og uden synderlige ulemper for publikum.«

Efter alt at dømme opnåede DSB en efter omstændighederne god salgspris for Peder Paars og Niels Klim.

Hvis der skulle sælges, skulle der slås til i begyndelsen af april 1990, hvor der reelt kun var een køber tilbage i det realistiske prisleje.

Arbejdsgruppen har overvejet, om DSB kunne have tilrettelagt beslutningsprocessen således, at Folketingets beslutning om salg af færgerne var sket med viden om de faktiske vilkår for indchartring af færger inklusiv ombygning, idet salgskontrakten rummede mulighed for at afbryde handelen frem til den 15. maj 1990, såfremt DSB ikke forinden havde fundet egnet erstatningstonnage.

Der var tale om ombygning af en færgetype (Heimdal-typen), som tidligere havde været ombygget på danske værfter. Bortset fra usikkerheden vedrørende motorarrangementet, var specifikationerne i det store og hele kendte i forvejen. Såfremt opretningen af specifikationerne var påbegyndt i begyndelsen af april 1990, må det antages at have været inden for mulighedernes rækkevidde - selv med en tilbudsfrist på 3 uger til værfterne - at have haft værfternes ombygningstilbud inden den 15. maj 1990, således at Folketinget havde haft dette grundlag for beslutningen om salget af færgerne.

Usikkerheden vedrørende motorarrangementet kunne have været indarbejdet i specifikationerne som alternative løsninger, som senere måtte bero på modelafprøvning, således som det også skete i den senere udbudsforretning.

Ifølge kontrakten med Stena Line skulle den politiske beslutning træffes inden den 31. maj 1990. Fristen blev efterfølgende udskudt til den 2. juni 1990.

Ud over at beslutningsgrundlaget ville have været sikrere, havde man teoretisk set haft mulighed for at undgå at bringe sig i en åbenlys tvangssituation, som alle potentielt interesserede, værfter, mæglere, redere osv. kunne konstatere, nemlig at DSB havde solgt de eksisterende færger på Kalundborg-Århus ruten til levering et år senere uden sikkerhed for erstatningstonnage, samtidig med at det politisk var besluttet, at ruten fortsat skulle besejles i mindst 6 år endnu.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at Folketingets trafikudvalg i forbindelse med lovforslagets behandling blev orienteret om, at der endnu ikke var indgået kontrakt eller aftale om indchartring af erstatningstonnage.

Den 1. juni 1990 udsendte Mercandia udbudsmateriale til fire danske værfter med anmodning om at afgive tilbud senest den 27. juni. Et af værfterne, Svendborg Værft, havde allerede forinden meddelt, at det ikke havde mulighed for at medvirke, og i løbet af juni meddelte de øvrige danske værfter, at de heller ikke så sig i stand til at afgive tilbud på grund af ordresituationen. Efter fortsatte forhandlinger fremsendte Mercandia et revideret tilbud den 6. juli 1990. Ombygningsprisen androg 170 mio. kr. pr. skib og den årlige charterhyre 36 mio. kr. pr. skib ved en charterperiode på 8 år, såfremt ombygningen skete på et dansk værft, og 39,1 mio. kr. såfremt ombygningen skulle ske på udenlandsk værft.

Mercandia sendte den 13. juli 1990 et endeligt tilbud til DSB, hvorefter ombygningsprisen androg 170 mio. kr. og charterhyren 44 mio. kr. ved en charterperiode på 6 år. Samtidig blev der tilbudt en købsoption på 160 mio. kr. efter 8 års chartring.

En gennemgang af akterne samt indhentning af yderligere oplysninger bekræfter et prisoverslag på omkring 130 mio. kr. pr. færge som anført under færgesalgslovens behandling i Folketinget.

Dette udgiftsoverslag må imidlertid betragtes som den kalkulerede ombygningspris under normale omstændigheder, d.v.s. hvor et større antal danske og udenlandske værfter indbydes til at afgive tilbud. Der er ikke i prisoverslaget søgt taget højde for en ekstraordinær konkurrencesituation, hvor reelt kun tre danske værfter (kunne) indbydes til at afgive tilbud, og hvor to værfter samtidig skulle deltage i arbejdet, for at opgaven kunne løses indenfor tidsfristen.

Den fg. trafikministers kommentar til ombygningsomkostningerne blev efterlyst under 2. behandlingen af færgesalgsloven den 29. maj 1990 på baggrund af oplysninger i pressen om en ombygningspris ikke på 260 mio. kr., men på 290 mio. kr. Ministeren svarede hertil, at disse oplysninger var forkerte. Der blev i svaret, som var baseret på et notat fra DSB, ikke taget højde for den for DSB uheldige konkurrencesituation på værftsområdet. En mindre kategorisk besvarelse af spørgsmålet om ombygningsudgifterne havde på baggrund heraf nok været på sin plads. Hensynet til ikke selvstændigt at påvirke tilbudsafgivningen gennem besvarelsen af spørgsmålet ses ikke af akterne at have indgået i overvejelserne.

Hvad angår kapitalværdiberegningerne, som lå til grund for de økonomiske overslag i færgesalgsloven, er disse ifølge sagens natur behæftet med usikkerhed. At der var tale om skøn blev nævnt af trafikministeren under Folketingets behandling af færgesalgsloven.

Ved arbejdsgruppens gennemgang af de økonomiske overslag, er der peget på en række forhold, som på daværende tidspunkt overvejedes i DSB, og som ville have påvirket kapitalværdigevinsten ved færgesalget negativt, hvis de havde været medregnet. Det gælder ombygningsomkostninger i lyset af værftssituationen, reservation til togpassagerer og havneombygninger samt forventet konkurrence fra en ny Kattegatrute. Det ses ikke af akterne, hvorvidt trafikministeren var orienteret herom.

I slutningen af juni 1990 stod det DSB klart, at Mercandia-færgerne ikke kunne ombygges og chartres til en pris, der svarede til det, der var forudsat i færgesalgsloven. Det var derfor nødvendigt at finde anden erstatningstonnage.

Forhandlinger med Blæsbjerg

I midten af juni modtog DSB tilbud fra Marine Projects K/S ved Niels Blæsbjerg om at bareboatchartre det kombinerede last- og passagerskib Nordic Hunter. Skibet kunne ikke chartres af de daværende ejere, men Blæsbjerg tilbød at købe skibet og udleje det til DSB. Skibet blev beset i Bremerhaven, og blev fundet særdeles velegnet til Kalundborg-Århus overfarten, men skulle dog ombygges til, at kunne medtage flere passagerer.

Blæsbjerg var fleksibel. DSB kunne selv stå for ombygningen og finansieringen heraf, eller det Blæsbjerg-selskab, som købte og udchartrede skibet, kunne stå for ombygningen. I sidstnævnte tilfælde kunne ombygningsomkostningerne indregnes i charterhyren.

DSB rettede henvendelse til finansministeriet, og bad om tilslutning til at »kunne disponere efter utraditionelle metoder« herunder ved eventuelt selv at købe skibet gennem det DSB-ejede aktieselskab, Dampskibsselskabet Øresund, DSØ, som herefter kunne udchartre det til DSB. En anden fremgangsmåde kunne være, at DSB chartrede båden på en 8-årig kontrakt, d.v.s. længere end til 1996, hvilket kunne nødvendiggøre en viderechartring efter 1996.

Finansministeriet fastlagde i begyndelsen af juli følgende strategi:

- DSB burde først og fremmest gå videre med undersøgelserne af Mercandia-færgerne og evt. andre chartringsmuligheder.

- DSB skulle samtidig have tilslutning til at forhandle med mægler om køb af Nordic Hunter, dels for at presse Mercandia, og dels for at vurdere om det i alt var en billigere løsning.

- Et køb af en ny færge burde i givet fald finansieres direkte over finansloven uden fordyrende mellemled.

Det blev samtidig understreget, at der uanset valg afløsning skulle sikres den fornødne tid til politisk accept.

Der foreligger ikke akter, som viser hvorledes og i hvilket omfang finansministeriets holdning blev meddelt DSB. Køb af erstatningsfærger synes ikke i den følgende periode at have indgået i DSB's overvejelser.

Den 25. juli 1990 underskrev DSB en samarbejdsaftale med Blæsbjerg om chartring og ombygning af Nordic Hunter, senere Ask. Købet skulle ske gennem et af Blæsbjerg til formålet oprettet selskab, som også skulle finansiere ombygningen. Charterhyren skulle betales straks fra selskabets erhvervelse af skibet, og baseres på en forventet ombygningspris på 60 mio. kr. Charternyren skulle fastsættes således, at denne over 8 år kunne forrente og afdrage gælden til 35% af anskaffelsesværdien. DSB kunne herefter købe skibet til 35% af den oprindelige anskaffelsespris. Udnyttede DSB ikke denne købsoption, skulle DSB i givet fald kompensere Blæsbjerg med et beløb på op til 10% af anskaffelsesværdien, såfremt skibet blev solgt til en pris, som var lavere end 35% af anskaffelsesprisen.

Finansministeriet gav ifølge akterne tilslutning til indgåelse af en samarbejdsaftale, hvilket skete uden forelæggelse for Folketingets finansudvalg. Den 4. september 1990 indgik DSB en lignende samarbejdsaftale med Blæsbjerg om søsterskibet Boyana, det senere Urd.

Gennemgang af klasseinspektioner

DSB befandt sig i sommeren 1990 i en situation, hvor man blev nødsaget til at acceptere færger, som man vidste - i hvertfald for Ask's vedkommende - havde haft alvorlige motorproblemer.

I DSB's akter findes en inspektions-rapport vedrørende m.v. Serdica (senere Nordic Hunter/Ask) dateret den 14. februar 1990, udarbejdet af Aalmar Surveys Ltd., London, for Hornet Shipping Co., Stockholm. Rapporten er udarbejdet på basis af Lloyd's Register of Shipping og Bureau Veritas. Ifølge det oplyste blev rapporten udleveret til DSB under besigtigelse af skibet den 19. juni 1990.

Af rapporten fremgår det utvetydigt, at der i skibets 8-årige levetid havde været ikke så få problemer (»quite a few problems«) med hovedmaskineriet.

I konklusionen siges (frit oversat):

> »Hovedmaskinerne synes at have haft flere problemer end gennemsnittet, idet styrbords hovedmotor tre gange er eksploderet i krumtaphuset siden idriftssættelse, mens begge maskiner i et

stort antal tilfælde har haft korrosion og revner i cylinderdækslerne, hvilket stadigt er uløst«

Herudover rapporteres der om en lang række andre reparationer, bl.a. efter ildebrande i maskinrummet.

Det oplyses endvidere, at klassifikationsselskabet ikke har udestående krav til maskineriet.

Rapporten omtaler ingen alvorlige skader på skibsskroget.

Der findes ifølge DSB ikke akter i forbindelse med indchartringen, hvori rapporten er kommenteret.

Det bemærkes, at Ask i 1993 havde et alvorligt maskinhaveri i bagbords hovedmotor. DSB valgte at udskifte begge hovedmotorer for ca. 22 mio. kr.

Chartingen af Nordic Hunter/Ask skete med viden om hyppige (uløste) motorproblemer, heraf flere alvorlige. Dispositionen synes at illustrere det tidspres, hvorunder DSB befandt sig med hensyn til indchartring af erstatningstonnage.

Bevillingshjemmel

Budgetvejledning 1985, som var gældende i 1990, da charteraftalerne blev indgået, indeholder følgende bestemmelse vedrørende leasing (pkt. 51.11.9):

»Aftaler om leasing, hvor leasingperioden er kortere end formuegodets forventede økonomiske eller driftsmæssige levetid, kan indgås selv om leasingperioden strækker sig udover finansåret. Aftaler om leasing, hvor leasingperioden svarer til formuegodets forventede økonomiske eller driftsmæssige levetid, kan ikke indgås. Anskaffelse af formuegodet skal i sådanne tilfælde ske ved køb, eventuelt som anlægsudgift.«

Som udgangspunkt kan det således konstateres, at der i Budgetvejledningen er hjemmel til at indgå charteraftaler uden forudgående særskilt forelæggelse for finansudvalget.

Imidlertid gælder det for alle statsinstitutioner, herunder DSB, at de skal disponere økonomisk forsvarligt. Det vil sige, hvis det entydigt kunne kalkuleres i 1990, at det isoleret set ville være en bedre

forretning for staten at købe de pågældende skibe fremfor at indgå i det leasingarrangement, som Blæsbjerg tilbød, da burde undertegnelse af leasingarrangementet først ske efter finansudvalgets godkendelse.

Det samme er gældende, såfremt det fra starten var klart, at det ville være økonomisk fordelagtigt at udnytte købsoptionen ved charterperiodens udløb. Arbejdsgruppen finder ikke, at det sidste forhold gjorde sig gældende i 1990.

Der er to elementer i charteraftalerne, som medfører merudgifter ved leasing fremfor køb. For det første må det antages, at staten kan låne til en lavere rente end Blæsbjerg. For det andet indebar samarbejdsaftalen med Blæsbjerg, at DSB skulle betale 1,8 mio. kr. pr. færge pr. år i kommission. Kun hvis summen af disse merudgifter er lavere end den kalkulerede risiko ved at eje færgerne, er det en bedre forretning for staten at lease frem for at købe i det konkrete tilfælde.

Risikoen ved at eje færgerne, sammenlignet med leasing, består først og fremmest i usikkerheden vedrørende færgernes salgspris efter 8 år, når charterperioden er udløbet. DSB har forpligtet sig til at betale op til 10% af færgernes anskaffelsespris til Blæsbjerg, såfremt markedsprisen i 1998 er mindre end 35% af anskaffelsesprisen.

Hvis markedsprisen i 1998 er mindre end 25% af den oprindelige købspris, dvs. mindre end 65,25 mio. kr., så spares »leaseren«, DSB, for dette tab, som maximalt kan blive 65,25 mio. kr., hvis markedsprisen for færgerne er 0.

Forskelsrenten i 1990 mellem finansiering ved statslig låneoptagelse og den merrente, der kunne beregnes ved en lånesammensætning som forudsat i leasingarrangementet finansieret ved privat låneoptagelse, kan opgøres til 0,26%-point.

På denne baggrund kan det kalkuleres, at kun såfremt den samlede salgspris af færgerne i 1998 er mindre end 10 mio. kr. vil leasing være et økonomisk fornuftigt alternativ til køb. Denne størrelsesorden skal sammenholdes med, at der er tale om to færger anskaffet for 261 mio. kr. ialt, og som i 1990 forventedes ombygget for tilsammen 120 mio. kr. Lægges hertil, at færgerne gennem 8 års perioden

under alle omstændigheder vil blive vedligeholdt til passagerfart efter DSB-standard, er konklusionen, at uanset en ubestemt risiko for fald i markedsprisen på færger, viser overslaget, at køb af færgerne måtte forventes i 1990 at være billigere for staten end leasing.

Ifølge de foreliggende akter blev sådanne kalkulationer ikke foretaget, og tilvejebringelse af hjemmel til et direkte køb indgik ifølge det oplyste ikke i DSB's overvejelser i 1990.

Erik Eisborg og Kurt Lykstoft Larsen er af den opfattelse, at DSB måtte opfatte situationen således, at køb af færgerne til overfarten til erstatning for de netop solgte færger i stedet for chartring ikke var aktuelt, jf. formålet med færgesalgsloven.

DSB havde efter de almindeligt gældende bevillingsregler adgang til at afholde udgifter til chartring af færger. Henvisningen til færgesalgsloven på ændringsforslag til finanslovsforslaget for 1991 og forslag til tillægsbevillingslov for 1990 var derfor overflødig og i øvrigt misvisende, da færgesalgsloven ikke kan give denne hjemmel.

Finansministeriets bevillingsmæssige behandling af sagen forekommer usikker.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at finansministeriet ifølge akterne sikrede sig Kristeligt Folkepartis politiske accept af dispositionen. Det er dog ikke klart, på hvilket grundlag dette skete.

Registrering

Spørgsmålet om registrering i Skibsregistret af DSB's rettigheder blev ifølge det oplyste ikke gjort til genstand for en nærmere vurdering og rådgivning i forbindelse med indgåelsen af samarbejdsaftalerne. Det er imidlertid arbejdsgruppens opfattelse, at uanset det var DSB's advokats vurdering, at der ikke har foreligget nogen reel risiko for en fortrængelse af DSB's rettigheder, burde en forsigtig fovaltning af statens økonomiske interesser - ihvertfald efter gennemførelse af handlingsplan I og II - have ført til en registrering af DSB's rettigheder i samarbejdsaftalerne.

Orientering af trafikministeren oktober 1990

I forbindelse med udarbejdelsen af ændringsforslag til finanslovsforslaget for 1991, udarbejdede DSB den 8. oktober 1990 et internt fortroligt notat om revurdering af færgesalgsøkonomien. Der er ta-

le om en ajourføring af kapitalværdiberegningerne, som senest var blevet revideret 1. maj 1990. Siden da havde det som nævnt vist sig, at chartringen af Mercandiafærgerne måtte opgives, og der var i stedet indgået samarbejdsaftaler med Blæsbjerg om chartring af Nordic Hunter og Boyana (Ask og Urd).

Tre forhold påvirker umiddelbart kapitalværdiberegningen:

1. Der regnes nu med en årlig charterhyre på 60 mio. kr. mod tidligere 55 mio. kr.

2. Samarbejdsaftalen med Blæsbjerg indebærer, at der betales hyre forud, det vil sige inden ombygning og inden færgerne indsættes på ruten og dermed bidrager med indtjening. Forudbetalingen opgøres til 39 mio. kr.

3. Da Nordic Hunter og Boyana har en større lastbilkapacitet end Mercandiafærgerne, er indtægterne herfra forudsat at stige med 2 mio. kr. om året fra 1992-93.

Beregningsteknisk sker der yderligere det, at DSB flytter kapitalværdiopgørelsen fra medio 1990, hvor færgesalgsloven blev vedtaget, til medio 1991, hvor færgeskiftet skulle ske.

Princippet i kapitalværdiberegningen er, at man sammenligner summen af indtægternes og udgifternes nutidsværdi i de to alternativer - fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim og salg af Peder Paars og Niels Klim kombineret med erstatningsfærger.

Forskellen i de to kapitalværdiberegninger er udtryk for den samlede gevinst ved færgesalg i kombination med indsættelse af erstatningsfærger.

Den samlede gevinst blev i færgesalgsloven angivet til »over 300 mio. kr.«. I taleseddel til trafikministeren til brug ved lovens 1. behandling tales om »de 300 mio. kr.«. I internt DSB notat af 1. maj 1990 er gevinsten opgjort til 304 mio. kr. i medio 1990-niveau. Det er uvist hvorvidt trafikministeren inden færgesalgslovens fremsættelse var orienteret om beløbet på 304 mio. kr., efter at han den 6. april var blevet orienteret om en samlet gevinst ved færgebyttet på 333 mio. kr. Ved revurderingen i oktober 1990-notatet opgøres gevinsten til 280 mio. kr.

I et andet notat af 8. oktober 1990 fremsendte DSB en orientering til trafikministeren om ajourføring af færgesalgsøkonomien. Notatet blev foreslået videresendt til finansministeren tillige med et tekstforslag til ændringsforslag til finanslovsforslaget for 1991 vedrørende DSB's merudgift i 1991 til chartring af færger.

I fremsendelsesskrivelsen til trafikministeren siges det bl.a.:

> »De færger, DSB har chartret, er lidt større, lidt bedre og lidt dyrere end Mercandiafærgerne formodedes at være, da det i bemærkningerne til færgesalgsloven anførtes, at færgesalget ville give en gevinst på godt 300 mio. kr.
>
> DSB har nu revurderet gevinsten til ca. 280 mio. kr.
>
> Det beskedne gevinsttab opvejes efter DSB's opfattelse rigeligt af den større værdi de nu anskaffede færger vil have i drift.«

Orienteringen af trafikministeren og finansministeren vedrørende revurderingen af gevinsten ved færgesalg var ikke korrekt.

For det første er det forkert at sammenholde kapitalværdien »godt 300 mio. kr.« med 280 mio. kr. Hermed antydes et gevinsttab på godt 20 mio. kr. Problemet er, at de to beløb er opgjort til forskelligt tidspunkt - henholdsvis medio 90 og medio 91.

Skal man sammenligne kapitalværdiopgørelser må henføringstidspunktet være det samme. Anvendes samme henføringstidspunkt bliver gevinsttabet 45 mio. kr.

For det andet ér der taget hensyn til den større lastbilkapacitet ved beregningen af de 280 mio. kr.

Orienteringen af Folketinget oktober 1990 om de ændrede forudsætninger vedrørende erstatningstonnage skete i forbindelse med ændringsforslag til finanslovsforslag for 1991.

Da det var første gang Folketinget blev orienteret om udviklingen i færgesalget efter vedtagelsen af færgesalgsloven, ville en mere fyldestgørende orientering også have omfattet oplysning om konsekvenserne for færgesalgsgevinsten af de nu pådragne merudgifter til erstatningstonnage.

Valg af ombygningsværft

Ifølge samarbejdsaftalernes § 2 skulle DSB og Blæsbjerg i fællesskab udarbejde værftskontrakt, specifikation, øvrige bilag og tegninger til brug for ombygningen af skibene. Specifikationen med tilhørende bilag og tegninger skulle udarbejdes af firmaet SMC Nakskov A/S på vegne af begge parter. Ingen af parterne kunne derfor overfor den anden part påberåbe sig eventuelle fejl og/eller mangler i specifikationen med tilhørende bilag og tegninger eller i værftskontrakten.

Den 10. oktober 1990 indbød Blæsbjerg 6 danske og 7 udenlandske værfter til orienteringsmøde om bord på M/S Arka Marine den 16. oktober 1990 (tidligere Nordic Hunter og senere Ask), som lå i Københavns Frihavn. På mødet blev der udleveret specifikations- og tegningsmateriale, ligesom der var mulighed for besigtigelse af skibet. Ti værfter tog imod invitationen, hvoraf halvdelen fremsendte tilbud inden fristen udløb den 5. november 1990. Kun to danske værfter indgav tilbud, nemlig Svendborg Værft A/S og Fredericia Skibsværft A/S, som havde indgået et samarbejde om ombygning af et skib hver. I realiteten forelå der derfor kun ét dansk tilbud. Prisen var 74,6 mio. kr. pr. færge med levering ultimo april 1991. En udenlandsk tilbudsgiver kunne kun levere én færge inden udgangen af april. De resterende to udenlandske tilbudsgivere, som kunne levere begge færger inden ultimo april, var i samme eller lidt højere prisleje end det danske tilbud.

Efter forhandlinger med Fredericia Skibsværft A/S og Svendborg værft A/S meddelte disse værfter den 30. november 1990, at de kun havde mulighed for at foretage uvæsentlige ændringer i tilbudsprisen. Allerede den 19. november 1990 meddelte Blæsbjerg Svendborg Værft, at man så sig nødsaget til at indlede forhandlinger til anden side.

Den 5. december 1990 modtog DSB fra Blæsbjerg kopi af et tilbud fra et polsk værft Seabow Services SA, Gdansk. Tilbuddet er dateret den 30. november 1990, og stilet til Blaesbjerg Marine A/S, og der refereres til en forespørgsel af 15. oktober 1990. Tilbuddet lød på DKK 48.680.000 pr. færge. Forudsat skibene kunne leveres til værftets kaj i Gdansk mellem 10. og 22. december 1990, kunne arbejdet afsluttes senest 1. april 1990, såfremt to hjælpemotorer fra Holeby var leveret til værftet senest 20. marts 1991.

Blæsbjerg orienterede ligeledes DSB om den svenske ejer af det polske værft, dennes løbebane og større projekter i skibsbyggeri m.v. og reparationer udført i perioden 1980-1990. Blandt opgaverne i 1990 var også ombygning af to ro-ro søsterskibe foretaget for Rederi AB Nordö Link og Sea Link AB.

Der foreligger ikke oplysninger om, at DSB selv tog referencer på det polske værft forud for kontraktindgåelsen.

Den 1. december 1990 havde Ekstra Bladet en artikel med følgende overskrift: »DSB vil bygge færger i Polen. Sprængstof i valgkampen - danske værfter mister stor ordre«.

Under henvisning til artiken i Ekstra-Bladet skrev DSB den 4. december 1990 et notat til trafikministeren, hvoraf bla. følgende fremgår:

> »...at det er bortfragter, Blæsbjerg Marine A/S i Århus, der som ejer af skibene også forestår den forudsatte ombygning af passageraptering mv.«

Og videre:

> »Ansvaret for, at ombygningen af Nordic Hunter og Boyana lever op til specifikationerne og tidsfristerne påhviler således alene Blæsbjerg Marine A/S, der også indgår værftskontrakterne herom. Dog skal DSB godkende ombygningsprisen og selvfølgelig det færdige resultat.«

Herefter redegøres for de indkomne tilbud og visse ekstraudgifter i forhold hertil.

Notatet siger videre:

> »Sammenlagt bliver der således, såfremt de danske værfter vælges, tale om en ombygningsudgift på ca. 83 mio. kr. eller knap 40 pct. mere end den ombygningsudgift på 60 mio. kr. pr. færge, som er forudsat i charterkontrakten mellem DSB og Blæsbjerg Marine A/S«.

Og videre:

»Billigste udenlandske tilbud kommer fra det svensk ejede og drevne polske skibsværft PZ DORA i Gdynia, som inden for tidsfristen kan ombygge færgerne for 48,6 mio. kr. pr. stk.«

»Omsat til charterhyre vil valg af dansk værft betyde en årlig merudgift for DSB på ca. 6,7 mio. kr., mens valg af det polske værft omvendt vil betyde en årlig besparelse på ca. 1,5 mio. kr. i forhold til den forudsatte charterhyre på 60,4 mio. kr. årligt for de to færger«

DSB henviste til notatet af 8. oktober, som var vedlagt, og erindrede trafikministeren om, at revurderingen af færgesalgsøkonomien, som resulterede i en samlet gevinst på 280 mio. kr. (mod tidligere godt 300 mio. kr.) var baseret på en ombygningsudgift på 60 mio. kr. pr. færge.

DSB anførte herefter til trafikministeren:

»Valg af det polske værft til en lavere ombygningspris end de forudsatte 60 mio. kr. medfører således, at den samlede færgesalgsøkonomi i det store og hele igen lever op til lovens forudsætninger.

Vælges omvendt de danske værfttilbud, vil der ske en yderligere forværring af færgesalgsøkonomien, der herefter ikke længere kan siges at leve op til lovens forudsætninger. Hertil kommer, at der i givet fald skal søges om Finansudvalgets tilslutning til en merbevilling på årligt ca. 7 mio. kr. til DSB som følge af forøgelsen af den årlige charterhyre.«

Den 17. december 1990 accepterede Blæsbjerg det polske værfts tilbud. Ifølge sagens akter var der forinden givet grønt lys af trafikministeren.

Den 12. december 1990 afholdtes Folketingsvalg, og beslutningen om valg af ombygningsværft må anses at være i overenstemmelse med reglen om, at nødvendige beslutninger kan træffes af hensyn til forretningernes uforstyrrede videreførsel - uanset udskrivelse af folketingsvalg.

4. december-notatets henvisning til, at der - såfremt der valgtes danske værfter - skulle søges finansudvalget om tilslutning til en

merbevilling på årligt 7 mio. kr. til DSB som følge af forøgelsen af den årlige charterhyre, må ved en umiddelbar læsning forstås som forelæggelse ved aktstykke. Da DSB allerede direkte på forslag til tillægsbevillingslov havde afholdt forudbetalt charternyre (svarende til en årlig merudgift til charterhyre på 5 mio. kr. i forhold til færgesalgsloven) uden forelæggelse for finansudvalget, er det ikke klart, hvad der ud fra en bevillingsmæssig synsvinkel fik DSB til at anse finansudvalgsforelæggelse på dette tidspunkt for nødvendig.

Orienteringen af ministeren om ansvarsfordelingen mellem Blæsbjerg og DSB vedrørende ombygningen var ufyldestgørende. Ingen af parterne kunne, jvf. samarbejdsaftalernes § 2, påberåbe sig eventuelle fejl og/eller mangler i specifikationen m.v. eller i værftskontrakten.

Endvidere var oplysningen om, at valg af det polske værft ville indebære, at den samlede færgesalgsøkonomi i det store og hele igen lever op til lovens forudsætninger, heller ikke korrekt. Kapitalværdien af denne besparelse kan opgøres til ca. 5 mio.kr. i forhold til oktober 1990-opgørelsen, som opgjorde forringelsen til godt 20 mio. kr.

Ved orienteringen af trafikministeren overså DSB, at ved valg af et udenlandsk værft bortfaldt muligheden for et lavtforrentet ombygningslån. Dette forringede færgesalgsøkonomien for DSB.

Eftersom de senere begivenheder i forbindelse med færgernes indsættelse på Kalundborg-Århus overfarten helt åbenbart viste, at der var behov for mere tid til afprøvning, justering, indøvelse osv. efter værftsopholdet, er det på sin plads at vurdere, om DSB kunne have tilrettelagt ombygningen således, at der blev mere tid inden indsættelsen på overfarten.

Så sent som den 4. september 1990 blev det i samarbejdsaftalen vedrørende Urd erklæret, at parterne ville tilstræbe indgåelse af værftskontrakt inden den 15. oktober 1990. Kontrakten blev først indgået 2 måneder senere.

I samarbejdsaftalerne var det forudsat, at Urd skulle søges ombygget i perioden 1. oktober 1990 til 1. marts 1991 og Ask 1. september 1990 - 1. marts 1991. Dette må antages at have været det optimale forløb set fra DSB's side på tidspunktet for samarbejdsaftalernes

indgåelse. Arbejdsgruppen har ikke fundet nogen enkeltstående årsag til, at forberedelsen af ombygningen blev forsinket i forhold til de oprindelige planer.

Samarbejdsaftalen vedrørende Nordic Hunter blev indgået den 25. juli 1990. I begyndelsen af september 1990 blev der indgået aftale med SMC-Nakskov om udarbejdelse af specifikationer. I samarbejdsaftalens § 2 var det allerede forudsat, at specifikationerne skulle udarbejdes af dette firma. Den 16. oktober 1990, dvs. to og en halv måned efter den første samarbejdsaftales indgåelse, præsenteredes de indbudte værfter for ombygningsspecifikationer med henblik på afgivelse af tilbud.

Da Nordic Hunter under alle omstændigheder skulle ombygges til overfarten, uanset om det lykkedes at indchartre søsterskibet eller ej, var der ingen grund til at afvente en afklaring af dette spørgsmål. Da det lykkedes at indgå aftale om søsterskibet Boyana den 4. september 1990, var det kun en fordel, derved at ombygningsspecifikationerne vedrørende Nordic Hunter kunne bruges uændret.

Bortset fra en skrivelse fra DSB den 27. juli 1990 til Blæsbjerg Marine A/S, hvori der anmodedes om, at der hurtigst muligt blev igangsat realitetsforhandlinger om indkøb af ramper og ekstra hjælpemotor, ses der ikke af de forelagte akter at være udfoldet særlige bestræbelser fra DSB's side overfor Blæsbjerg med hensyn til at fremskynde iværksættelsen af ombygningen.

Der synes heller ikke i efteråret 1990 at være grund til at trække ombygningsarbejdets iværksættelse på grund af leveringstider på de to hjælpemotorer fra Holeby, idet disse ville kunne være monteret uden dokning.

Ej heller overvejelserne om evt. ombygning af Nordic Hunter til hospitalsskib kan forklare forløbet.

Det forhold, at DSB og Blæsbjerg så sig nødsaget til at indhente supplerende tilbud (fra det polske værft), ses heller ikke at være årsagen til afvigelserne fra den oprindelige tidsplan. Såfremt man havde valgt danske værfter, havde levering først kunnet ske ultimo april.

Det er anerkendelsesværdigt, at DSB og Blæsbjerg i en vanskelig og tidsmæssigt presset situation søgte at fremskaffe et prisbilligere

tilbud. Samtidig måtte det dog forventes, at DSB havde foretaget en selvstændig bedømmelse af det polske værfts seriøsitet. Et svenskejet værft beliggende i Polen og med adresse i Svejts og Panama burde i sig selv give anledning til en nøjere undersøgelse af værftets forhold og referencer, når der var tale om en for DSB hidtil uprøvet samarbejdspartner. Selvom værftskontrakten blev indgået mellem Blæsbjerg og værftet, måtte DSB kunne have forudset, at ethvert problem som opstod for Blæsbjerg i forbindelse med værftet, også rummede et problem for DSB.

Betaling af charterhyre for Urd

DSB havde ifølge samarbejdsaftalen vedrørende Urd ret til at udskyde ikrafttrædelsen af samarbejdsaftalen og certepartiet til tilfredsstillende motorbelastningsprøve og fartprøve var blevet aflagt. Da denne prøve trods gentagne forsøg ikke kunne aflægges tilfredsstillende inden værftsopholdet i Polen, indvilgede DSB på forslag fra Blæsbjerg i at overtage skibet »papirmæssigt« den 23. december 1990. DSB indbetalte herefter ifølge det oplyste charterhyren på en spærret konto, hvorfra den først kunne frigives, når tilfredsstillende prøve var aflagt efter værftsopholdet.

Ved forliget mellem DSB og Blæsbjerg i november 1992 accepterede DSB, at betalingstidspunktet for charterhyren for Urd skulle være den 15. september 1990, og at certepartiet og samarbejdsaftalen skulle betragtes som løbende fra samme dato.

Virkningen af at fastsætte betalingstidspunktet til 15. september frem for den 28. december kan opgøres til 722.000 kr. pr. år i 8 år. Kapitalværdien heraf kan opgøres til 4,0 mio. kr.

For så vidt angår leveringstidspunktet for Urd, kan dette som udgangspunkt beregnes fra det tidspunkt, hvor DSB efter aftale med Blæsbjerg overtog skibet »papirmæssigt«, nemlig 23. december 1990. Charterperioden skulle herefter løbe i 8 år fra dette tidspunkt. Ved forliget accepterede DSB, at leveringstidspunktet regnedes fra 15. september 1990, hvorefter den 8-årige charterperiode skulle regnes derfra.

For DSB er der den afgørende forskel mellem den 28. december og den 15. september, at desto kortere charterperioden er inden værftsopholdet, desto kortere er den periode, hvor DSB skulle betale charterhyre uden at kunne sejle med skibet. Værdien for DSB

af at gøre denne periode kortere svarer til charterhyren, idet DSB hidtil har forudsat at kunne finde anvendelse for færgen i hele charterperioden, eventuelt ved genudlejning.

Det må nok erkendes, at leveringstidpunktet for Urd ikke er krystalklart, bl.a. fordi en DSB-besætning sejlede skibet fra Bremerhafen til København i begyndelsen af december 1990.

Ved at acceptere 15. september 1990 som leveringstidspunkt påtog DSB sig at betale charterhyren for en periode, hvor DSB ikke selv rådede over færgen, og hvor end ikke Blæsbjerg havde overtaget og betalt for færgen, bortset fra et depositum på 10%. Det drejer sig om perioden 15. september 1990 til 30. oktober 1990. Charterhyren for denne perioden kan opgøres til 3,9 mio. kr.

Samlet set imødekom DSB Blæsbjerg ved forliget vedrørende Urd i 1992 med mindst 7,9 mio. kr. (4,0 + 3,9) for så vidt angår betalingstidspunktet og leveringstidspunktet.

Dette beløb ses ikke af akterne at have indgået i konsekvensberegningerne i forbindelse med forliget i 1992, bortset fra at DSB modtog en kompensation »for manglende udskydelse af overtagelsesdagen for M/F Urd på ialt DKK 772.000,00«.

Forliget blev iøvrigt aldrig effektueret, da Blæsbjergs bankforbindelser ikke kunne acceptere forliget.

Ombygning i Polen

Ifølge § 3 i samarbejdsaftalen skulle Blæsbjerg gennem egne eller udpegede skibsinspektører føre byggetilsyn overfor værftet i forbindelse med ombygningen. DSB skulle overfor Blæsbjerg påtage sig, i samarbejde med Blæsbjerg, at deltage i byggeriet på samme måde og i samme omfang, som om DSB forestod ombygningen, og således at ingen af parterne overfor hinanden kunne påberåbe sig eventuelle fejl og mangler ved tilsynet.

Allerede den 16. august 1990 etableredes i DSB en særlig projektorganisation, som under ledelse af en projektleder skulle forestå DSB's andel af tilsynet med færgeombygningen. Arbejdet opdeltes i skibsteknik/havneteknik, aptering/catering, navigation/mandskab samt maskin og el. I tilknytning til projektorganisationen etableredes ugentlige koordinationsmøder med de ansvarlige for de

enkelte områder. Teknikkoordinationsmøderne foreligger dokumenteret frem til medio april 1991.

Ved påbegyndelsen af ombygningsarbejdet i Polen udsendtes DSB-medarbejdere til værftet for at føre tilsyn med arbejdet. I begyndelsen af februar 1991 udsendtes en DSB-medarbejder som koordinerende tilsynsførende. Ledende medarbejdere fra rederidivisionen deltog herudover på ad hoc basis i møder med værftet.

På værftet afholdtes ugentlige byggemøder med deltagelse af værftets ledelse, Blæsbjerg Marine og DSB med ad hoc deltagelse af andre relevante parter, f.eks. SMC.

Tilbagelevering fra værftet skulle senest finde sted for så vidt angår Ask den 1. april og Urd den 6. april, forudsat at hjælpemotorerne blev leveret til værftet senest 20. marts 1991.

Leverandøren af hjælpemotorerne havde imidlertid i sin ordrebekræftelse angivet leveringsdatoen til ca. 10. april for begge motorer. De kontraktsmæssige leveringer fandt sted henholdsvis den 10. og 12. april 1991.

I samarbejdsaftalens § 4 siges det, at skibet tilbageleveres efter ombygning, som fastlagt i værftskontrakten, forudsat at såvel Blæsbjerg som DSB kunne godkende, at skibet var ombygget uden mangler i henhold til værftskontrakten.

Måtte alene en af parterne nægte sin godkendelse, var Blæsbjerg forpligtet til overfor værftet at afvise skibet, indtil dette kunne godkendes af begge parter.

Det skulle anføres i værftskontrakten, at alle de i specifikationen, øvrige bilag og tegninger stillede krav blev anset for væsentlige, og værftet skulle derfor ikke kunne kræve, at Blæsbjerg overtog skibet med mindre alle i værftskontrakten, specifikationen, øvrige bilag og tegninger stillede krav under prøveturen og overtagelsesgennemgangen konstateredes at være opfyldt.

Bestemmelsen blev ikke optaget i værftskontrakten. Der foreligger ikke forklaring herpå.

Den 27. april 1991 undertegnedes en afleverings- og acceptprotokol vedrørende Ask mellem værftet og en repræsentant fra Blæsbjerg. Til afleverings- og acceptprotokollen hørte et bilag, omfattende en række udestående arbejder, som ifølge protokollen skulle færdiggøres i Århus inden den 9. maj 1991 - bortset fra to punkter. Af bilaget fremgår, at en række af punkterne, godt 30, beror på »owners obligation«. Ifølge protokollens ordlyd skete afleveringen i overensstemmelse med værftskontrakten, og forudbetalingsgarantien blev nedskrevet til 0.

Den 6. maj 1991 undertegnedes en lignende afleverings- og acceptprotokol vedrørende Urd.

Også til denne protokol knyttedes en mangelliste over arbejdet, som skulle færdiggøres i Århus inden den 16. maj 1991. 23 punkter vedrørte ekstraarbejde.

DSB tiltrådte ifølge akterne ikke afleverings- og acceptprotokollen. Der foreligger ikke akter for arbejdsgruppen, som belyser DSB's tilkendegivelser overfor Blæsbjerg - eller omvendt.

De udestående arbejder færdiggjordes af polske arbejdere, som fulgte med skibene til Århus. Skibene førtes til Århus af DSB-besætning.

Ved forliget mellem DSB og Blæsbjerg i 1992 fastsattes afleveringen fra værftet til DSB til den 19. maj og 5. juni 1991 for henholdsvis Ask og Urd, svarende til tidspunktet for Søfartsstyrelsens godkendelse af færgerne.

Det ses ikke i akterne i hvilket omfang DSB sammenholdt specifikationen og værftskontrakten. I betragtning af samarbejdsaftalens ordlyd burde værftskontrakt m.v. være gennemgået detaljeret af DSB, som hvis det havde været et projekt ordret direkte af DSB. DSB inddrog ikke advokatbistand i kontraktsgennemgangen.

DSB's besvarelse af spørgsmål vedrørende ansvarsfordelingen er ikke fyldestgørende med hensyn til de forpligtelser, som påhvilede henholdsvis DSB og Blæsbjerg.

De senere konstaterede uoverensstemmelser mellem værftskontrakt og specifikation gav ifølge akterne anledning til forsinkelser.

Allerede 1. februar stod det DSB klart, at de nye hjælpemotorer fra Holeby først ville blive afleveret den 10. april 1991, og at afleveringen af skibene pr. 1. og 6. april som anført i værftskontrakten ikke kunne lade sig gøre. Dette understregede vigtigheden af at få ryddet forsinkende uklarheder af vejen forinden.

I betragtning af betydningen for en senere retstvist af afleveringen fra værftet med hensyn til tidspunkt og mangler, er det overraskende, at DSB ikke skriftligt tilkendegav sine synspunkter overfor Blæsbjerg på tidspunktet for afsejlingen fra Polen. Der ses ikke på dette tidspunkt at have været indhentet juridisk bistand til belysning af DSB's retsstilling under de givne omstændigheder.

Der ses heller ikke på dette tidspunkt at have været overvejelser om alternative løsninger, evt. forhandlinger om vilkårerne for udskydelse af aflevering af Peder Paars og Niels Klim.

Betragtes indsættelsen af Ask og Urd på overfarten til det fastsatte tidspunkt som eneste realistiske løsning, var det formentlig en fornuftig disposition af få færgerne til Århus, således at færdiggørelsen kunne ske under tæt overvågning, ligesom der kunne ske afprøvning og indøvelse kunne rutineres.

Idriftsættelse af færgerne

Den 28. og 29. maj 1991 blev der afholdt fart- og motorbelastningsprøve med M/F Urd med et tilfredsstillende resultat. Dermed ophævedes forbeholdene i samarbejdsaftalen. Der foreligger ikke i DSB's akter en egentlig prøverapport. Arbejdsgruppen har modtaget én side med håndskrevne noter, som menes at stamme fra prøveturen. I betragtning af vigtigheden af DSB's forbehold vedrørende fart- og motorbelastningprøve er det uforsvarligt, såfremt der ikke blev udarbejdet en egentlig prøverapport.

Om de problemer, som opstod i forbindelse med idriftssættelsen af Ask og Urd, henvises til redegøreisens afsnit 6.4-6.6.

Den 25. juni 1991 besluttede DSB at få gennemført en uvildig undersøgelse af Ask og Urd's egnethed til at betjene overfarten. Opgaven blev overdraget skibskonsulentfirmaet Knud E. Hansen A/S (KEH).

KEH's første rapport af 5. juli 1991 fastslog, at konstruktionsmæssigt og kapacitetsmæssigt var Ask og Urd egnede til Århus-Kalundborg overfarten. Det blev vurderet, at på kort sigt ville færgernes maskineri og tekniske installationer kunne bringes op på en standard, så sikker og stabil drift ville kunne opretholdes. Rapporten pegede på en række tekniske og praktiske forhold, som var anledning til den ustabile drift. I den anden og mere detaljerede rapport af 12. juli 1991 pegede konsulentfirmaet på en række nødvendige tiltag. På baggrund heraf iværksatte DSB en handlingsplan, hvis udførelse gradvist førte til en stabilisering af driften.

Inddragelsen af kvalificeret rådgivning fra et skibskonsulentfirma var under de givne omstændigheder en fornuftig beslutning. Dels tilførtes DSB en ny viden og dels demonstreredes en vilje til at få løst problemerne.

Som følge af iværksættelsen af handlingsplanen, som bl.a. havde til formål at rette op på fejl og mangler samt konstruktionsmæssige svagheder ved færgerne i forhold til benyttelsen på Århus-Kalundborg overfarten, afholdt DSB en række udgifter fordelt over perioden sommeren 1991 til foråret 1992. Sammenlagt blev der ialt tale om 73,9 mio. kr. for de to færger.

Allerede i august 1991 gjorde DSB i en redegørelse til Folketinget opmærksom på, at udgifterne til handlingsplanen delvis ville kompenseres af en øget salgspris på færgerne til sin tid. Synspunktet forudsætter, at DSB udnytter købsoptionen i 1998, med mindre der kalkuleres med et tab som følge af DSB's gensalgsgaranti til Blæsbjerg.

I en redegørelse fra DSB i december 1991 til Folketinget om konsekvenser af færgeudskiftning på Århus-Kalundborg overfarten indregnedes en gevinst på omkring 50 mio. kr. i kapitalværdiberegningen som følge af de

> »favorable købsvilkår og de forbedringer, som er og bliver gennemført på færgerne. Indregningen af værdien af købsoptionen forudsætter naturligvis, at DSB køber færgerne i 1998.«

Ifølge de bevillingsregler, som gælder for DSB, kan DSB afholde udgifter til færgeforbedringer uden særskilt forelæggelse. Afholdelsen af disse driftsmæssigt velbegrundede merudgifter indebærer, at

DSB ifølge egne forventninger er tilskyndet til at købe færgerne - eventuelt med videresalg for øje - for at undgå et tab for statskassen. Et køb vil kræve finansudvalgets godkendelse.

Der er derfor tale om en disponering, som nødvendiggør en senere bevilling til køb. Spørgsmålet er ikke behandlet i Budgetvejledningen.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at det ikke var købsoptionen, som var årsagen til afholdelsen af udgifterne, men det driftsmæssige behov for gennemførelsen af handlingsplanen.

Arbejdsgruppen er ligeledes opmærksom på, at finansudvalget har været orienteret om handlingsplanens gennemførelse.

Finansiering

Beslutningen om at ombygge skibene i Polen indebar, at muligheden for at finansiere ombygningen med subsidierede indekslån fra Danmarks Skibskreditfond bortfaldt. Da dette forhold påvirker charterhyrens størrelse, burde denne virkning have været nævnt for trafikministeren i forbindelse med forelæggelse af beslutningen i december 1990 og senere ved orienteringen af Folketinget i forbindelse med spørgsmål vedrørende økonomien i færgeskiftet.

Da det ikke viste sig muligt at etablere et markedslån i Danmarks Skibskreditfond, skulle der tilvejebringes andre lånetilbud. Da samarbejdsaftalen ikke regulerer dette forhold, følger det af kontraktsforholdet, at da det er Arka Marine K/S og Arka Marine II K/S, der er låntager, er det disse selskaber, dvs. Blæsbjerg, som har initiativretten. Ifølge det oplyste skal DSB godkende ændringer i finansieringen, men kan ikke selv fremtvinge ny finansiering. Da renten ifølge samarbejdsaftalen fuldt ud indregnes i charterhyren, er denne situation utilfredsstillende for DSB, hvorimod det isoleret set ikke har økonomiske konsekvenser for Blæsbjerg i kontraktsforholdet til DSB. Da det ikke blot var en teoretisk mulighed, at færgerne skulle ombygges i udlandet, må det set fra DSB's side anses for at være en mangel, at denne situation ikke er reguleret i samarbejdsaftalen.

Langtidsfinansieringen af Ask og Urd er endnu ikke bragt på plads. DSB tager på månedsbasis stilling til forlængelse af eksisterende kortfristede lån, herunder valutalån. Renten har i efteråret 1993 ifølge det oplyste varieret mellem 10 og 12% p.a.

Rentetilskrivningen til charterberegningsgrundlaget er efter alt at dømme højere, end hvis langtidsfinansieringen havde været bragt på plads. DSB har taget forbehold overfor størrelsen af rentetilskrivningen. Der er tale om en utilfredsstillende situation for statskassen.

DSB's vanskelige forhandlingsposition er, såvidt det ses af korrespondancen med Blæsbjerg, uden resultat søgt udnyttet af de nuværende långivere til at fjerne DSB's adgang til at foretage tilbageholdelser i charterhyren.

Til finansieringsbestemmelserne bemærkes i øvrigt, at en eventuel skatterenteeffekt, som ifølge samarbejdsaftalen i givet fald skal modregnes i charterhyren, ikke kan opgøres alene for de to Arka K/S'er, men for »Blæsbjerg«, hvilket ifølge samarbejdsaftalens ordlyd inkluderer Blæsbjerg Marine A/S, hvis øvrige aktiviteter ikke er arbejdsguppen bekendt. Ifølge det oplyste har der ikke hidtil fundet modregning sted for skattefordele.

Afsluttende kommentar

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at der især er to forhold, som har været bestemmende for de begivenheder, som er fulgt i kølvandet på salget af Peder Paars og Niels Klim.

For det første blev DSB placeret i en uheldig forhandlingsposition, da de hidtidige færger blev solgt, uden at der samtidig var sikret erstatningstonnage. Denne tvangssituation, som fandt sted i et stigende marked, var kendt af værfter, rederier og mæglere.

For det andet blev det hurtigt klart, at færgesalgslovens økonomiske overslag vedrørende indsættelse af erstatningstonnage ikke muliggjorde indchartring af de færger, som havde været forudsat som erstatning for Peder Paars og Niels Klim.

DSB befandt sig herefter i en situation, hvor man blev nødsaget til at acceptere færger, som man vidste - ihvertfald for Ask's vedkommende - havde haft alvorlige motorproblemer, ligesom man accepterede ombygning på et værft i Polen, som ikke rådede over egne faciliteter, og som var hidtil uprøvet af DSB. Dispositionen synes at illustrere det tidspres, hvorunder DSB befandt sig med hensyn til indchartringen af erstatningstonnage.

Forhandlingssituationen afspejledes ligeledes i samarbejdsaftalerne med Blæsbjerg, hvor DSB accepterede at påbegynde betalingen af charterhyre, inden skibene var ombygget, og uden at finansieringen var på plads.

Trafikministeren og Folketinget blev efter salget af Peder Paars og Niels Klim kun gradvist orienteret om, at færgesalgslovens forudsætninger ikke kunne holde.

For så vidt angår den tekniske håndtering af besigtigelse, ombygning og overtagelse, er denne karakteriseret af en manglende konsekvens, som er overraskende i en virksomhed af DSB's størrelse og erfaring på dette felt.

Kapitel 2

Indledende overvejelser om budgetforbedringer

2.1. Forberedelse af 1990-finanslov en

Ved finansministeriets rammefastsættelse primo 1989 for 1990 og følgende år på DSB's område blev det forudsat:

- *»at* der skulle ske en reduktion af totalrammen med 1200 mio.kr. i 1990, og

- *at* der skulle sigtes mod forretningsmæssig balance fra midten af 1990'erne«.

DSB's samlede drifts- og anlægsudgifter udgjorde excl. forrentning og afskrivning i 1989 8.327,7 mio. kr.

I forlængelse af rammefastsættelsen blev der nedsat en styregruppe under DSB's formandskab med repræsentanter for trafikministeriet, finansministeriet og det private erhvervsliv, som - i tilknytning til arbejdet med en Trafikøkonomisk Planredegørelse for 1990'erne - fik til opgave at gennemføre en budgetanalyse af de foranstaltninger, der var nødvendige for imødekommelse af budgetforbedringsbehovet.

I løbet af maj 1989 blev der opnået enighed mellem finansministeriet og DSB om foranstaltninger til udmøntning af 502 mio. kr. af det samlede sparekrav på 1.182 mio. kr. i 1990, nemlig øget prisdifferentiering, stykgodsmodernisering, ekstra rationalisering, mindre bygnings- og brorenovering, revurderet togbehov og ejendomssalg/lejetab, jf. kap. 3 i »Rapport om DSB's økonomi«, udarbejdet af ovenfor nævnte styregruppe.

Herudover pegede DSB og finansministeriet, med udgangspunkt i styregruppens overvejelser, på yderligere 11 spareforslag, der til-

sammen kunne udmønte yderligere 663 mio. kr. af sparekravet i 1990, jf. kap. 4 i »Rapport om DSB's økonomi«. I rapporten omtales disse forslag således:

> » *Yderligere reduktion af tilskudsbehovet* forudsætter særskilte beslutninger om ændrede rammer for DSB's aktiviteter. Det drejer sig om alternativer med lukning af underskudskrævende aktiviteter, salg af overskudsgivende aktiviteter, lavere betjeningsstandarder, lavere investeringsomfang og/eller indtægtsføring af sociale rabatter m.v.
>
> Styregruppen har ikke knyttet anbefalinger til de enkelte muligheder, men har anført konsekvenser og bindinger med henblik på efterfølgende politisk beslutning«.

Eet af disse spareforslag vedrører Århus-Kalundborg overfarten. Af et notat udarbejdet af finansministeriet, trafikministeriet og DSB den 23. maj 1989 fremgår således følgende:

> »Mulige yderligere besparelser, jf. kap. 4
>
> 4. Kalundborg-Århus, nedlæggelse 01.01.90....350 mill, kr.«

Som alternativ til nedlæggelse overvejede styregruppen ligeledes rutens videreførsel, idet det anførtes:

> »Senest når en fast vejforbindelse åbner i 1996, vil baggrunden for sejlads med de nuværende færger bortfalde. Overfartens ganske betydelige indtægter gør det imidlertid naturligt som alternativ til lukning at tilstræbe en videreførelse med andre færger evt i samarbejde med private rederier«.

De fælles spareforslag - incl. de supplerende 11 forslag - kunne tilsammen udmønte 1.165 mio. kr. af det samlede sparekrav i 1990. Finansministeriet pegede i maj 1989 på yderligere 7 forslag til afhjælpning af sparebehovet. Disse forslag summerede til ialt 434 mio. kr., og kunne således - sammen med de øvrige forslag - mere end opfylde sparekravet i 1990. Det samme gjorde sig gældende for 1991, men for 1992 og herefter ville der være et resterende budgetforbedringsbehov på ca. 340 mio. kr. stigende til knap 1,3 mia. kr. i 1995.

I starten af juni måned 1989 afgav styregruppen »Rapport om DSB's økonomi« som blev fremsendt til Folketinget. Det blev konkluderet i rapporten, at en gennemførelse af samtlige spareforslag, herunder også et færgesalg, kunne opfylde sparekravet i 1990, men ikke i de efterfølgende år. Til brug for styregruppens overvejelser var der foretaget en vurdering ved Maerskbroker af Peder Paars og Niels Klims markedsværdi, som med en vis usikkerhed blev anslået til 400-500 mio. kr. i alt.

Regeringens koordinationsudvalg besluttede i juni 1989, at finanslovsforslaget for 1990 skulle baseres på stort set alle de spareforslag, som fremgik af styregruppens rapport, herunder også indtægter ved færgesalg. Trafikministeren skrev den 29. juni 1989 bl.a følgende vedrørende besparelser på DSB's område til den socialdemokratiske folketingsgruppe:

> »Regeringen har på mødet d. 23. juni 1989 med forligspartierne bag Storebæltsaftalen oplyst sine intentioner vedrørende DSB i forslaget til finanslov for 1990 sammenholdt med budgetoverslagsårene i indeværende års finanslov.
>
> Ændringerne vedrører indbudgettering i 1990 af en forbedring på 502 mio. kr. og sammensat som angivet i kapitel 3 i «Rapport om DSB's økonomi«.
>
> Herudover blev der indbudgetteret en årlig forbedring for DSB på 150 mio. kr. ved at lade de relevante fagministerier godtgøre DSB en række socialt betingede rabatter.
>
> Endelig indbudgetteres, at elektrificeringen ikke videreføres vest for Odense...«

Om færgesalget følgende:

> »På færgeområdet videreføres igangværende undersøgelser af salgsmuligheder og -vilkår for de to Århus-færger, muligheder og vilkår for anvendelse af afløsende tonnage samt muligheder og vilkår for inddragelse af andre rederier i besejlingen af Århus-Kalundborg-, Samsø- og Bøjden-Fynshav overfarten, således at driften af disse ruter opretholdes«.

På finanslovsforslaget for 1990 indbudgetteredes provenuet ved færgesalg mv. i form af en budgetreguleringskonto på -450 mio. kr. i 1990. I anmærkningerne er anført:

> »70.11. Budgetregulering for 1990.
>
> På færgeområdet undersøges salgsmuligheder og -vilkår for de to Århusfærger, muligheder og vilkår for anskaffelse af afløsende tonnage samt muligheder og vilkår for inddragelse af andre rederier i besejlingen af Århus-Kalundborg-, Samsø- og Bøjden-Fynshav-overfarterne, med sigte på at driften af disse ruter opretholdes. Undersøgelsernes resultat er forudsat at kunne resultere i en budgetforbedring på 450 mio. kr. i 1990«.

DSB gik herefter igang med at undersøge forskellige modeller til fremtidig betjening af Århus-Kalundborg overfarten.

I august 1989 blev der arbejdet med følgende modeller:

- Salg af Peder Paars og Niels Klim og indchartring af erstatningsfærger. Som erstatningsfærger vurderes typen SUPERFLEX (Vognmandsruten) og typen Heimdal (Storebælt og Østersøen).

- Rokade, således at Peder Paars og Niels Klim »bytter plads« med Heimdal og Kraka på Storebælts-overfarten.

- Een af ovenstående 2 modeller kombineret med samsejling i et Kattegatselskab (DIFKO A/S og Trailer Ruten).

Den 9. oktober 1989 blev der afholdt møde mellem trafikministeren og finansministeren. Emnerne for mødet var Helsingør-Helsingborg (H-H) projektet og en eventuel 4-års-aftale for DSB. Formålet med en 4-års-aftale var bl.a. at skabe ro om DSB's økonomi for en længere periode.

Vedrørende H-H-projektet var problemstillingen, dels at der ikke var sket indbudgettering af udgifterne på finanslovsforslaget for 1990, dels at DSB pegede på leasing- finansiering af H-H-projektet. Finansministeriet vurderede, at en leasing-finansiering af H-H-projektet kunne få betydelige præcedensvirkninger, og at den i høj grad ville vanskeliggøre en statslig anlægsstyring i fremtiden. I forlængelse heraf anførte finansministeriet:

»Vi må derfor meget klart *indstille,* at leasingfinansiering (både af færgen, havnen og terminalbygningen) afvises«.

Finansministeriet indstillede, at en forudsætning for indgåelse af en 4-års-aftale bl.a. burde være, at Århus-Kalundborgfærgerne blev solgt og medgik til finansiering af H-H-projektet.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at anskaffelse af færger mv. til Helsingør-Helsingborg overfarten var en varig investering.

2.2. Vedtagelse af finansloven for 1990

I det politiske forlig om finansloven for 1990 indgik bl.a privatiseringer og salg af statslige aktiver. Af finansministeriets Budgetoversigt 4 fra december 1989 fremgår følgende:

»I *1990* forudsættes et samlet pro venue ved privatiseringer og salg af statslige aktiver på 2,8 mia. kr., hvoraf 1,8 mia. kr. som led i aftalen om finansloven for 1990 skal medgå til nedbringelse af statsgælden«.

Forslaget om færgesalg indgik i finanslovsforligets privatiseringselement. Af »Aftale om finansloven for 1990«, december 1989 fremgår bl.a følgende:

»Udmøntning af budgetforbedringer på 8 mia. kr. på FFL 90 mia. kr.

	August 89	December 89
//. *Privatisering*	1,4	1,4
Salg af statslige aktiver, salg af færger.«		

2.3. Aftale om rammer for DSB 1990-93

Den 16. januar 1990 indgik regeringen aftale med Socialdemokratiet, Centrum-Demokraterne og Kristeligt Folkeparti om 4-årige rammer for DSB. Den del af rammeaftalen, der vedrørte 1990, ba-

serede sig på finansloven for 1990, og var - bortset fra en generel kompensation for benzinafgiftsnedsættelse -- beløbsmæssigt identisk med finanslovens beløb vedrørende 1990.

Af rammeaftalen fremgår:

> »Aftalen omfatter ikke Kalundborg-Århus overfarten og Helsingør-Helsingborg projektet, men parterne er enige om, at dispositioner på disse områder ikke kan få indflydelse på denne aftales indhold.«

Primo 1990 var situationen således, at finansloven for 1990 omfattede en forventet budgetforbedring på 450 mio. kr. som følge af færgesalg mv. Den 4-årige rammeaftale for DSB omfattede ikke H-H-projektet eller Århus-Kalundborg overfarten.

Kapitel 3

Forberedelse af færgesalg og overvejelser om erstatningstonnage

3.1. Fra rokadeløsn ing til færgesalg og erstatningstonnage

Som nævnt havde regeringens koordinationsudvalg i juni 1989 besluttet, at videreføre undersøgelser om et eventuelt salg af Peder Paars og Niels Klim.

Trafikministeren skrev den 30. juni 1989 til A.P. Møller, Maersk-broker:

> »Ved et møde på Deres kontor den 16. juni 1989 orienterede jeg selskabet om eventuelt salg af skibene »Peder Paars« og »Niels Klim«.
>
> På denne baggrund skal jeg anmode Maerskbroker om, inden for en frist af 30 dage, at undersøge markedet for disse skibe samt fremkomme med tilbud fra interesserede og seriøse købere, idet skibene nu kan sælges og leveres inden udgangen af 1990, såfremt en tilfredsstillende pris kan opnås. DSB vil kontakte selskabet vedrørende det praktiske i forbindelse hermed.«

Af materiale fra mødet den 16. juni 1989 fremgår bl.a, at Maersk-broker betingede sig eksklusivitet:

> »6.1 *Eksklusivitet*
> ..en grundig markedsundersøgelse og dækning [vil] være grundlaget for opnåelse af en tilfredsstillende pris.
>
> En sådan grundig dækning vil selvsagt være kostbar for »MAERSKBROKER« og etableres derfor kun, såfremt der er rimelig udsigt til, at en forretning gennemføres med vor medvirken som mægler.

Det er på denne baggrund, at vi betinger os eksklusivitet på denne salgsforretning, således at forstå at gennemføres et salg, vil »MAERSKBROKER« modtage normalt salær uden hensyn **til,** om det gennemførte salg bringes i stand gennem en direkte henvendelse fra en potentiel køber og/eller mægler til sælgerne eller at køberen henvises gennem os.«

Det fremgår videre,

»6.2 ***Remuneration***
»MAERSKBROKER« vil beregne sig 1% af bruttosalgssummen som mæglerkommission, hvilket er i overensstemmelse med normal praksis ved sådanne køb- og salgsforretninger.

Såfremt en køber henvises til os eller sælger, ref. pkt. 6.1., gennem en anden mægler, hvilket ikke er usandsynligt, vil en sådan anden mægler, tillige ifølge praksis, være berettiget til kommission, ligeledes 1% af bruttosalgssummen.

Kommissionen betales af sælger.«

Maerskbroker vendte tilbage den 28. juli 1989 med en rapport over markedsundersøgelserne. Det fremgår heraf, at mægler vurderede, at der ville være et antal potentielle købere af færgerne, også til en pris over 500 mio. kr. Mægler mente, at en opnåelig salgspris måtte ligge omkring 600 mio. kr., men fremhævede, at der kun havde været tale om undersøgelser, hvorfor egentlige forhandlinger muligvis kunne føre til en højere salgspris.

Det fremgår af korrespondance den 25. juli 1989 mellem DSB og trafikministeren, at såfremt der blev truffet beslutning om at sælge de to færger, ville Maerskbroker få eneret på salget.

Til samråd den 10. august 1989 med Folketingets trafikudvalg, vedrørende den fremtidige færgesejlads på Kattegat, udarbejdede DSB talesedler og baggrundsnotat af 8. august 1989 til trafikministeren.

I talesedlerne blev oplyst, at salg af færgerne indgik i regeringens overvejelser, og at alternativ besejling af overfarten blev undersøgt, herunder samarbejde med øvrige rederier og indchartring af alternativ tonnage.

I notatet af 8. august 1989 oplystes det vedrørende et samarbejde, at DIFKO A/S, som drev Mols-Linien og Grenå-Hundested, var interesseret, men at et samarbejde krævede, at DSB stillede med egnet tonnage. Denne tonnage kunne enten chartres eller skaffes ved rokadeløsningen, idet de anvendte ro-ro-færger på Storebælt vurderedes af DSB som egnede til et samarbejde på Kattegat. Om rokadeløsningen hedder det i notatet:

> »I lyset af de muligheder, et fælles driftsselskab med DIFKO åbner, skal DSB ikke undlade at pege på de umiddelbare fordele, der kan opnås ved den i talesedlen omtalte rokadeløsning, hvorefter Peder Paars og Niels Klim, i stedet for at afhændes, erstatter Kraka og Heimdal på Storebælt.
>
> Undersøgelserne vedrørende denne rokademulighed har stået på gennem længere tid med udgangspunkt i den utilfredsstillende udvikling i kapacitetssituationen på Århus-Kalundborg overfarten, hvor DSB ikke længere kan imødekomme efterspørgslen efter overførselskapacitet for lastbiler og trailere, mens omvendt passagerkapaciteten ikke bliver udnyttet tilfredsstillende.«

Det anførtes videre af DSB, at mageskiftet ville bringe den samlede gevinst ved at beholde Peder Paars og Niels Klim op på 60-65 mio. kr. årligt.

I et notat til trafikministeren af 11. september 1989 med tilhørende bilag, redegjorde DSB nærmere for økonomien i forskellige alternativer til fortsat besejling af overfarten efter salg af Peder Paars og Niels Klim, og der blev advokeret for ovennævnte rokadeløsning. Notatet blev senere erstattet af et notat af 27. september 1989 til trafikministeren:

> »Dette notat erstatter det på udvalget om offentlige arbejders besigtigelsesrejse den 12. og 13. september 1989 i telefax kopi udleverede foreløbige notat af 11. september 1989«

I notaterne redegør DSB for økonomien, opgjort som nutidsværdien af forskellige besejlingsalternativer. En række nye beregningsforudsætninger anvendes i notatet af 27. september 1989. Princippet i beregningerne er, at alle fremtidige indtægter og udgifter tilbagediskonteres til samme tidspunkt. Ved at trække de tilbagediskon-

terede udgifter fra de tilbagediskonterede indtægter fås det pågældende alternativs nutidsværdi.

Der blev på dette tidspunkt arbejdet med to alternativer til ophør af besejling med Peder Paars og Niels Klim. Økonomien i disse alternativer blev sammenlignet med økonomien ved uændret, fortsat besejling, som anvendtes som grundalternativ:

1. Uændret sejlads med færgerne med et driftsoverskud på 28 mio. kr. pr. år og en salgspris i 1996 på 300 mio. kr. Nutidsværdien blev opgjort til 317 mio. kr.

2. Rokadeløsning, hvor færgerne »bytter plads« med Storebæltsfærgerne Kraka og Heimdal. En sådan rokade ville medføre omkostningsbesparelser på begge overfarter, et fald i indtægter på Århus-Kalundborg, som følge af færre personbiler og passagerer, en stigning i indtægter på Storebælt og bortfald af tab på cateringsdriften på Århus-Kalundborg overfarten. Med indregning af udgifter til havneombygninger (i ialt 4 havne) på ialt 20 mio. kr. beregnedes nutidsværdien af dette alternativ til 616 mio. kr.

3. Salg af færgerne og indsættelse af erstatningstonnage. I dette alternativ opererede DSB med to modeller, nemlig Superflex færger og anden mere velegnet trailertonnage. Superflex-færgerne er reelt ikke velegnede til overfarten og forventedes derfor at medføre et stort fald i indtægterne og et deraf følgende årligt driftsunderskud på 30 mio. kr. Kunne der opnås et salgsprovenue for Peder Paars og Niels Klim på 600 mio. kr. i 1990, ville nutidsværdien af denne løsning være 422 mio.kr. Hvad angår anden erstatningstonnage beregnede DSB, at nutidsværdien heraf ville være endnu mindre - kun 157 mio. kr. - fordi charterhyren ville være så meget større. DSB beregnede ikke positiv indtægtseffekt af anden erstatningstonnage fremfor Superflexfærgerne.

Endelig nævnedes, at alternativ 2 eller 3 kunne kombineres med en aftale med andre Kattegat-rederier om et fælles driftsselskab. Der blev ikke foretaget økonomisk beregning af denne mulighed.

DSB konkluderede fortsat, at hvis Peder Paars og Niels Klim ikke blev afhændet, ville den bedste løsning være rokadealternativet. I 27. september 1989-notatet tilføjede DSB, at:

»færgerokaden inklusiv de nødvendige landanlæg kan være tilvejebragt til sommerkøreplanens ikrafttrædelse ultimo maj 1990.«

DSB oplyste også, at den beregnede nutidsværdi ved denne løsning

»kan yderligere forbedres, såfremt der indgås aftale om samsejling på Kattegat.«

Såfremt Peder Paars og Niels Klim skulle afhændes og alternativ 3 skulle være lige så attraktiv som rokadeløsningen, forudsatte det ifølge DSB i notatet af 27. september 1989, at Peder Paars og Niels Klim blev solgt for mindst ca. 800 mio. kr.

I notatet af 11. september 1989 konkluderede DSB, at:

»en salgspris på dette niveau[1]) vurderes imidlertid umulig at opnå, hvorfor der ved salg af Peder Paars og Niels Klim ikke reelt eksisterer nogen økonomisk forsvarlig mulighed for fortsat at opretholde Århus-Kalundborg overfarten«.

Denne konklusion blev ikke medtaget i notatet af 27. september 1989.

Hvad angår anden erstatningstonnage end Superflex-færgerne anførte DSB i 27. september 1989-notatet, at:

»charterhyren for sådanne attraktive færgetyper [ligger] i dag på et så højt niveau, at denne mulighed ikke er realistisk. Underskuddet på overfarten ville blive væsentligt større end med Mercandia-færgerne (Superflex).«

Beskrivelsen af mulighederne for samarbejdsløsningen blev udbygget i 27. september 1989-notatet. Det oplystes således, at DIFKO A/S var meget interesseret, og at en løsning kunne være, at der på Århus-Kalundborg overfarten blev indsat tonnage egnet til trailer- og lastbiltrafik, mens den øvrige trafik blev betjent via Mols-Linien eller Hundested-Grenå.

I notat af 11. oktober 1989, som trafikministeren sendte til det Radikale Venstre's folketingsgruppe, gennemgår DSB de foretagne be-

[1]) Ifølge dette notats beregninger dog 840 mio. kr.

regninger mere udførligt. DSB havde i beregningerne forudsat, at rokaden ville skabe merindtægter på Storebælt først og fremmest på personbilsiden. Det fremgår af notatet, at såfremt denne merindtægt ikke blev realiseret, ville salgsprisen for Peder Paars og Niels Klim kun skulle være 685 mio. kr., for at et bortsalg økonomisk set ville være bedre end en færgerokade.

Det Radikale Venstre modtog endnu et notat den 16. oktober 1989 vedrørende drøftelser mellem DSB og DIFKO A/S om etablering af et fælles driftsselskab for overfarterne på det nordlige Kattegat. Det fremgår heraf, at rokadeløsningen kunne indgå som en del af samarbejdet, fordi Heimdal-typen var velegnet på ruten. Superflex-færgerne blev ifølge notatet ikke opfattet som velegnede af hverken DSB eller DIFKO:

> »Med Superflex færgerne vil væsentlige fordele ved et fælles driftsselskab med andre ord gå tabt.«

I et svar fra trafikministeren, udarbejdet af DSB, til Folketingets trafikudvalg den 8. november 1989 blev det imidlertid fastslået:

> »Jeg kan oplyse, at regeringen ingen aktuelle planer har om en sådan rokade«.

Det fremgår af de foreliggende akter, at denne formulering blev anvendt af DSB på foranledning af henvendelse fra ministersekretæren.

Til brug for et møde i regeringens koordinationsudvalg den 16. november 1989, som senere blev flyttet til den 29. november 1989, modtog trafikministeren den 9. november 1989 fra DSB et notat vedrørende salget til anvendelse for medlemmerne af koordinationsudvalget samt udkast til talesedler til brug for ministeren på mødet. Der blev dagen efter foretaget en række tilføjelser til notatet.

Af det endelige notat fremgår, at et eventuelt salg af Peder Paars og Niels Klim skulle ses som led i bestræbelserne på at opnå budgetforbedringer i DSB, men at en forudsætning for salget var, at:

> »DSB eller andre under en eller anden form opretholder en fortsat besejling af Århus-Kalundborg overfarten, i hvert fald frem til 1996___«

Det oplystes videre, at

> »på nuværende tidspunkt synes den mest realistiske løsning at være indsættelse af chartret tonnage først og fremmest til overførsel af lastbiler og løstrailere. Hovedparten af personbiltrafikken forudsættes herefter overført af de øvrige Kattegatruter, mens overfartens togrejsende omdirigeres til DSB's landsdelstrafik over Storebælt.«

Det fremgik også, at:

> »tilvæksten i antallet af overførte lastbiler og såkaldte løstrailere.... har betydet, at færgernes [Peder Paars og Niels Klim's] kapacitet til disse overførsler i dag er næsten fuldt udnyttet.«

Samtidig

> »er der stadig en betydelig uudnyttet kapacitet på mange afgange«

hvad angår personbil- og passagerkapaciteten. Endelig oplystes det, at:

> »DSB har foretaget en række vurderinger der viser, at såfremt der kan opnåes en salgspris for færgerne på ca 800 mio. kr., vil en afhændelse være driftsøkonomisk fordelagtig«.

Dette notat, der blev sendt til medlemmerne af regeringens koordinationsudvalg, blev senere i november måned (27. november 1989) erstattet af et nyt notat til brug for møde i koordinationsudvalget den 1. december 1989[2]). Det fremgår af det nye notat, at:

> »Trafikministeren siden 1. juli gennem mægler har fulgt udviklingen på markedet for brugt færgetonnage. Der er konstateret stigende priser, og trafikministeren har vurderet, at en pris på op til 800 mio. kr. for de to færger nu er realistisk.«

Hvad angår erstatningstonnage oplystes, at de bedst egnede færger ville være ro-ro-færger af samme type, som dem DSB anvendte på Storebælt (Heimdal og Kraka). DSB oplyste dog:

[2]) Trafikministeren modtager 24.11.89 et notat fra DSB som DSB har fået godkendt af Finansministeriet. Det er dette notat, der ligger til grund for notatet af 27.11.89, sendt til ministeren 28.11.89 til brug for mødet i regeringens koordinationsudvalg. Der er dog nu tilføjet oplysninger om overfartstid med ro-ro-færger og om vurdering af mulighederne for samsejling med disse færger.

»Hvorvidt det vil være muligt at chartre en sådan færge kan ikke umiddelbart besvares, idet der vil blive tale om udenlandske færger«.

DSB oplyste endvidere, at sejltiden med disse færger på overfarten i givet fald skulle forlænges med 15-20 minutter.

DSB gennemførte en ny beregning af nutidsværdier. Det indgik nu, at Peder Paars og Niels Klim forventedes at kunne blive solgt for 800 mio. kr. i 1990 og for første gang indgik en beregning af erstatning med ro-ro-færger af Heimdaltypen. DSB vurderede charterhyren for ro-ro-færger til 52 mio. kr. p.a. for to færger.

Beregningen viste, at ro-ro-færgerne med en nutidsværdi på 705 mio. kr. var en bedre løsning end Superflex-færgerne med en nutidsværdi på 622 mio. kr. Forklaringen hertil skal findes i, at ro-ro-færgerne ville kunne give højere trafikindtægter end Superflex-færgerne, idet en del af personbil-trafikken kunne fastholdes, samtidig med at lastbiltrafikken kunne øges. Det blev i beregningen forudsat, at bådtogspassagererne kunne transporteres over Storebælt.

Til diskussionen om samsejling med andre rederier oplyste DSB i notatet af 27. november 1989, at

»med indsættelse af færger af typen Heimdal og Kraka skønnes det muligt at opnå en samsejlingsaftale«.

Som konklusion oplyste DSB, at salg af Peder Paars og Niels Klim til 800 mio. kr. og indsættelse af erstatningstonnage vil være mere fordelagtigt end fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim. DSB knyttede færgesalget sammen med H-H-projektet, jf. kapitel 2, idet det anførtes, at:

»Et salg af Peder Paars og Niels Klim skal desuden ses i sammenhæng med Helsingør-Helsingborg projektet. Ved et salg af færgerne frigøres kapital, der muliggør driftsøkonomisk rentable investeringer, som f.eks havnebyggeriet i Helsingør og nybygning af en større færge til ialt 630 mio. kr.«

DSB havde ifølge internt notat i efteråret 1989 kontakt til skibsmægler med henblik på eventuel indchartring af egnet erstatningstonnage til Århus-Kalundborg overfarten. Der var ligeledes kon-

takt til Mercandia-rederiet i begyndelsen af december. Egnet tonnage blev angivet at være ro-ro skibe, der kunne sejle mindst 16 knob, og som havde såvel person- og lastbilskapacitet som passagerfaciliteter til mindst 500 personer. Konklusionen af undersøgelserne var, at det ville være mest rentabelt at chartre skibe fra Mercandia, der ombyggedes til DSB formål. Charterhyren blev efter foreløbige drøftelser med Mercandia anslået til ikke under 25 mio. kr. pr. skib årligt. I sammenligning med andre muligheder vurderede DSB's rederidivision denne charterhyre som meget lav, og satte spørgsmålstegn ved, om:

> »den af Mercandia opgivne charterhyre holder for en nærmere undersøgelse, der tager såvel skibenes markedsværdi som de stigende markedspriser i betragtning«.

I notat af 2. januar 1990 til trafikministeren til brug for finansministerens møde med Socialdemokratiet var skønnet over charterhyren for de to ro-ro-færger ændret til 70 mio. kr. Til grund for denne vurdering lå også stigende værftspriser for ombygning.

Forslag til folketingsbeslutning nr. B 26

Den 6. december 1989 behandlede Folketinget Forslag til folketingsbeslutning nr. B 26 om opretholdelse af færgerne Peder Paars og Niels Klim på Kalundborg-Århus-overfarten. Forslaget var fremsat af Socialistisk Folkeparti. Det blev klart under debatten, at der ikke var flertal for forslaget, som alene blev støttet af SF og S. Under debatten blev det diskuteret, hvorvidt det oplyste overskud på overfarten på 25 mio. kr. var korrekt, og spørgsmålet om, hvorledes togpassagererne blev medregnet, blev rejst.

Af SF rejstes også spørgsmålet om, hvilke færger der i givet fald skulle erstatte Peder Paars og Niels Klim, herunder sejltiden på overfarten med disse færger:

> »At vi får nogle nye færger, hjælper bare ikke noget. Det er sejltiden, det drejer sig om.« (Tommy Dinesen, MF).

Trafikministeren oplyste i sit indlæg, at:

> »Færger af Heimdaltypen vil være velegnede hertil [overfartens behov] og vil fortsat være et godt tilbud til togpassagerer, til bilister og til fragtkunder.«

Folketingets trafikudvalg stillede trafikministeren en række spørgsmål i forbindelse med udvalgets behandling af beslutningsforslaget. I sin samlede besvarelse den 19. januar 1990 gentog ministeren, at rokade-løsningen ikke længere var et alternativ (svar på spørgsmål 1). Det udestående problem var derfor spørgsmålet om erstatningstonnage på Århus-Kalundborg overfarten. Ministeren oplyste om dette, at erstatningstonnage meget vel kunne være af samme type som ro-ro-færgerne på Storebælt (svar på spørgsmål 2).

Hvad angår overfartstid med disse færger, oplystes, at:

> »Heimdal-typen sejler med en marchhastighed på ca 16,0 knob. Under gunstige vejrforhold vil den derfor kunne fastholde samme overfartstid som Peder Paars og Niels Klim, nemlig ca 3 timer og 5 minutter.« (svar på spørgsmål 7).

Ministeren oplyste endvidere, at den samlede pris for ombygning af færgelejerne i Århus og Kalundborg forventedes at ville udgøre ca. 25 mio. kr. (svar på spørgsmål 3-5).

I brev af 5. december 1989 fra trafikministeren til tidligere trafikminister Arne Melchior, MF, oplyste ministeren, at havnefonden i Århus

> »på 15 mio. kr. kan alene udnyttes, hvis der skal ske større udvidelse af anlæggene i Århus havn. Og det skal der formentlig ikke - uanset hvilke færger, der betjener ruten.«

I kapitalværdiberegningerne indgår udgifter til havneinvesteringer med et engangsbeløb på 10-11 mio. kr.

Kommentar
Finanslovsforslaget for 1990 giver for så vidt angår færgesalget ikke anledning til bemærkninger. Usikkerheden vedrørende salgsprovenu for Peder Paars og Niels Klim samt omkostningerne i forbindelse med indchartring af erstatningstonnage gjorde det velbegrundet at fastholde budgetreguleringskontoen på -450 mio. kr. uændret. Med vedtagelsen af finansloven for 1990 var der ikke givet endeligt grønt lys for færgesalget. Der var alene tale om en principbeslutning. Et salg skulle i givet fald forelægges særskilt for bevillingsmyndighederne.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at der i Folketinget - både i efteråret 1989 og i foråret 1990- var en indgående debat om, hvorvidt det var en forretningsmæssig fornuftig disposition at sælge færgerne Peder Paars og Niels Klim, og afstår på denne baggrund fra at kommentere dette spørgsmål nærmere.

Arbejdsgruppen har gennemgået det beslutningsgrundlag, som af DSB blev udarbejdet i efteråret 1989 til brug for den politiske principbeslutning. Det er arbejdsgruppens vurdering, at de af DSB opstillede kapitalværdiberegninger er et egnet redskab til sådanne beslutninger. Ifølge sagens natur er flere af de elementer, som indgår i disse beregninger behæftet med betydelig usikkerhed. Det er arbejdsgruppens vurdering, at beslutningsgrundlaget frem til årsskiftet 1989/90 stort set, jf. det foran nævnte spørgsmål om havneinvesteringer, afspejler den viden, som på daværende tidspunkt var til stede i DSB, og at der på daværende tidspunkt ikke var anledning til at søge en højere grad af præcision opnået.

DSB lagde ikke skjul på, at man som udgangspunkt foretrak det såkaldte »rokade-alternativ« udfra hensynet til betjeningen af trafikken på Århus-Kalundborg overfarten og Storebælts overfarten. Dette udgangspunkt anvendtes til at opgøre, hvor høj salgsprisen for Peder Paars og Niels Klim skulle være for at opveje fordelene ved rokadealternativet.

Arbejdsgruppen er herudover opmærksom på, at det eventuelle salgsprovenu (likviditetsvirkningen) fra færgesalget blev tillagt en selvstændig værdi i forbindelse med vedtagelsen af finansloven for 1990.

Arbejdsgruppen har i lyset af de senere begivenheder, hvor tidsfaktoren spillede en væsentlig rolle, overvejet, om DSB burde have bragt forberedelserne til indchartring af erstatningstonnage længere frem end tilfældet var. I betragtning af at der med vedtagelsen af finansloven for 1990 alene blev truffet principbeslutning om færgesalget - og formentlig kun under forudsætning af en tilfredsstillende salgspris - finder arbejdsgruppen ikke, at DSB kunne forventes at have bragt forberedelserne vedrørende tonnage længere frem end tilfældet var - nemlig en afsøgning af markedet for egnet tonnage.

3.2. DSB anmodes om at indlede forhandlinger om salg og indsættelse af erstatningstonnage

Trafikministeren anmodede i brev af 23. januar 1990 DSB om at indlede forhandlinger med Maerskbroker om salg af Peder Paars og Niels Klim.

DSB skulle på vegne af sælger bemyndige Maerskbroker til at forestå salget som eksklusiv mægler på følgende vilkår:

- Færgerne sælges samlet
- Samlet kontant salgspris: Bedst mulige, dog mindst 800 mio. kr. efter afregning af kommisioner.
- Leveringstidspunkt: Snarest muligt, dog afpasset muligheden for etablering af alternativ sejlads.
- Mæglerens underskrift er med forbehold af regeringens og de bevilgende myndigheders godkendelse af salget.

Endvidere anmodedes DSB om:

> »straks at søge passende erstatning til indsættelse på Kattegatruten, idet jeg forventer at få oplæg til alternativ besejling senest samtidig med et oplæg til salg af færgerne Peder Paars og Niels Klim. Dette oplæg bør omfatte såvel en samsejlingsmodel som en model, hvorefter DSB alene står for besejlingen ved brug af indchartret materiel«.

DSB er ifølge det oplyste ikke i besiddelse af korrespondance mellem DSB og Maerskbroker, hvori DSB anmodede Maerskbroker om iværksættelse salgsarbejdet. Det fremgår af senere korrespondance fra Maerskbroker, at Maerskbroker er opmærksom på DSB's behov for erstatningstonnage.

Ifølge det oplyste fra Danmarks Skibsmæglerforening er det sædvanligt, at der ikke indgås skriftlig kontrakt mellem sælger og mægler.

Den 22. januar 1990 tog DSB initiativ til et møde den 8. februar 1990 med Mercandia rederiet. Der foreligger ikke DSB-referat af mødet.

I internt DSB notat fra den 7. marts 1990 nævnes, at:

> »Mercandia har oplyst charterhyren for Merc Multiflex »Two-in-one« (Krakatype) til ca DKK 26 mio. pr. år. Ombygningen, som vil kunne afsluttes fra Århus Flydedok inden årsskiftet 90-91, anslås til ca DKK 115 mio. pr. færge.«

Det fremgår videre, at Mercandia:

> »har dags morgen meddelt, at han [direktør i Mercandia] indenfor ca 10 dage skal disponere den tonnage, som Mercandia har tilbudt DSB for ombygning/levering indenfor dette år«.

Af notatet fremgår også, at DSB på dette tidspunkt internt stadig vurderede forhold vedrørende en rokade-løsning, der kunne forbedre driftsresultatet for færgerne Peder Paars og Niels Klim.

3.3. Salg af Peder Paars og Niels Klim

Den første melding fra mægleren i februar 1990 vedrørende salget var, at der var intet, der tydede på, at den i ministerens brev fastsatte minimumspris på 800 mio. kr., ekskl, kommissioner, kunne opnås.

I rapporterne om salgsbestræbelserne nævntes også erstatningstonnage. Således nævnte mægler skibene »Serdica og søsterskibe« (Serdica er det senere Ask), som dog efter mæglers opfattelse syntes »vanskeligt at tilpasse DSB's behov«.

I løbet af februar 1990 var kun to potentielle købere til Peder Paars og Niels Klim inde i billedet. Begge ønskede levering i 1990. Den ene tilbød dog efter levering straks at tilbagechartre til DSB. Buddet lød på 633 mio. kr. incl. kommission til mæglere (3%). Den anden køber var mere flexibel med hensyn til leveringstidspunkt, men foretrak også levering inden udgangen af 1990, således at den nødvendige ombygning kunne være iværksat til sommersæson 1991. Denne køber bød mindre.

I internt DSB statusnotat af 7. marts 1990 oplystes, at Maerskbrokers opfattelse var, at en pris på 800 mio. kr. var uopnåelig. Det skønnedes, at der ville kunne opnås 650 mio. kr. - max 700 mio. kr. Den 5. marts havde mægler foreslået DSB, at såfremt DSB kunne

> »anbefale at gå ind for den erstatningstonnage, der arbejdes på [Mercandiafærgerne].... at De/vi senere denne uge går tilbage til både [køber] og [køber] og beder dem begge om at komme med absolut højeste tilbud, således at DSB derefter kan lave sin endelige indstilling til ministeren, både hvad angår erstatningstonnage og salg af Peder Paars og Niels Klim.«

Den 22. marts 1990 skete der yderligere i sagen ifølge akterne. Det fremgår af internt DSB notat, at de sidste par uger havde

> »Maerskbroker bearbejdet markedet meget intensivt, men uden nævneværdig reaktion«.

Samtidig var den ene af de to købere ifølge mægler tæt på at engagere sig i et andet projekt:

> »Det er derfor nu efter vort skøn meget vigtigt, at vi hurtigt kommer i gang med realitetsforhandlinger, og vi hører derfor gerne fra Dem snarest, om De kan kontrabyde til [køber] og [køber] til lavere prisniveau.«

Den 27. marts modbød mægler på vegne af DSB med et lavere beløb end oprindeligt, og nærmede sig dermed de 800 mio. kr. netto. Reaktionen fra køber - nu kun en enkelt - var et modbud, der var højere end tidligere.

Den 2. april modbød mægler på vegne af DSB under 800 mio. kr. netto.

Det var mæglerens vurdering, at køber ikke ville gå højere end det budte på dette tidspunkt. Dog oplyste mægler:

> »hvis sælger kan acceptere [købers] terms i øvrigt og forudsat at vi kan afslutte en deal i løbet af næste uge, vil vi ikke afvise at vi kan få [køber] til at betale en smule mere.....hvis vi i det hele taget får et modbud fra [køber]«

Det fremgår af korrespondancen, at køber forsøgte at kombinere køb med udchartring af erstatningstonnage:

> »... [køber] fortsat villig til at tage levering af en af ovennævnte skibe [Peder Paars/Niels Klim] til maj/juni 91 (alternativt at tage ppt levering og bb chartre tilbage til DSB til maj/juni 91) såfremt DSB kan være interesseret i at tage MS Darnia på charter fra maj/juni 1991.«

DSB har efterfølgende oplyst, at denne erstatningstonnage blev besigtiget af DSB engang efter den 3. april 1990, men blev fundet komplet uegnet grundet nedslidning.

Der opnåedes dog enighed med tilbudsgiver om, at færgerne skulle leveres nårsomhelst indenfor perioden 1. oktober 1990 til 30. maj 1991. Den 30. maj 1991 var samtidig dato for opsigelse af aftalen, hvis levering ikke var sket.

Den 3. april 1990 blev trafikministeren og finansministeren orienteret skriftligt om forløbet af forhandlingerne. DSB oplyste, at de 800 mio. kr. var uopnåelige, men der kunne fås 730-750 mio. kr. DSB fremhævede i den forbindelse, at der var den fordel ved køber, at køber ikke havde behov for at disponere over færgerne før til forsommeren 1991, hvilket ville give DSB tilstrækkelig tid til indsættelse af erstatningstonnage.

Som erstatningstonnage nævnte DSB de to ro-ro-færger af Heimdal-typen. Det oplystes, at

> »ligesom disse færger [Heimdal og Kraka som DSB allerede har chartret] skal også de to nævnte i givet fald ombygges med faciliteter til at kunne medtage ca 500 passagerer. En sådan ombygning er vurderet til at koste ca. 115 mio. kr. pr. færge og vil, afhængig af mulighederne for adgang til værftskapacitet, kunne være foretaget primo 1991. Bortfragter har angivet charterhyren for en således ombygget færge til ca. 25 mio. kr. pr. år, hvilket er ca. 10 mio. kr. mindre end markedsindikationerne for tilsvarende færger var ved årsskiftet 1989/90«.

Det oplystes, at ro-ro-færgerne havde noget lavere sejlhastighed end Peder Paars og Niels Klim, hvilket betød, at overfartstiden i givet fald måtte forlænges med op til 20 minutter. DSB fortsætter:

»Såfremt en sådan forlængelse af sejltiden med 20 minutter, alt andet lige, måtte indebære en uacceptabel forringelse af betjeningsniveauet på overfarten, foreligger der også tilbud om anden tonnage uden det nævnte farthandicap. Disse andre tilbud angår imidlertid mere uensartet tonnage, f. eks. ikke to søsterfærger..... Det skønnes dog, at den samlede charterhyre for to sådanne færger vil kunne svare til charterhyren på ca. 50 mio. kr. for de to ro-ro færger«

Det fremgår ikke, hvilken erstatningstonnage der var tænkt på, og disse muligheder nævnes ikke senere i akterne.

DSB har efterfølgende oplyst, at når bortses fra det nævnte skib Darnia, foreligger der ikke skriftlig dokumentation i foråret for, at andre færger uden farthandicap skulle være tilbudt.

DSB gentog i notatet af 3. april 1990 de beregnede nutidsværdier ved forskellige alternativer. Grundalternativet var fortsat uændret sejlads, med en nutidsværdi på 317 mio. kr. Beregningen af nutidsværdien af salg nu og indsættelse af erstatningstonnage blev nu påvirket af, at den forventede salgspris ikke var 800 mio. kr., men 730 mio. kr., og en forventet charterhyre på 50 mio. kr. mod 70 mio. kr. i januar 1990. Nutidsværdien blev nu ca. 660 mio. kr., hvilket var højere end i januar. Den beregnede mergevinst blev derved 343 mio. kr., en stigning i forhold til beregning i januar måned.

Vedrørende samsejling på Kattegat oplyste DSB, at forhandlingerne havde ligget stille indtil DSB's tonnage var mere afklaret. DSB forventede dog, at et samarbejde var udsigtsfyldt og ville kunne skabe driftsbalance på ruten.

Det er af DSB blevet oplyst, at notatet af 3. april 1990 blev

»af ministersekretariatet sendt retur til DSB uden bemærkninger. Da der ikke iøvrigt foreligger skriftligt materiale, som kan belyse ministerens holdning, må det antages, at der ikke har været forbehold.«

Den 4. april 1990 meddelte mægler DSB, at der

»nu er en reel chance for at [køber] løber sin vej hvis vi ikke kan konkludere på DKK 740 mio. enbloc og blive enige om udestå-

ende terms. Vi beklager at måtte sige det, men som vi ser det er timeglasset ved at løbe ud med [køber] og vi frygter også at [køber] pludselig siger, at nu er de ikke mere interesserede overhovedet, hvis vi ikke kan konkludere i morgen«.

Den 5. april 1990 sluttede DSB betinget salgsaftale med Stena Line med en pris på 740 mio. kr., hvorfra skal trækkes 3%-kommission til mæglere.

I kontrakterne med Stena Line siges i Appendix to Memorandum of Agreement, pkt. 20. Subjects:

»This Memorandum of Agreement is subject to:

A. The Buyers Board of Directors' approval and DSB management's approval, both declarable latest 2nd May 1990.

B. The Sellers arranging themselves with suitable replacement tonnage, declarable by the Sellers latest 15th May 1990.

C. Danish competent political authorities' (bevilgende myndigheder) approval latest 31st May 1990.«

3.4. Skærpede krav til erstatningstonnage

Ligeledes den 5. april 1990 afholdtes et møde mellem Flemming Kofod-Svendsen, MF, (Kr. Folkeparti) og DSB. Ifølge DSB referat af mødet blev Kofod-Svendsen orienteret om, at færgerne var solgt med forbehold for de bevilgende myndigheders godkendelse, at prisen var 740 mio. kr. (salgskommission blev ifølge referatet ikke omtalt), at

»Stena er eneste potentielle køber trods det, at færgerne har været udcirkuleret på verdensmarkedet, at mæglerkredse anser prisen for at være særdeles gunstig.«

Om erstatningstonnage blev noteret, at Kofod-Svendsen blev orienteret om,:

»- at Mercandia vil være i stand til at levere 2 ombyggede Heimdal-typer, som kan gå ind på K-Å ovf samtidig med levering af PP/NK til STENA

- at bareboat-hyren vil andrage ca DKK 27 mio. pr. færge pr. år i ombygget stand inkl nye motorer (anslået ombygningspris DKK 130 mio. pr. færge)

- at sejltiden med nye motorer ikke vil blive ringere end idag

- at erstatningsfærgerne vil få en kapacitet på ca 500 pax samt stor kapacitet på 2 dæk til person- og lastbiler

- at færgernes store lastbilkapacitet er af væsentlig betydning for økonomien på ovf, da der er et stort kapacitetsbehov, som idag ikke kan dækkes på de for vognmændene attraktive tidspunkter.«

Som opfølgning på mødet med Kofod-Svendsen, modtog han et brev fra DSB af den 6. april 1990, bilagt en redegørelse af 6. april 1990. Det fremgår af akterne, at trafikministeren også modtog denne redegørelse.

Det blev i 6. april redegørelsen oplyst, at Peder Paars og Niels Klim var solgt til levering ved køreplanskiftet i maj 1991 til en pris af 740 mio. kr. under forbehold af de bevilgende myndigheders godkendelse. Hvad angår erstatningstonnage nævntes om ro-ro-færgerne, at

> »ligesom disse færger (Heimdal og Kraka) skal også de to nævnte i givet fald ombygges med faciliteter, til at kunne medtage ca. 500 passagerer og med kraftigere motorer, der kan sikre opretholdelse af den nuværende sejltid. En sådan ombygning er vurderet til at koste ca. 130 mio. kr. pr. færge og vil kunne være foretaget primo 1991. Bortfragter har angivet charterhyren for en således ombygget færge til ca. 27 mio. kr. pr. år.«

Vedrørende ombygningen hed det, at den

> »vil kunne ske på danske værfter, hvor det er vurderingen, at ombygningen kan indpasses i værfternes nybygningsprogrammer. En forespørgsel til Århus Flydedok - der har ombygget tidligere Roro-færger - indikerer, at mindst en af de nye færger kan ombygges der.«

Afslutningsvis oplystes om de beregnede nutidsværdier. De nye forudsætninger angående salgssum og charterhyre medførte, at den beregnede kapitalværdi af gevinsten ved færgeskiftet reduceredes med 10 mio. kr., idet der var flere modsatrettede effekter. Gevinsten kunne opgøres til 333 mio. kr.

I en pressemeddelelse af 19. april udsendt af trafikministeren oplystes, at regeringen vil fremsætte forslag om salg af Peder Paars og Niels Klim:

> »En vigtig forudsætning for salget har hele tiden været, at der kan indsættes tilfredsstillende erstatning på ruten. DSB har oplyst, at det kan lade sig gøre, at chartre færger, med plads til 500-600 passagerer, som kan få god komfort og samme overfartstid som i dag.«

Dette er så vidt det ses af akterne første gang, der nævnes 600 passagerer.

I forbindelse med oversendelse af lovforslaget om salg af færgerne fra DSB til trafikministeren den 20. april, oplyste DSB, at det forudsattes, at forslaget først blev fremlagt, når købers forbehold for bestyrelsens godkendelse af købet blev ophævet. Det fremgik også, at fristen for dette forbehold blev forlænget til 2. maj 1990.

3.5. Forhandlinger med Mercandia

Den 20. april rettede DSB skriftlig henvendelse til Mercandia. Det bekræftedes i brevet

> »at DSB ønsker en endelig aftale om at bareboatchartre to af Mercandia Rederiernes skibe af Heimdal-typen«

og at de nærmere detaljer ville blive diskuteret på møde den 23. april. DSB henviste til Mercandias tidligere tilbud fra februar om hyre på 26 mio. kr. i 8 år:

> »Færgerne ønskes leveret den 1. maj 1991 i ombygget stand. . . . I den forbindelse henvises endvidere til drøftelser fra denne måned mellem DSB og Mercandia Rederierne om at supplere eller udskifte færgernes hovedmotoranlæg for at øge færgerne fart.«

Den 23. april afholdtes møde mellem DSB og Mercandia. I DSB's akter findes kopi af håndskrevne noter dateret »23/4-90«. Dokumentet indeholder en række oplysninger, som antages at stamme fra mødet med Mercandia. Blandt andet nævnes:

»- ombygningspris: 115 mio. kr. samme sæt tegn.«

»tid: 8 år«

»Modelforsøg: [navn + navn]«

»Charter - ca 26 mio«

»- Ar Flydedok-«

»- værft løfte opgaven?«

»Lov om anpart i ed, skattemyndigh.«

»afskrivning på tilvækst er så begrænset i danske værfter«

Den 25. april 1990 blev der afholdt møde mellem Mercandia, Knud E. Hansen A/S (Skibstekniske konsulenter) (KEH) og DSB. Mødet er refereret i internt notat af 27. april 1990.

Mødets formål var

»at fastlægge fremdriften for en ombygning af to Mercandia-skibe af samme type som de 3 ombyggede til at indgå i en tidsbefragtning på Kalundborg-Århus overfarten fra **1/5-91«**

De to aktuelle skibe var Mercandian Senator, bygget 1983, DY nr. 405 og Mercandian Prince II, bygget 1984, DY nr. 406. Det blev bemærket, at skibene

»indtil nu kun er ført af danske officerer.«

På mødet oplystes, at

»Aarhus Flydedok har overfor Merc antydet 7 mdrs ombygningstid for en færge, hvis to færger kræves en faseforskydning på 3 mdr. Altså må der arbejdes med to værfter. Andre danske værfter kan være Svendborg, Fredericia, Danyard«.

Færgerne måtte på værft fra 1 /9-90 og værftskontrakt måtte derfor indgås inden 1/7-90.

Det var på dette tidspunkt klart, at modelforsøg måtte gennemføres for at fastlægge kravet til motorkraft.

Om DSB's krav til ombygning hed det, at

> »skibene skal kunne sejle 17,2 knob i service ved 85% belastning på 18 meter vand. DSB har beregnet lægtvandseffekten for en Lodbrog-type til ca 0,5 knob ved 17 knob. Derudover ønskes min 600 passagerer, og samme dødvægt, bunkerkapacitet og dæksareal på A- og B-dæk som M/F Lodbrog«.

Endelige ønskede DSB:

> »skibene optimeret til overfarten uden skelen til de 3 foregående ombygninger«.

KEH, som af Mercandia havde fået i opdrag at udarbejde projektet, oplyste:

> »ide til ombygningen således: Søfartstyrelsen vil kræve, at de seneste ændrede krav til passagerskibes intakt- og lækstabilitet skal opfyldes, og når DSB's krav til dødvægt ligeledes skal, da kan en repeat af de eksisterende færger dog med større maskinkraft ikke realiseres, og ombygningen tænkes derfor udført med sponsons på 50-55% af færgens længde for at øge stabiliteten. Derved kan skibet lettes for ballastvand i bunden, og der regnes med en dybgang på 4,5 m. Den øgede maskinkraft tilvejebringes med en ekstra MAK-motor med MCR på ca 5000 BHK af samme type som den eksisterende, der flyttes til den ene side.«

Imidlertid fremgik det, at:

> »DSB tvivlede på, at denne effektforøgelse var tilstrækkelig, men der var enighed om, at dette afsløres ved modelforsøgene.«

Om motorombygningen hed det videre, at DSB:

> »intet havde imod et 2 propelleranlæg, hvis Mercandia ville foretrække dette, men at man egentlig hvad forestillet sig, at et 3-propelleranlæg kunne være billigere.«

Efter forespørgsel til modeltanken i Wien blev det oplyst den 27. april 1990, at forsøg ville kunne gennemføres i tanken den 21. maj, hvis tegninger blev modtaget senest den 7. maj. Forsøgsdatoen blev senere ændret til 23-24. maj 1990.

3.6. DSB gennemgår beregningerne igen

Den 23. april 1990 blev der i DSB udarbejdet et internt notat til supplering af redegørelse af 6. april 1990 om salg af Peder Paars og Niels Klim. Suppleringen vedrørte særligt beregningerne af nutidsværdi i 6. april redegørelsen. I notatet rejstes diskussion om beregning af de enkelte poster i de tidligere foretagne kapitalværdi-beregninger.

Notatet argumenterede for, at den foretagne beregning ikke gav et forkert indtryk af økonomien i færgeskiftet.

Forrentning og afskrivning af den investerede kapital i Peder Paars og Niels Klim var ikke medtaget i beregningerne hidtil. I alternativet med salg og indsættelse af erstatningstonnage indgik derimod charterhyren. Notatet siger herom:

> »Parallelt hermed burde forrentningen af den investerede kapital på ca 1 mia kr. i form af færger og anlæg....indgå i rutens eksisterende driftsregnskab«.

Dermed ville driftsresultatet blive vendt til et underskud, og kapitalværdien af fortsat sejlads ville falde i forhold til det tidligere beregnede. Færgesalget ville omvendt blive stillet mere gunstigt.

Notatet konkluderede om forudsætningerne i disse beregninger af økonomiforholdene ved rutens uændrede videreførsel til 1996, at:

> »de bagved liggende forudsætninger [er], på ingen måde negative overfor dette alternativ. Tværtimod er en række forhold, som i en forretningsmæssig vurdering ville indgå, ikke belastet op-

gøreisen. Den samlede kapitalværdi på de 317 mio. kr. ville med andre ord i en forretningsmæssig betragtning skulle reduceres betydelig.«

Om alternativet med salg af færgerne og indchartring af erstatningstonnage oplystes, at:

»omvendt er den beregnede kapitalværdi på 650 mio. kr. ved salg af færgerne væsentlig mere realistisk, også i forretningsmæssig henseende.«

Til grund for dette lå, at:

»indtægterne, der som nævnt også inkluderer de årlige 24 mio. kr. fra overførte bådtogspassagerer, er sat noget lavere end de nuværende indtægter, selv om der forventes vækst i overførslen aflastbiler og trailere mv. Driftsudgifterne på årligt 95 mio. kr. er til gengæld sat relativt højt, selv om der sejles med betydelig mindre færger.«

Om charterhyren hed det, at bortfragter har

»så sent som d 23. april 1990 ... gentaget dette forhandlingsudgangspunkt«

på 26 mio. kr. for ro-ro-færger ombygget for 115 mio. kr. Den forventede stigning i ombygningsomkostninger og charterhyre som følge af øgede krav til antal passagerer og motorkraft blev dog også nævnt. Charterhyren blev i beregningerne da også fastsat til 27,5 mio. kr. pr. færge.

Idet notatet angav, at

»charterhyreindikationen [ikke betragtes] som urimelig«,

konkluderedes, at

»det årlige driftsunderskud på 17 mio. kr. ved indsættelse af ro-ro-færgernes udtrykker på denne baggrund realistiske forventninger til den fremtidige økonomi på ruten efter et salg af Peder Paars og Niels Klim«.

Og videre:

> »Den anførte mergevinst på godt 330 mio. kr. ved salg af Peder Paars og Niels Klim og indsættelse af Roro-færger som erstatningstonnage udtrykker således en meget forsigtig vurdering af forskellen mellem de to alternativer. Reelt vil der være tale om en betydelig større økonomisk mergevinst«.

Den 1. maj 1990 gennemførtes i DSB en ny gennemgang af beregningen. Resultatet af færgesalget og indchartring af erstatningstonnage ville blive en mergevinst på 304 mio. kr., eksklusiv kapitalomkostninger. Det blev i notatet påpeget, at resultatet var:

> »i smuk overensstemmelse med den i lovforslaget anførte økonomiske mergevinst på over 300 mio. kr.«

Og videre

> »ligeledes i overensstemmelse med lovforslaget fremgår nu .... at rutens driftsresultat excl forrentning og afskrivning ændres fra et overskud på 26 mio. kr. til et underskud på 17 mio. kr., primært som følge af, at charterhyren nu indgår som en udgift i driftsregnskabet.«

Videre anførtes:

> »om de oprindelige indtægts- og udgiftsforudsætninger i ro-ro-alternativet - den gang lagt til grund for rokadealternativet med Heimdal og Kraka på Storebælt – stadig holder fuldt ud kan jeg imidlertid ikke vurdere. Jeg foreslår, at rediv derfor hurtigt gennemgår disse forudsætninger kritisk med henblik på at fastslå deres holdbarhed også i denne nye sammenhæng. Når dette er sket vil jeg foreslå et møde, hvor økonomiforholdene gennemgås grundigt også hvad kommunikationen om dem angår, så at vi på dette område kan stå godt rustede, når spørgsmålene dukker op fra udvalgsarbejdet. Bla må vi endnu en gang overveje, hvordan cateringunderskuddet skal indgå i opgørelserne.«

Endelig omtaltes topledelsens ønske om vurdering af økonomien, såfremt forhåndsreservering af plads til 200 passagerer fra landgang skulle sikres plads på færgerne. Konklusionen blev, at der ved en sådan forhåndsreservering var mulighed for et årligt indtægtstab på 5-6 mio. kr., fordi reserveringen ville medføre bortfald af personbil-indtægt på enkelte, belastede afgange. Beløbet indgik ikke i beregningen af 1. maj 1990.

Kommentar
Det fremgår ikke af akterne, om den anbefalede gennemgang af de oprindelige forudsætninger fandt sted.

Det fremgår heller ikke om trafikministeren og Kristeligt Folkeparti blev orienteret om nedjusteringen af færgesalgsgevinsten fra 333 mio. kr. til 304 mio. kr. fra 6. april til 1. maj. Det bemærkes, at Kristeligt Folkepartis stemmer var nødvendige for at sikre et flertal for forslaget i Folketinget.

3.7. Færgesalgsloven

Lovforslag nr. L 229, lov om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« blev fremsat af trafikministeren den 3. maj 1990. Loven indeholder to paragraffer:

> »§ 1: Trafikministeren bemyndiges til at sælge de på færgeoverfarten Kalundborg-Århus indsatte færger »Peder Paars« og »Niels Klim«.
>
> § 2: Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende«.

I lovforslagets bemærkninger er bl.a. oplyst følgende:

- overfartens hidtidige overskud udgør (ekskl, renter og afskrivninger) 25 mio. kr. årligt.

- salget er led i budgetforbedringer

- udtrykkelig forudsætning for salg, at der indsættes erstatningstonnage - eventuelt samarbejde med øvrige Kattegatrederier

- opretholdelse af fortsat besejling i hvert fald frem til 1996

- betinget salgsaftale indgået 5. april 1990, salgssum 740 mio. kr., som forfalder i 1991

- kræver ombygning af færgelejer

- DSB har mulighed for at chartre to færger af Heimdal-typen, som i givet fald skal ombygges inden indchartringen til 600 passagerer, og indsættelse af kraftigere motorer for at opretholde den nuværende sejltid

- mergevinst ved færgesalg og indsættelse af erstatningstonnage på over 300 mio. kr.

- rutens årlige driftsresultat ændres til et underskud i størrelsesordenen 15-20 mio. kr.

Under behandlingen i Folketinget den 9. maj 1990 oplyste trafikministeren, at der i videst muligt omfang ville blive taget særskilt hensyn til de togrejsende på overfarten. Ministeren oplyste endvidere, at

> »Jeg vil gerne takke for disse drøftelser [politiske drøftelser] og nævne, at de har resulteret i, at de nye færger,. . . . ., får plads til 600 passagerer mod oprindelig 500, at færgernes motorkraft suppleres, så den nuværende sejltid på 3 timer kan opretholdes, og at færgeskiftet som nævnt først sker med udgangen af maj måned næste år.«

Trafikudvalgets betænkning over færgesalget blev afgivet den 23. maj 1990. Under udvalgsbehandlingen blev der stillet en række spørgsmål, som alle blev besvaret af trafikministeren den 22. maj 1990. Af disse besvarelser skal følgende fremhæves:

Spørgsmål 1: Hvad koster det at ombygge lejer og landfaciliteter i Århus og Kalundborg i anledning af indsættelse af nye færger?

Svar : DSB har skønnet, at de nødvendige mindre lejetilpasninger og rampeanlæg mv. i Kalundborg og Århus kan etableres til en udgift på ca. 10 mio. kr. Dette skøn er for øjeblikket ved at blive nærmere verificeret, men der forventes ingen store afvigelser fra skønnet.

Spørgsmål 3: Hvem skal betale for ombygningen af lejer og faciliteter ?

Svar: Det er DSB, som skal betale udgifterne i forbindelse med lejetilpasningerne og etableringen af rampeanlæg mv. I forslag til finanslov 1991 optages derfor et beløb til dækning af disse udgifter.

Spørgsmål 6: Den indgåede kontrakt/aftale om den indgåede charter mellem DSB og skibsreder Per Henriksen, Mercandia, bedes tilstillet udvalget.

Svar: Der er endnu ikke indgået kontrakt eller aftale om indchartring af den påtænkte erstatningstonnage til overfarten.

Til gennemsyn for udvalgets medlemmer vedlægger jeg i ét eksemplar kopi af et tilbud af 17. maj 1990 fra rederiet Mercandia. Jeg skal anmode om, at tilbuddets indhold bevares fortroligt.

Spørgsmål 7: Hvor skal ombygningen af de indchartrede skibe foregå, og hvem påtænker DSB skal bygge de nye motorer til skibene ?

Svar: Da ombygningsopgaver på grund af mindre krav om tørdokkapacitet lettere end nybygningsopgaver kan indpasses i værfternes byggeprogrammer, forventes det, at flere danske værfter vil tilbyde at ombygge færgerne. Den samlede ombygningsordre er skønnet til ca. 260 mio. kr. for de to færger.

Spørgsmål 16: Ser ministeren ikke et problem ved, at man chartrer færger fra Mercandia, der får et fast beløb om året for at besejle Kalundborg-Århus overfarten, uanset hvor mange der er med færgerne, samtidigt med, at den samme reder starter sejlads på Kalundborg-Juelsminde, eftersom kundegrundlaget må anses for at være det samme ?

Svar: Det er ikke endeligt afgjort, om erstatningsfærgerne til Århus-Kalundborg overfarten skal chartres af rederiet Mercandia. 1 forhandlingerne herom indgår også spørgsmålet om Mercandias påtænkte sejlads mellem Kalundborg og Juelsminde.

Eftersom der eksisterer fri sønænng, vil ethvert rederi på ethvert tidspunkt kunne etablere færgeoverfart mellem Kalundborg og Juelsminde. Jeg anser det derfor ikke som noget særligt problem, at netop rederiet Mercandia påtænker en sådan sejlads.

Den 21. maj 1990 tilsendte trafikministeren Folketingets trafikudvalg en kommentar til en henvendelse af 26. april 1990 fra Jernbaneforeningens 5. kreds. Udvalgets spørgsmål (22) vedrørte B26, forslag til folketingsbeslutning om opretholdelse af færgerne Peder Paars og Niels Klim på Kalundborg-Århus overfarten.

I svaret nævnes bl.a.:

> »På grund af større ombygningsudgifter blandt andet til forøgelse af passagerkapaciteten og ekstra motorkraft forventes nu en stigning i charterhyren på ca. 3 mio. kr. . . . .«
>
> »Det er rigtigt, at jeg med finansministeren har aftalt, at DSB skal holdes skadesløs for det forringede økonomiske resultat.« (som følge af færgeskiftet).
>
> »Færgernes nuværende servicefart er ca. 16 knob, og for at sejltiden på ca. 3 timer mellem Århus og Kalundborg kan opretholdes, skal servicefarten forøges til 17,2 knob.
>
> Der gennemføres for øjeblikket tankforsøg med henblik på at vurdere behovet for ekstra motorkraft i færgerne. Hovedmaskineriet skal ikke udskiftes, men der skal installeres supplerende maskineri. DSB vurderer, at udgiften hertil andrager ca. 15 mio. kr. . . . . ombygningerne skal udbydes i licitation, hvorfor de nøjagtige udgifter først kan opgøres, når de indhentede tilbud foreligger. De anførte beløb repræsenterer således DSB's kvalificerede skøn på nuværende tidspunkt, og jeg ser ingen grund til at drage dette skøn i tvivl.«
>
> »På de resterende afgange, hvor der kan opstå kapacitetsproblemer, indføres forudgående pladsreservation. Jeg har i denne forbindelse anmodet DSB om at undersøge mulighederne for på disse afgange at forhåndsreserve et antal pladser specielt til de billøse rejsende, således at det i givet fald bliver bilister, som på disse tidspunkter må søge andre overførselsmuligheder.«

Under 2. behandlingen af **færgesalgsloven** den 29. maj 1990 udtalte den fg. trafikminister (finansministeren) bl.a.:

> ». . . . . Derfor er der heller ingen grund til at lægge skjul på, at det vi taler om her, er en del af en finanslovaftale, som havde til

formål at sikre, at vi kunne reducere de offentlige udgifter, og at vi derved kunne begrænse underskuddet på statsbudgettet«.

Kofod-Svendsen (KRF) gjorde i sit oplæg opmærksom på:

»Det er de tre ting, vi har lagt vægt på: Uændret sejltid, at færgerne i stedet for 500 kan tage 600 passagerer, og endelig, at det først bliver i maj 1991, at salget effektueres!«.

Senere efterlyste Kofod-Svendsen under debatten den fg. trafikministers kommentar til oplysninger i dagspressen om omkostninger ved færgeombygningen på 290 mio. kr. Efter at have citeret fra svaret på spørgsmål 7, hvori siges, at den samlede ombygningsordre var skønnet til ca. 260 mio. kr. for de to færger, udtalte Kofod-Svendsen:

»For om det er 260 mio. kr. eller 290 mio. kr. betyder noget for økonomien, og vi har lavet aftale ud fra, at ombygningsordren ville komme til at beløbe sig til 260 mio. kr., og at man som følge af det vil skulle betale 27-28 mio. kr. pr. år pr. skib, som man chartrer. Men det er klart, at stiger det beløb, så må også charterafgiften stige, og derfor er det ret afgørende for mig nu at få utvetydigt at vide, hvad økonomien er, ... «

Hertil svarede den fg. trafikminister, som forinden havde fået et notat herom fra DSB:

». . . . . og dér vil jeg så gerne til hr. Kofod Svendsen sige, at de oplysninger, der fremkom i Jyllandsposten den 23. maj 1990, var forkerte. Det faktiske investeringstal er på 260 mio. kr., heri inkluderet ca. 15 mio. kr. pr. færge til supplering af motorkraften, således som det fremgår af besvarelsen af Trafikudvalgets spørgsmål nr. 7«.

Lovforslaget blev vedtaget ved 3. behandlingen den 1. juni 1990 med 66 stemmer (KF, V, FP, RV, KRF, Steenholdt (Grønl.) og Hugo Holm (UP)) mod 63 (S, SF og CD).

3.8. Fortsatte forhandlinger med Mercandia

I intern notits af 9. maj fra rederidivisionen til DSB's generaldirektør oplystes, at der havde været afholdt møde med Mercandia den 9. maj:

> »Efter mødet stod det klart, at Mercandia har indgået en aftale med Juelsminde og Kalundborg om besejling af denne overfart fra 1. november 1991 og 5 år frem. Det har tidligere været oplyst, at man ønskede 20 ture i døgnet på overfarten med superflex færger.....«
>
> »Rediv meddelte Mercandia, at man ikke mente at kunne indgå et charterarrangement med Mercandia om to roro-færger såfremt Merc samtidig åbnede en rute mellem Juelsminde og Kalundborg«
>
> »Herudover ville en rute mellem Juelsminde og Kalundborg udgøre en væsentlig ændring i de økonomiske forudsætninger for fortsat sejlads Århus-Kalundborg med indchartrede Rorofærger som Folketinget havde som grundlag for behandlingen af lovforslaget om salg af Peder Paars og Niels Klim.«

Og afslutningsvis:

> »Det blev aftalt, at rediv og Mercandia fortsatte de tekniske undersøgelser vedrørende de eventuelle indchartrede ro-ro-færger. Det blev endvidere aftalt, at Mercandia ville overveje om man kunne imødekomme redivs anmodning om ikke at etablere ruten Juelsminde-Kalundborg såfremt DSB chartrede rorotonnage af Mercandia, som iøvrigt skriftligt ville bekræfte det tidligere fremsatte chartertilbud på 26 mio. kr. årligt pr. skib«

Den 9. maj 1990 afholdtes møde mellem KEH, Mercandia og DSB om specifikation for ombygningen af ro-ro-færgerne. I DSB notat af 10. maj 1990 findes notater fra mødet.

I dagene 9. og 10. maj var der kontakter mellem Mercandia og enkelte værfter. Der findes således i akterne et ark håndskrevne noter fra den 10. maj fra et møde med Århus Flydedok, og i brev af 10. maj oplyste Svendborg Værft, med henvisning til telefonsamtale, at den indikerede tidsplan for ombygningen ville indebære et mand-

skabsbehov, som værftet ikke ville kunne mobilisere i den pågældende periode. Værftet meddelte derfor, at det ikke vil kunne deltage i tilbudsgivningen.

Den 14. maj afholdtes møde hos KEH vedrørende ombygningen. Deltagerene var DSB, KEH og Mercandia. Det fremgår af notat fra mødet udarbejdet af KEH, at

> »det blev aftalt at anvende den eksisterende kontraktspecifikation for ombygningen af 409 dateret 13. oktober 1988 som bevis for ny ombygningsspecifikation. . . . KEH påbegynder opretningen«.

Ombygning 409 er oplyst at være færgen Heimdal.

Det besluttedes også, at modeltanken i Wien skulle forberedes på at foretage forsøg også for tre-propel anlæg, såfremt to-propel ikke kunne opnå ønsket fart.

Hvad angår apteringen, besluttedes at tage udgangspunkt i samme dækshus størrelse som Lodbrog. Lodbrog havde et større dækshus end Heimdal, idet Lodbrog blev indrettet med tax-free forretning.

Den 15. maj 1990 afholdtes møde hos KEH med de tre andre værfter om ombygningen: Århus Flydedok, Danyard og Fredericia værft. Efter det oplyste deltog Mercandia i mødet med værfterne, hvorimod DSB ikke deltog. DSB er ikke i besiddelse af referat fra mødet.

Den 17. maj 1990 blev Mercandias skriftlige tilbud på de to ro-ro-færger modtaget. Tilbuddet var for en bareboart charterperiode på 8 år efter endt ombygning med en hyre på 26 mio. kr. pr. år, ved en ombygningspris på 115 mio. kr. Det bemærkedes i parentes, at der er tale om en ombygning som for Heimdal. Det bemærkedes endvidere i tilbuddet, at såfremt der skulle ske ændringer i den endelige ombygningspris, skulle bareboat hyren reguleres.

Mercandia tog tre forbehold for sit tilbud: For det første skulle ombygningen ske ved dansk værft; for det andet skulle der opnås 80% lån i Danmarks Skibskreditfond af ombygningsprisen og for det tredje skulle ombygningen/udlejningen godkendes af kommanditisterne på en ekstraordinær generalforsamling.

I et internt DSB-notat af den 18. maj 1990 påpegedes en lang række forhold vedrørende ro-ro-færgerne. Af disse skal nævnes:

»Der bygges sponsorer på skrog ca 60% af skroglængden, ca 170 t«

»Nye regler april 1990 for stabilitet skal opfyldes.dvs. større beg. stabilitet og større fribord, krængning m.v.«

»Intet dansk værft kan bygge to på det ønskede tidsrum«

»Samarbejde mellem danske værfter overvejes«

»Udenlandske værfter overvejes«

Kommentar

Bemærkningerne vedrørende værftssituationen viser, at DSB var opmærksom på den vanskelige værftssituation. Som det fremgår af afsnit 3.5 var DSB vidende om, at ombygning i udlandet ville have en negativ virkning på anpartshavernes afskrivningsmuligheder.

Den 1. juni 1990 udsendte Mercandia udbudsmateriale til Svendborg værft, Danyard, Fredericia Skibsværft og Århus Flydedok med henblik på tilbudsgivning senest den 22. juni 1990.

Den 8. juni 1990 spurgte folketingsmedlem Karl Hjortnæs trafikministeren, om ministeren kunne bekræfte, at

»skibsreder Per Henriksen har planer om at etablere en færgeforbindelse mellem Juelsminde og Kalundborg, og at DSB i konsekvens heraf har opgivet at chartre Mercandia-færger som afløsning af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« ?«.

Trafikministeren svarede følgende:

»Jeg kan oplyse, at rederiet Mercandia har søgt om og fået de respektive havnemyndigheders tilladelse til at etablere færgeoverfart mellem Kalundborg og Juelsminde. DSB har imidlertid ikke som konsekvens heraf opgivet at chartre Mercandiafærger til afløsning for færgerne Peder Paars og Niels Klim på Århus-Kalundborg overfarten. I de igangværende forhandlinger herom indgår også spørgsmålet om Mercandias påtænkte

sejlads mellem Kalundborg og Juelsminde. DSB undersøger dog fortsat andre muligheder for at chartre egnet erstatningstonnage til overfarten mellem Århus og Kalundborg«.

Den 13. juni 1990 meddelte Svendborg værft pány, at værftet ikke havde tilstrækkelig kapacitet til at medvirke i ombygningsopgaven af Mercandia-færgen.

Den 18. juni udsendte Mercandia diverse justeringer til det allerede udsendte udbudsmateriale til Danyard, Fredericia Skibsværft og Århus Flydedok. Århus Flydedok meddelte samme dag, at værftet ikke så sig i stand til at gå ind i projektet.

Den 19. juni 1990 udarbejdede DSB et internt »Notat om beregning af overfartstider for Mercandia 4/5 Ro-Ro ombygning«. I notatet opsummeredes konklusionerne således:

»1. På overfarten Kb-Ar vil manøvretiden for Mercandia ombygningen være lig tiden for PP/NK.

2. På overfarten Ar-Kb med 2 svaj vil manøvretiden være 4 min. længere for Mercandia ombygningen end for PP/NK.

3. KEH/SL konkluderer, at ombygningen i 3-propeller versionen på ligeud sejladsen hver vej er 3 min. hurtigere end PP/NK.

4. I dårligt vejr kan der let opstå forsinkelser af størrelsesordnenen 10 min. på grund af ombygningens ringe bovpropellereffekt....

5. ..., at ombygningen på overfarten Kb-Ar vil sejle med en max. belastningsgrad på 73 pct. og i modsat retning på 85 pct.

6. ..., at 2-propeller versionen med en ny - og den eksisterende motor ikke vil kunne opretholde den nuværende sejlplan,...«

Den 21. juni 1990 skrev Mercandia til DSB om DSB/ Mercandia samarbejde på Juelsminde-Kalundborg overfarten. Brevet var et svar på et DSB-forslag af 31. maj 1990, som indebar, at i en eventuel

samarbejdsaftale mellem Mercandia og DSB om chartring af færger til Århus-Kalundborg overfarten skulle indsættes en konkurrenceklausul, ifølge hvilken Mercandia skulle afstå fra besejling af ruter i konkurrence med DSB. Mercandia-rederiernes ledelse blev efter eget udsagn »ret så pikeret« over dette forslag. I svarbrevet refereredes endvidere følgende overvejelse:

> »DSB har selv »opsendt« en ballon om, at DSB jo kunne yde en form for »erstatning«, og her har vi udtalt, at 25 mio. kr. *ville være et lille beløb i forhold til det afsavn og de tab, vi ville lide ved ikke at opfylde de forpligtigelser og de aftaler, vi har indgået vedrørende færgeforbindelsen.* «

Ifølge samme brev havde DSB meddelt, at dette »beløb kunne man ikke finde«.

Af referat af internt møde i DSB af 15. juni 1990 fremgår, at DSB afviste tanken om at yde kompensation.

Den 26. juni 1990 meddelte Fredericia Skibsværft, at værftet måtte afstå fra at afgive tilbud. Fredericia Skibsværft tilbød Mercandia at stille værftets kalkulationer og indhentede tilbud fra underleverandører til disposition for rederiet. Den 28. juni 1990 meddelte Danyard, at værftet grundet andre aftaler ikke så sig i stand til at give projektet den nødvendige tekniske sagsbehandling.

Mercandia fremsendte et revideret tilbud den 6. juli 1990 om ombygning og bortfragtning af to ro-ro-færger. Ombygningsprisen androg 170 mio. kr. pr. skib og den årlige charterhyre 36 mio. kr. pr. skib ved en charterperiode på 8 år, såfremt ombygningen skete på et dansk værft, og 39,1 mio. kr. såfremt ombygningen skulle ske på udenlandsk værft.

Den 11. juli 1990 modtog DSB fra Mercandia et brev, hvori der blev redegjort for årsagerne til prisstigningerne på ombygningsprojektet. Der tales om en stigning fra 120 mio. kr. til 165 mio. kr. Forskellen på 45 mio. kr. forklares med brug af underleverandører (12 mio. kr.), påbygning af sponsons (15 mio. kr.), øgning af maskinkraften (12 mio. kr.) samt øgning af passagertallet fra 600 til 700 (6 mio. kr.). På grund af værfternes gode beskæftigelsessituation måtte man nu regne med at betale fuldt dækningsbidrag i modsætning til de tre tidligere ombygninger (Heimdal, Kraka og Lodbrog).

Mercandia sendte den 13. juli 1990 et endeligt tilbud til DSB, hvorefter ombygningsprisen andrager 170 mio. kr. og charterhyren 44 mio. kr. ved en charterperiode på 6 år. Samtidig blev der tilbudt en købsoption på 160 mio. kr. efter 8 års chartring.

Der ses ikke af akterne i DSB at være truffet egentlig beslutning om at opgive Mercandia projektet. De betydelige merudgifter i forhold til færgesalgsloven gjorde imidlertid, at DSB begyndte at overveje andre muligheder mere seriøst, jvf. kap. 4.

3.9. Forberedelse afindchartring af erstatningstonnage

Som omtalt i afsnit 3.2 blev DSB den 23. januar 1990 anmodet af trafikministeren om at indlede forhandlinger med Maerskbroker om salg af Peder Paars og Niels Klim. DSB opfordredes samtidig til

> »straks at søge passende erstatning til indsættelse på Kattegatruten, idet jeg forventer at få oplæg til alternativ betjening senest samtidig med et oplæg til salg af færgerne Peder Paars og Niels Klim. . . . .«

Køberinteressen var behersket og den 7. marts 1990 refereredes det i et internt notat:

> »Maersksales opfattelse er, at DKK 800 mio. kr. netto for de to færger er uopnåelig«.

Det bemærkedes videre, at der ikke pt. var alternativ færgetonnage - bortset fra ombyggede Mercandia ro-ro færger - i markedet til bareboatcharter under DKK 35 mio. kr. pr. år pr. færge. Om charterhyren på 26 mio. kr. pr. år, der var oplyst af Mercandia, blev sagt, at den ikke havde været realitetsforhandlet, hvorfor den endelige pris ville kunne ligge højere.

I slutningen af marts bevægede buddene fra Stena Line sig som omtalt opad samtidig med, at DSB's modbud bevægede sig nedad. Maerskbroker var opmærksom på DSB's forudsætning om egnet erstatningstonnage. Bortset fra »Darnia«, som fandtes uegnet, har

DSB ifølge akterne ikke undersøgt andre lignende muligheder (pris, fart) end Mercandia-færgerne i denne periode.

Den 3. april 1990 var forhandlingerne med Stena Line så langt fremskredne, at DSB i notat til trafikministeren og finansministeren kunne orientere om, at det var muligt at sælge til 730-750 mio. kr. hvorimod 800 mio. kr. ikke var opnåeligt. Som erstatningstonnage pegedes på Mercandia færgerne, ligesom der uspecificeret pegedes på anden tonnage, som en mulighed.

I kontrakterne med Stena Line siges i Appendix to Memorandum of Agreement, pkt. 20. Subjects:

»This Memorandum of Agreement is subject to:

A. The Buyers Board of Directors' approval and DSB management's approval, both declarable latest 2nd May 1990.

B. The Sellers arranging themselves with suitable replacement tonnage, declarable by the Sellers latest 15th May 1990.

C. Danish competent political authorities' (bevilgende myndigheder) approval latest 31st May 1990. «

Der tages således et forbehold gående ud på, at sælgerne (DSB) kan afbryde handelen senest den 15. maj 1990, hvis sælgerne (DSB) ikke forinden har fundet passende erstatningstonnage.

Den 20. april rettede DSB skriftlig henvendelse til Mercandia, hvori det blev tilkendegivet, at DSB ønskede en endelig aftale om at chartre to af Mercandiarederiets færger af Heimdal-typen, og indbød til møde herom den 23. april. Forud for denne skriftlige tilkendegivelse, var der i begyndelsen af april en kontakt til Mercandia vedrørende meromkostninger ved at forøge de pågældende færgers fart.

Kommentar
Et af de mest centrale elementer i hele hændelsesforløbet er beslutningen om at sælge Peder Paars og Niels Klim uden samtidig at have tilvejebragt erstatningstonnage. Trafikministerens brev til DSB i januar 1990 indeholder klart en anmodning om, at få oplæg til alternativ besejling senest samtidig med et oplæg til salg af færgerne. Overfor

trafikminsteren og finansministeren samt Kristelig Folkeparti pegedes på Mercandia-færgerne som en mulighed, ligesom der antydedes andre muligheder. Der blev ikke hejst faresignaler mod adskillelse af de to beslutninger. Der ses ikke af akterne på dette tidspunkt (begyndelsen af april) i DSB at have været bekymring for at adskille de to beslutninger.

I redegørelsen af 6. april 1990, som sendtes til MF Flemming Kofod-Svendsen siges det:

> »Idet der skal ske fortsat besejling af Århus-Kalundborg overfarten, har spørgsmålet om tidspunktet for aflevering af færgerne til køber ikke været uden betydning. Det er med køber derfor aftalt, at DSB kan vente med at levere færgerne indtil køreplanskiftet i maj 1991. Det vil give tilstrækkelig tid til at foretage ombygninger af indchartret tonnage og til at gennemføre de nødvendige tilpasninger af havne- og landanlæg i Århus og Kalundborg. Herved kan et færgeskift ske uden afbrydelse af sejladsen og uden synderlige ulemper for publikum.«

Efter alt at dømme opnåede DSB en efter omstændighederne god salgspris for Peder Paars og Niels Klim.

Hvis der skulle sælges, skulle der slås til i begyndelsen af april 1990, hvor der reelt kun var een køber tilbage i det realistiske prisleje.

Arbejdsgruppen har overvejet, om DSB kunne have tilrettelagt beslutningsprocessen således, at Folketingets beslutning om salg af færgerne var sket med viden om de faktiske vilkår for indchartring af erstatningsfærger inklusiv ombygning. Det vil sige, således som salgskontraktens ordlyd rummede mulighed for.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at Folketingets trafikudvalg var orienteret om, at der endnu ikke var indgået kontrakt eller aftale om indchartring af erstatningstonnage, jf. svar på spørgsmål 6 under lovforslagets behandling, som blev optrykt i trafikudvalgets betænkning over lovforslaget.

Der var tale om ombygning af en færgetype, som tidligere havde været ombygget på danske værfter. Bortset fra usikkerheden vedrørende motorarrangementet, var specifikationerne i det store og hele kendte i forvejen. Såfremt opretningen af specifikationerne var påbegyndt i be-

gyndelsen af april 1990, må det antages at have været indenfor mulighedernes rækkevidde - selv med en tilbudsfrist på 3 uger til værfterne -, at have haft værfternes ombygningstilbud inden den 15. maj 1990, således at Folketinget havde haft dette grundlag for beslutningen om salget af færgerne.

Usikkerheden vedrørende motorarrangementet kunne have været indarbejdet i specifikationerne som alternative løsninger, som senere måtte bero på modelafprøvning, således som det også skete i den senere udbudsforretning.

Ifølge kontrakten med Sten a Line skulle den politiske beslutning træffes inden den 31. maj 1990. Fristen blev efterfølgende udskudt til den 2. juni 1990.

Ud over at beslutningsgrundlaget ville have været sikrere, havde man teoretisk haft mulighed for at undgå at bringe sig i en åbenlys tvangssituation, som alle potentielt interesserede, værfter, mæglere, redere osv. kunne konstatere, nemlig at DSB havde solgt de eksisterende færger på Kalundborg-Århus ruten til levering et år senere uden sikkerhed for erstatningstonnage, samtidig med at det politisk var besluttet, at ruten fortsat skulle besejles i mindst 6 år endnu.

3.10. Økonomiberegningerne i forbindelse med færgesalgslo ven

Som forberedelse til udarbejdelsen af færgesalgsloven samt Folketingets behandling heraf gennemgik DSB i løbet af april 1990 økonomiberegningerne. Selvom lovforslaget med bemærkninger sendtes til trafikministeren den 20. april 1990, skete der i de følgende dage en fortsat rafinering af beregningerne, og beregningsnotat af 1. maj 1990 kan betragtes som slutproduktet af denne proces forud for lovens fremsættelse. I notatet påpegedes, at fraregnes kapitalomkostningerne, som ikke indgår i færgesalgsloven, er notatets mergevinst på 304 mio. kr. i »smuk overensstemmelse med den i lovforslaget anførte økonomiske mergevinst på over 300 mio. kr.«.

I bilag 2 er foretaget en gennemgang af DSB's beregninger af kapitalværdien ved alternativ besejling af Århus-Kalundborg overfarten, samt en oversigt over, hvem disse oplysninger er tilgået.

Ved en gennemgang af færgesalgslovens bemærkninger fås følgende økonomiske oplysninger:

- driftsindtægterne overstiger driftsudgifterne med ca. 25 mio. kr. årligt ved sejlads med Peder Paars og Nils Klim
- at salgsprisen for Peder Paars og Niels Klim er 740 mio. kr. som forfalder i 1991
- at rutens driftsresultat ændres til et underskud i størrelsesorden 15-20 mio. kr. årligt
- at der ved uændret sejlads med Peder Paars og Niels Klim frem til åbningen af den faste vejforbindelse over Storebælt i 1996 opnår en samlet økonomisk mergevinst på over 300 mio. kr. ved et salg af færgerne og indsættelse af erstatningstonnage fra sommeren 1991 frem til samme tidspunkt.

Det bemærkes, at det ikke udtrykkeligt er oplyst, at gevinstberegningen er en kapitalværdiberegning.

Under Folketingets behandling gives yderligere oplysninger om sammensætningen af driftsudgifterne.

Om kravet til oplysninger i lovforslagets bemærkninger siges det i statsministeriets cirkulære af 16. september 1966 i § 5:

> »Er der som grundlag for lovforslaget foretaget undersøgelse, herunder undersøgelse af administrativ praksis, statistiske bearbejdelser, økonomiske beregninger m.v., som er af betydning for vurdering af lovforslagets begrundelse og virkninger, bør der redegøres for undersøgelserne i bemærkningerne eller i bilag hertil.«

Kommentar
Det vil ofte bero på et skøn, hvor mange detailoplysninger, der bør medtages i et lovforslags bemærkninger. I det konkrete tilfælde kan det konstateres, at finansministeriet som var bekendt med de detaljerede kapitalværdiberegninger, og som ifølge cirkulære nr. 124 af 25. juli 1983 om udgiftspolitisk samordning og administrativ bedømmelse af love m.v. skal have lovforslag til gennemgang inden fremsættelse, ifølge det oplyste ikke havde bemærkninger til detaljeringsniveauet i bemærkningerne til færgesalgsloven.

Arbejdsgruppen er i det væsentligste enig i denne opfattelse, idet det dog bemærkes, at lovforslaget burde have indeholdt oplysning om, at udgiften til kommission til skibsmæglere og køber svarende til ca. 22 mio. kr. skulle fratrækkes salgsprisen på 740 mio. kr.

Det tilføjes iøvrigt, at en mere detaljeret redegørelse for de økonomiske forudsætninger kunne have foregrebet senere diskussioner om f.eks. charteraftalernes tidshorisont, den forventede salgspris for Peder Paars og Niels Klim i 1996 i alternativet med fortsat sejlads etc.

3.10.1. Ombygningsomkostninger

DSB havde i efteråret 1989 kontakt til skibsmægler med henblik på indchartring af egnet erstatningstonnage til Kalundborg-Aarhus overfarten. Der var ligeledes kontakt til Mercandia-rederiet i begyndelsen af december. Egnet tonnage angives at være ro-ro skibe, der kan sejle mindst 16 knob, og som har såvel person- og lastbilskapacitet, som passagerfaciliteter til mindst 500 personer.

Konklusionen af undersøgelserne var, at det ville være mest rentabelt at chartre skibe fra Mercandia, og ombygge disse til DSB-formål. Charterhyren blev efter foreløbige drøftelser med Mercandia anslået til ikke under 25 mio. kr. pr. skib årligt. Der blev internt i DSB stillet spørgsmålstegn ved, om denne hyre kunne holde for en nærmere undersøgelse, der tog såvel skibenes markedsværdi som de stigende markedspriser i betragtning. Man var tillige opmærksom på de stigende værftspriser for ombygning.

Den 8. februar 1990 afholdtes påny et møde mellem DSB og Mercandia. Initiativet var DSB's, der gerne ville diskutere, hvad Mercandia måtte kunne tilbyde af tonnage, til hvilke priser og med hvilke leveringsterminer.

Der foreligger ikke i DSB referat af det pågældende møde, men i et internt DSB-notat fra den 7. marts 1990 oplyses, at:

> »Mercandia har oplyst charterhyren for Merc Multiflex »Two-in-one« (Krakatype) til ca. DKK 26 mio. kr. pr. færge«.

Om ombygningen siges det, at den

> »vil kunne afsluttes fra Århus Flydedok inden årsskiftet 90-91, anslås til ca. DKK 115 mio. pr. færge«.

I begyndelsen af april 1990 blev der indgået aftale med Stena Line om salg af Niels Klim og Peder Paars. I forbindelse med opnåelse af den politiske accept heraf var der behov for en status vedrørende erstatningstonnage. I notat af 3. april peges på de to ro-ro færger af Heimdal typen. Ligesom for Heimdal og Kraka, som DSB allerede havde chartret, skulle også de to erstatningsfærger ombygges med faciliteter til at medtage ca. 500 passagerer. Der nævnes påny ombygningsomkostninger på 115 mio. kr. og ca. 25 mio. kr. i charterhyre pr. ombygget færge. Ombygningen ville »afhængig af mulighederne for adgang til værftskapacitet« kunne være foretaget primo 1991. Det oplyses endvidere, at ro-ro færgerne har en noget lavere sejlhastighed, hvilket betyder, at overfartstiden i givet fald måtte forlænges med 20 minutter.

Den 6. april 1990 sendte DSB et brev til Kristeligt Folkeparti som opfølgning på et møde den 5. april 1990. Med brevet fulgte en redegørelse af 6. april 1990 om aftalen om salg af Niels Klim og Peder Paars. Om erstatningstonnage oplyses:

> »ligesom disse færger (Heimdal og Kraka) skal også de to nævnte i givet fald ombygges med faciliteter til at kunne medtage ca. 500 passagerer og med kraftigere motorer, der kan sikre opretholdelse af den nuværende sejltid. En sådan ombygning er vurderet til at koste ca. 130 mio. kr. pr. færge og vil kunne være foretaget primo 1991. Bortfragter har angivet charterhyren for en således ombygget færge til ca. 27 mio. kr. pr. år«.

Vedrørende ombygningen hed det, at den

> »vil kunne ske på danske værfter, hvor det er vurderingen, at ombygningen kan indpasses i værfternes ombygningsprogrammer. En forespørgsel til Århus Flydedok, der har ombygget tidligere ro-ro færger, indikerer, at mindst en af de nye færger kan ombygges der«.

I en pressemeddelelse fra trafikministeren den 19. april 1990 om salget af Niels Klim og Peder Paars tales der om at chartre færger med plads til 5-600 passagerer.

Den 20. april 1990 rettede DSB henvendelse til Mercandia. Det bekræftes i brevet, at DSB ønskede en endelig aftale om at boatchartre to af Mercandiarederiernes skibe af »Heimdal-typen«, og at de

nærmere detaljer ville blive diskuteret på møde den 23. april. DSB henviste til Mercandias tidligere tilbud fra februar om hyre på 26 mio. kr. i 8 år.

> »Færgerne ønskes leveret den 1. maj 1991 i ombygget stand.... I den forbindelse henvises endvidere til drøftelse i denne måned mellem DSB og Mercandia Rederierne om at supplere eller udskifte færgernes hovedmotoranlæg for at øge færgernes fart«.

Den 23. april afholdes møde mellem DSB og Mercandia. Fra mødet findes håndskrevne noter, hvori bl.a. nævnes.

»- ombygningspris: 115 mio. kr. samme sæt tegn.«

»- Ar. Flydedok -«

»- værft løfte opgaverne?«

»- afskrivning på tilvækst er så begrænset til danske værfter.«

Ved henvendelse til en modeltank i Wien aftaltes modelforsøg den 23. og 24. maj med henblik på afklaring af behovet for ekstra motorkraft.

I dagene 9. til 10. maj var der kontakt mellem Mercandia og enkelte værfter. Den 10. maj oplyste Svendborg Værft, at det ikke ville deltage i tilbudsgivningen, da mandskabsbehovet ikke kunne opfyldes i den pågældende periode.

Den 14. maj 1990 afholdtes møde hos firma Knud E. Hansen A/S (KEH). Deltagerne var KEH, DSB og Mercandia. Det aftaltes at anvende den eksisterende kontraktspecifikation for ombygningen af 409 (Heimdal) dateret 13. oktober 1988 som bevis for ny ombygningsspecifikation.

En række ombygningsarbejder blev drøftet. Hvad angår apteringen til 600 passagerer, blev det beslutte at tage udgangspunkt i samme dækhusstørrelse som Lodbrog.

Den 15. maj 1990 var tre værfter - Århus Flydedok, Danyard og Fredericia Værft - indbudt enkeltvis til møde hos KEH. Efter det

oplyste deltog Mercandia, men ikke DSB i møderne. DSB er ikke i besiddelse af referat fra mødet.

Maskinanlæg

Den 23. maj 1990 foretoges modelforsøg i Wien. Både DSB og Mercandia var til stede. Og resultaterne søgtes straks omsat til fart, overfartstid og ombygningspriser. I et håndskrevet papir fra DSB's akter, dateret den 23. maj 1990 under overskriften Ro-Ro Projekt Århus Kalundborg, er foretaget en sammenligning mellem de tre muligheder, som senere indgik som alternativer i de specifikationer, som udsendtes til værfterne med henblik på tilbudsgivning den 1.juni 1990:

(uddrag)

Motorarrangement[1])	Overfartstid incl. 15 min. manøvretid	Merpris mio. kr.
Pkt. 18[2])	3 t. 09 min.	0,0
Pkt. 19[3])	3 t. 06 min.	12,3
Pkt. 22[4])	3 t. 02 min.	11,7

[1]) Pkt. refererer til udbudsmateriale af 1. juni 1990.
[2]) Denne løsning gik ud på at flytte den ex. motor på 3.600 BHK ud i siden og indsætte en ny motor på 4.400 BH K i den anden side.
[3]) Denne løsning gik ud på at indsætte to nye motorer på hver 4.400 BHK.
[4]) Den løsning gik ud på at bevare den hidtidige hovedmotor på 3.600 BHK og indsætte to nye motorer i hver side på 4.400 BHK.

Note. Der indgik endnu et motorarrangement i papiret, nemlig to nye motorer på hver 5.880 BHK. Denne løsning skønnedes at koste 23,7 mio. kr. med en overfartstid på 2 t og 58 min. Denne løsning indgik ikke i det senere udbudsmateriale.

Der foreligger yderligere et håndskrevet notat vedrørende de tre alternative motorarrangementer, dateret den 31. maj 1990.

(uddrag)

Motorarrangement	Overfartstid incl. 20 min. max. manøvretid	Merpris mio. kr.
Pkt. 18	3 t. 12 min.	0,0
Pkt. 19	3 t. 11 min.	11,6[1])
Pkt. 22	3 t. 06 min.	8,3[1])

[1]) Bruttoomkostningerne er de samme som i 23. maj oversigten. 131. maj oversigten er tilsyneladende fratrukket salgsværdi af hjælpemotor, 1,4 mio. kr. i pkt. 19 og 22 og besparelse på agterstævn på 2 mio. kr. i pkt. 22.

DSB har oplyst, at »Merpris« i de to oversigter er i forhold til Mercandiatilbuddet på 115 mio. kr.

De samlede ombygningsomkostninger

Der er fire elementer, som påvirker de samlede ombygningsomkostninger:

1. En ombygning som Heimdal.

2. Forøgelse af motorkraften i forhold til Heimdal fra ca. 16 knob til 17,2 knob.

3. Forøgelse af passagerkapaciteten fra 500 til 600.

4. Påbygning af en sponsons.

Et beløb på 115 mio. kr. pr. færge i forventede ombygningsomkostninger blev efter alt at dømme oplyst af Mercandia overfor DSB på mødet den 8. februar 1990. Ombygningen ville ifølge det for DSB oplyste kunne afsluttes fra Århus Flydedok inden årsskiftet 1990-91 til ca. 115 mio. kr. pr. færge. Den 23. april 1990 præciseredes overslaget til »samme sæt tegn.«, og i det skriftlige tilbud den 17. maj 1990 en ombygning som m.v. Heimdal.

Der synes gradvist at være sket en ændring af værftssituationen. Den 8. februar blev det tilsyneladende forudsat, at begge skibe kunne ombygges på samme værft, nemlig Århus Flydedok. Den 3. april 1990 blev afleveringen forskudt til primo 1991 »afhængig af mulighederne for adgang til værftskapacitet«. Den 6. april 1990, efter fornyet kontakt til Mercandia, taltes om, »at mindst en af færgerne kunne ombygges på Århus Flydedok«. Den 23. april rejstes der tvivl om, hvorvidt Århus Flydedok kunne løfte opgaven, ligesom det blev klart, at der kun kunne blive tale om ombygning af Mercandiafærgerne på danske værfter på grund af skattereglerne.

Den 25. april 1990 blev det klart for DSB, at der måtte arbejdes med 2 værfter. Den 14. april 1990 meldte Svendborg Værft fra til udbudsrunden.

Mercandias tilbud af 17. maj 1990 viser, at der i realiteten alene var tale om, at charterhyren ville blive 26 mio. kr. pr. år, såfremt en ombygning »som Heimdal« kunne foretages for 115 mio. kr. Skete der

ændringer i ombygningspris, reguleredes hyren. Finansieringsforudsætningerne var baseret på ombygning på dansk værft. Med andre ord skete der i løbet af foråret en stramning af værftsforudsætningen - fra at begge skibe kunne ombygges på eet værft og at der dermed opnås søsterskibseffekt, blev det klart, at der skulle to værfter til at løse opgaven, at højst tre danske værfter kunne komme på tale, og at ombygningen af skattemæssige grunde ville blive fordyret, hvis den skulle foregå i udlandet.

Arbejdsgruppen har afholdt møde med den medarbejder i Knud E. Hansen A/S, som i 1990 deltog i udarbejdelsen af udbudsmaterialet. Denne har efterfølgende i et notat til arbejdsgruppen af 6. december 1993, optrykt som bilag 3 A, opgjort den kalkulerede merudgift for de tre ombygningselementer i forhold til Heimdal ombygningen til 25-30 mio. kr. Heri indgår den motorløsning, hvorefter den eksisterende hovedmotor flyttes ud i siden og der indsættes en ny i den anden side (pkt. 18 i specifikationen). Det er oplyst, jf. bilag 3 B, at denne merudgift skal ses i forhold til den realiserede ombygningspris i forbindelse med Heimdals ombygning i 1989. Denne ombygningspris er overfor arbejdsgruppen oplyst til 87,5 mio. kr. Sammenstykningen af disse oplysninger rører til et prisoverslag på (87,5 mio. kr. + 25-30 mio. kr.) 112,5 - 117,5 mio. kr.

Arbejdsgruppen har modtaget kopi af et brev til DSB af 16. december 1993 fra direktør Jens Stephensen, der var direktør på Århus Flydedok A/S i maj i990. Brevet er optrykt som bilag 3 C. Heri er efter erindringen gengivet et prisoverslag, som i følge det oplyste indgik i drøftelserne med DSB maj 1990. Slutresultatet af prisoverslaget er 115-120 mio. kr. »under normale omstændigheder«, d.v.s. svarende til ovenfor nævnte overslag.

Det centrale i overslaget er, at der i Heimdalombygningen i 1988 indgik et relativt dyrt motorarrangement med såkaldte assimutmotorer samt påbygning af et særligt fenderarrangement. Disse elementer kunne spares i 1990. Dette indebar, at en del af den planlagte ombygning kunne foretages uden merudgifter i forhold til en »ombygning som Heimdal«.

Arbejdsgruppens formand har haft møde med direktør Jens Stephensen, som har oplyst, at DSB i maj 1990 var bekendt med dette prisoverslag, jf. bilag 3 D.

Arbejdsgruppens formand har ligeledes drøftet prisoverslaget med teknisk direktør Svend E. Hansen, som i maj 1990 var teknisk direktør i Mercandia Rederierne, jf. bilag 3 E.

Lægges til prisoverslaget en merudgift på ca. 10 mio. kr., som et resultat af den foreløbige konklusion af modelforsøgene i Wien den 23. maj 1990, kan den samlede ombygningspris holdes inden for det skøn på 130 mio. kr., som var indeholdt i færgesalgsloven.

Dette udgiftsoverslag kan betragtes som den kalkulerede ombygningspris under normale omstændigheder d.v.s. hvor et større antal danske og udenlandske værfter indbydes til at afgive tilbud. Der er ikke i prisoverslaget søgt taget højde for en ekstraordinær konkurrencesituation, hvor kun tre danske værfter (kunne) indbydes til at afgive tilbud, og hvor to skulle deltage i arbejdet for at opgaven kan løses indenfor tidsfristen.

Kommentar
Det har i pressen været nævnt, at DSB allerede under færgesalgslovens behandling i Folketinget blev klar over, at en ombygningspris på 130 mio. kr. pr. færge ikke kunne holde, såfremt kravet om uændret overfartstid skulle opfyldes.

Arbejdsgruppen har ikke fundet grundlag for at bekræfte denne antagelse. Der findes ikke DSB-dokumenter fra april-maj 1990 indeholdende elementerne i prisoverslaget på 130 mio. kr. Men sammenstykningen af dokumenter fra 1990 med oplysninger afgivet til arbejdsgruppen af DSB's daværende samarbejdspartnere synes at bekræfte et overslag i maj 1990 på omkring 130 mio. kr., som sandsynliggjorde opretholdelse af overfartstiden - vel at mærke, når der sås bort fra den vanskelige værftssitutation.

Som nævnt i afsnit 3.7 blev denfg. trafikministers kommentar til ombygningsomkostningerne efterlyst under 2. behandlingen af færgesalgsloven den 29. maj 1990 på baggrund af oplysninger i pressen, der så vidt det kan bedømmes beroede på en misforståelse. I betragtning af den for DSB uheldige konkurrencesituation på værftsområdet havde en mindre kategorisk besvarelse af spørgsmålet om ombygningsomkostningerne nok været på sin plads. Hensynet til ikke selvstændigt at påvirke tilbudsafgivningen gennem besvarelsen af spørgsmålet, ses ikke af akterne at have indgået i overvejelserne. Besvarelsen baseredes på et notat fra DSB.

3.10.2. Reservation til 200 passagerer uden bil
Med indsættelsen af mindre færger end Peder Paars og Niels Klim med lavere passagererkapacitet måtte det forventes, at der hyppigere måtte afvises passagerer på grund af den lavere kapacitet. I internt DSB-notat af 1. maj 1990 oplystes det, at DSB's topledelse havde anmodet om en vurdering af økonomien, såfremt der på ro-ro-færgerne forhåndsreserveredes plads til 200 passagerer over landgangen (dvs. togpassagerer).

Dette ville indebære, at der på årligt ca. 180 afgange måtte afvises i alt 18.000 personbiler på grund af sammenfald i efterspørgslen. Indtægtstabet herved blev opgjort til 5 - 6 mio. kr.

Nutidsværdien heraf, opgjort medio 1990, udgør ca. 22 mio. kr.

Planerne om at forhåndsreservere et antal pladser til de billøse rejsende blev af trafikministeren nævnt under Folketingets behandling af færgesalgsloven.

3.10.3. Havneombygninger
Som følge af indsættelse af andre færger på Kalundborg-Århus overfarten, skulle der ske ændringer af færgelejerne.

I tilknytning til behandlingen i Folketinget af SF's beslutningsforslag, B 26, om opretholdelse af færgerne Peder Paars og Niels Klim på Kalundborg-Århus overfarten, oplyste trafikministeren i et svar på spørgsmål 3 - 5, at den samlede pris for ombygning af færgelejerne i Århus og Kalundborg forventedes at udgøre ca. 25 mio. kr.

Dette udgiftsskøn på 25 mio. kr. er ligeledes indeholdt i internt DSB-notat af 7. marts 1990.

I brev af 5. december 1989 fra trafikministeren til MF Arne Melchior oplyste ministeren, at havnefonden i Århus

> »på 15 mio. kr. kan alene udnyttes, hvis der skal ske større udvidelse af anlæggene i Århus Havn. Og det skal der formentlig ikke - uanset hvilke færger, der betjener ruten«.

En vurdering af mulighederne for at anvende »havnefondsmidlerne« foretaget i september 1990 kom til samme resultat. Ikke desto mindre indgik udgifterne til havneombygninger med ca. 10 mio. kr.

i 1. maj 1990-notatet, ligesom dette beløb var indeholdt i svaret på spørgsmål 1 fra trafikudvalget under færgesalgslovens behandling.

Korrigeres der for dette forhold, må kapitalværdigevinstberegningen belastes med 15 mio. kr.

3.10.4. Konkurrence fra ny Mercandia-rute

Under forhandlingerne med Mercandia-rederierne i foråret 1990 blev det klart, at Mercandia havde indgået en aftale med Juelsminde og Kalundborg om besejling af denne overfart fra 1. november 1991 og fem år frem. DSB fandt det problematisk at indgå en eventuel aftale om chartring af færger fra Mercandia, såfremt planerne realiseredes. DSB forsøgte derfor i forhandlingerne med Mercandia om indchartring af erstatningstonnage at få indføjet en konkurrencebegrænsningsklausul i samarbejdsaftalen. Forventningerne om en ny Mercandia-rute Juelsminde-Kalundborg blev nævnt under Folketingets behandling af færgesalgsloven.

Selvom man gør den forudsætning, at denne konkurrerende rute også ville være kommet under fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim, må det alligevel forventes, at konkurrencen fra denne rute i højere grad ville berøre DSB under sejlads på Kalundborg-Århus overfarten med den forventede erstatningstonnage af Heimdal-typen end ved fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim. Dette hænger sammen med, at konkurrencen fra den ny Kalundborg-Juelsminde overfart især ville vedrøre lastbiltrafikken. Da kapaciteten til lastbiler ville være større på erstatningsfærgerne - og dermed andelen af indtægterne der ville komme fra lastbiler - end på Peder Paars og Niels Klim, måtte det forventes, at konkurrencen ville ramme erstatningsfærgerne stærkest.

Arbejdsgruppen har ikke søgt at skønne over den økonomiske virkning på kapitalværdiberegningerne af denne konkurrence, men det må antages, at dette forhold reducerer kapitalværdigevinsten ved færgebyttet.

Kommentar

Beregninger af den type, som lå til grund for de økonomiske overslag i færgesalgsloven, er ifølge sagens natur behæftet med usikkerhed. At der var tale om skøn blev nævnt af trafikministeren under Folketingets behandling af færgesalgsloven.

Ved arbejdsgruppens gennemgang af de økonomiske overslag, er der peget på nogle forhold, som på daværende tidspunkt internt overvejedes i DSB, og som ville have påvirket kapitalværdigevinsten ved færgesalget negativt, hvis de havde været medregnet. Det gælder ombygningsomkostninger i lyset af værftssituationen, reservation til togpassagerer og havneombygninger samt forventet konkurrence fra en ny Kattegatrute. Det ses ikke af akterne, hvorvidt trafikministeren var orienteret herom.

Kapitel 4

Fra færgesalgslovens vedtagelse til indgåelse af samarbejdsaftaler

4.1. DSB modtager tilbud fra Blæsbjerg

Med færgesalgslovens vedtagelse den 1. juni 1990 forelå hjemlen til at sælge Peder Paars og Niels Klim i overensstemmelse med DSB's kontrakt med Stena Line af 5. april 1990.

Situationen primo juni 1990 var således, at der forelå bindende kontrakt om salg af Peder Paars og Niels Klim, men der var ikke sket afklaring af spørgsmålet om erstatningstonnage.

Den 12. juni 1990 modtog DSB tilbud fra firmaet Marine Projects K/S ved Niels Blæsbjerg om at bareboat-chartre færgen Nordic Hunter for en periode på 8 år. Færgen lå på daværende tidspunkt på værft i Bremerhafen, hvor den kunne inspiceres. I følge tilbuddet havde rederiet (den daværende ejer) meddelt Blæsbjerg, at man kun ville modtage »firm offers in excess of USD 18 mill.«

Vedrørende levering fremgår følgende af tilbuddet:

> »Senest 1.4.91 som besigtiget »as is«. Vi forudsætter, at en ombygning og upgrading til DSB-standard foretages efter levering fra rederiet, således at bareboat-chartret er i kraft under værftsopholdet«.

Om raten siges:

> »Baseret på en købspris på USD 18,5 mill, kan vi tilbyde Dem en bareboatrate på USD 13.000 pr. dag. Vi er villige til at drøfte en anden valuta efter Deres valg. Bareboat-raten vil være at justere + /- i forhold til den endelige kontrakt-købspris.

Såfremt rederiet skal finansiere ombygningen og upgrading til DSB-standard, vil dette blive pålagt basisraten proportionalt fordelt over charterperioden«.

Om ombygning siges:

»Upgrading og ombygning af skibet kan foregå i DSB-regi, og alle forhandlinger kan foregå direkte mellem DSB og det pågældende værft, dog således at væsentlige ændringer udover de i ombygningsspecifikationen nævnte punkter skal aftales mellem rederiet og DSB«.

Samme dag blev raten ændret til USD 11.850 pr. dag.

Den 19. juni 1990 afholdtes der ved DSB's Rederidevisions tekniske ledelse inspektion af M/S Nordic Hunter i Bremerhafen.

DSB udarbejdede den 20. juni 1990 et 1 1/2 side notat om inspektionen. Af notatet fremgår bl.a følgende:

»DSB konkluderede efter inspektionen, at skibet ville være særdeles egnet for Kalundborg - Århus overfarten.

Spørgsmål vedr. skibets fart skal dog dyrkes nærmere, idet rederiet kom med divergerende oplysninger herom, og ikke på stedet kunne garantere DSB, at den ønskede fart kunne overholdes.

Ligeledes skal krav fra Søfartsstyrelsen undersøges nærmere, herunder specielt krav for lækstabilitet.«

DSB udarbejdede den 25. juni 1990 et internt notat om »Prisforhold omkring chartring af ro-ro-færger til Kb-Ar«. Notatet konkluderede:

»DSB kan ikke opnå en positiv kapitalværdi på chartring af hverken Mercandia-færger eller »Nordic Hunter«, hvis den samlede charterhyre pr. færge overstiger ca 29 mio. kr. pr. år. Det må derfor tilstræbes at chartre »Nordic« Hunter til en pris ikke over 12300 usd pr. dag«.

4.2. DSB anmoder om at kunne disponere efter utraditionelle metoder

Den 4. juli 1990 fremsendte DSB til trafikministeren et notat af 2. juli 1990 udarbejdet til finansministeren. I notatet redegjorde DSB for problemer vedr. erstatningstonnage. Det fremgår således, at:

> »Denne chartring [af to færger tilsvarende Kraka og Lodbrog på Storebælt fra Mercandia] er blevet kompliceret af to forhold. *Dels* har en forpligtende forespørgsel til de danske værfter vist, at ingen - ej heller Dannebro Værft i Århus - har kapacitet til indenfor det næste år at ombygge Mercandias skibe.... *Dels* har Per Henriksen besluttet at indsætte to eller flere af Mercandias superflex-færger (Vognmandsrutens overskudsfærger) på ruten Kalundborg-Juelsminde i direkte konkurrence med DSB's Århus-Kalundborg rute og Difko's Odden-Æbeltoft rute«.

Og videre :

> »DSB arbejder videre med forskellige løsningsmuligheder.....dels muligheden for, at flere danske værfter i fællesskab kan løse ombygningsopgaven, dels en undtagelse for kravet om ombygning i Danmark i forbindelse med chartring af de kommandistejede færger, dels muligheden for at Mercandia køber kommandisterne ud og udchartrer færgerne til DSB.
>
> Endelig arbejder DSB med alternativ tonnage og herunder med en særdeles velegnet bulgarsk færge, som er til en rimelig salgspris men imidlertid ikke kan chartres. Muligheden for at lave en mellemhandlerløsning, hvor et dansk rederi køber og chartrer til DSB, undersøges. Den endelige løsning kræver to færger hvorfor muligheden for at chartre søsterskibet eller anden færge undersøges samtidig«.

Og videre:

> »Et smertefrit forløb med indsættelse af to erstatningsfærger 1. juni 1991 kræver, at der er truffet aftale om chartring af skib og ombygning inden 1. august 90. De hidtidige erfaringer med

samarbejdet med redere i dagens blomstrende marked for brugt tonnage viser et stort behov for at komme hurtigt med bindende kontrakter.«

Afslutningsvist anmoder DSB om:

»mulighed for i det videre forløb - om nødvendigt og på økonomisk acceptable vilkår -, at kunne disponere ved utraditionelle metoder. Det drejer sig om følgende to ikke tidligere anvendte metoder:

- At DSB evt. kan købe en færge mhp nødvendig ombygning og *enten* lade DSØ A/S forestå ejerskabet og udchartre til DSB *eller* lade færgen indgå i et fremtidigt fælles A/S med Difko A/S på Kattegat.

- At DSB evt. chartrer over en 8-årig periode, dvs. længere end til 1996 hvilket kan nødvendiggøre en i branchen almindelig kendt viderechartring efter 1996.«

Finansministeriet fastlagde den 4. juli 1990 følgende strategi: DSB skulle parallelt forfølge følgende:

- »DSB bør først og fremmest gå videre med undersøgelserne omkring ombygning af Mercandia-færgerne og de omkostninger, der samlet set er forbundet hermed samt øvrige chartringsmuligheder.

- DSB bør samtidigt have tilslutning til at forhandle med mægler om køb af den bulgarske færge, dels for at kunne presse Mercandia og dels for at vurdere, om det alt i alt vil være en billigere løsning, sådan som de foreløbige vurderinger tyder på. Der bør under alle omstændigheder opstilles en alternativ vurdering af mulighederne.

- Et køb af en ny færge bør i givet fald finansieres direkte over finansloven uden fordyrende mellemled«.

I en påtegning på notatet understregedes nødvendigheden af, at der uanset valg afløsning skulle være den nødvendige tid til at sikre den politiske accept.

Der foreligger ikke - hverken i finansministeriet eller DSB - dokumenter, som belyser hvorledes og i hvilket omfang finansministeriets holdning er kommunikeret til DSB. Da finansministeriets notat af 4. juli 1990 indeholder oplysninger om bl.a prisen på den bulgarske færge, som ikke er indeholdt i DSB's forelæggelsesnotat, må det antages, at der har været mundtlig kontakt mellem DSB og finansministeriet.

4.3 Fornyet besigtigelse af Nordic Hun ter og indgåelse af samarbejdsaftale

Den 4. juli 1990 foretog DSB tanksyn på Nordic Hunter i Bremerhafen. Synet blev beskrevet i et internt DSB-notat af 5. juli 1990. Der blev ingen sammenfattende konklusioner foretaget, men det blev tilkendegivet, at i sammenligning med de synede Mercandia ro-ro skibe var tankene på Nordic Hunter i betydelig bedre stand. Om den generelle tilstand i øvrigt oplystes:

> »*Udenbords:* Nymalet, God. Enkelt indtrykning på fenderliste stb midtskibs.
>
> *Indenbords* .laster, dæk og sider i fin stand. Dækkene uden særlig buledannelse, svært og godt bygget.«

Søfartsstyrelsen synede Nordic Hunter i Bremerhaven den 4.-5. juli 1990 med henblik på:

> »indførelse under dansk flag som passagerskib mellem danske havne«

Søfartsstyrelsen skrev i rapport på 5 sider af 10. juli 1990 til Marine Projekt K/S - som havde bestilt synet - herom. Af rapportens »afsluttende bemærkninger« fremgår følgende:

> »Radioinstallationerne blev ikke gennemgået, da der ikke deltog en radioinspektør i synet.
>
> Synet havde ikke omfang og dybde som et 1. hovedsyn, da

- der var begrænset tid til synet

- afprøvninger blev ikke foretaget

- fornøden dokumentation ikke kunne fremskaffes og

- skibet ikke var bemandet af en driftsbesætning med detaljeret kendskab til skibet.

Det skal tilføjes at overstående ikke er en fuldstændig oplistning af krav, der vil blive stillet ved skibets overgang til dansk flag, ligesom der for nogle af de nævnte afvigelsers vedkommende, ved en yderligere dokumentation og vurdering vil kunne opnåes accept af, at afvigelsen er ækvivalent med kravet«.

Den 11. juli 1990 afholdtes der møde mellem DSB og Blæsbjerg. Der foreligger et memo fra mødet, formentlig udarbejdet af Blæsbjerg.

Ifølge memo'et var ejeren af Nordic Hunter Swedish Gulf Line Shipping AB, Goeteborg og køberen Car-Pax A/S or Nominee, Århus. Prisen var nu steget til USD 19,9 mio. kr. og skibet kunne leveres til køber 1 .-10. august 1990. Leveringsomkostninger blev anslået til USD 1,00 mio.

Om »Bareboat Charter til DSB« siges bl.a. :

»Periode: 8 år

Charterhyre: Charterhyren betales i DKK.

Ombygning til DSB-standard: Anslået 3 mdr.

Pris: Anslået ca. DKK 60 mill, som tillægges købspris, incl. leveringsomkostninger og finansieres af reder Car-Pax A/S og betales af DSB over charterperioden.

Endelig ombygningspris +/- DKK 60 mill, fastsættes senere og reguleres over charterperioden.

Levering: »As is« and inspected by DSB in Bremerhaven

Leveringstidspunkt: 1.-10.8 1990 i Bremerhaven«.

Memoet omtaler en købsoption til DSB efter 4 år, og foreslår iøvrigt, at ombygningsomkostningerne skal afskrives fuldt ud i charterperioden.

Den 12. juli 1990 bekræftede Blæsbjerg skriftligt følgende:

> *»Vedr.: Projekt »Nordic Hunter«*
> Idet vi refererer til vort behagelige møde i går på Deres kontor, vil vi gerne bekræfte vor interesse for at medvirke til køb og finansiering af ovennævnte skib under følgende forudsætninger:
>
> 1. Vi foreslår et åbent og loyalt samarbejde med DSB omkring de forskellige finansieringsmuligheder, således at forstå, at hensigten er ved fælles hjælp at fremskaffe billigst mulige finansieringsmodeller til gavn for projektet. Begge parter har pligt til at dokumentere alle beregninger i forbindelse hermed, ligesom alle kontraktdokumenter vedrørende køb af skib, finansiering og beregnet dækningsbidrag skal være tilgængelige for DSB.
>
> 2. Rederiet er forpligtet til at deponere alle ydelser, som betales af DSB under kontraktperioden på en sikringskonto i Aktivbanken, hvorpå der kun kan disponeres til betaling af ydelse på finansiering til finansieringsgivende bank (Skibskreditfonden) bortset fra beløb til administration og andre driftsudgifter, som på forhånd oplyses.
>
> 3. Der skal skrives »side letter« på følgende uafklarede punkter:
>
> a. Rederiet skal være forpligtiget til at anbringe ejerskabet i et selskab, hvor afskrivningsmulighederne kan anvendes, og DSB skal efter nærmere aftale tilgodeses i disse ekstraordinære fordele gennem en reducering af bareboat-raten. Regulering af dette tal skal finde sted, når den endelige selskabskonstruktion og finansiering i øvrigt er bragt på plads.
>
> b. Der skal aftales en reguleringsfaktor på bareboathyren, så snart endelig finansiering incl. ombygning er bragt på plads. Dvs. at den bareboat-rate, som nødvendigvis må aftales nu, er foreløbig og skal reguleres som ovenfor anført.

4. Vi vedlægger vore beregninger over en finansieringsmodel, som ikke har taget hensyn til eventuelle skattefordele.

   I modellen indgår, at DSB deponerer 30 mill. kr. fra dag 1 indtil udløbet af år 6, hvorefter beløbet anvendes til betaling af de sidste 2 års bareboat-hyre.

   I vore beregninger har vi regnet med månedlige forudbetalinger af bareboat-hyren. Hvis vi ændrer denne betalingsform til f.eks. 6 mdrs. forudbetaling, vil den årlige bareboat-hyre kunne reduceres med ca. 1 1/2 mill, til 30,5 mill. Hvis man vil have en yderligere reducering, kan dette ske ved, at udvide forudbetalingen af bareboat-hyren til f.eks 9 eller 12 mdr.

5. Vi har regnet med en residual value på 25% af skibets købspris uden ombygningsomkostninger, som afskrives til 0.«

Den 11. juli 1990 var der planlagt prøvetur med Nordic Hunter fra Motorenwerke i Bremerhafen. Prøveturen blev aflyst. Af et internt notat fra DSB af 13. juli 1990 om prøveturen fremgår bl.a følgende:

»Ved ank til området nær Helgoland blev prøveturen aflyst af DSB med henvisning til, at hovedmotorerne ikke kunne belastes tilstrækkeligt for at opnå den krævede fart, hvilket bl.a skyldtes:

1. 24 stk. »fuel injektor pumps« var defekte

2. 4 stk. turboladere til hovedmotorerne havde ikke den nødvendige driftstilstand«

Og endvidere:

»På broen konstateredes, at hastigheden målt på log, radar og decca ikke stemte overens, og at radioudstyret var mangelfuldt. Navigationsudstyret i øvrigt under DSB's standard«.

Afslutningsvis fremgår følgende:

»Under forudsætning af, at vi opnår den krævede fart og tilfredsstillende bak- og manøvreegenskaber, anses skibet dog for

velegnet til ombygning til brug for Århus-Kalundborg overfarten«.

Efter det oplyste blev fartprøven gennemført den 22. juli 1991 med tilfredsstillende resultat. Der foreligger ingen prøverapport herfra.

Af de foreliggende akter fremgår ikke interne DSB dokumenter indeholdende overvejelser om det eventuelle samarbejde med Blæsbjerg Marine, den (særlige) charterkonstruktion, finansiering, overslag over ombygningsomkostninger eller værftskapacitet.

Af korrespondancen med DSB's advokat af 24. juli 1990 fremgår, at samarbejdsaftalen blev gennemgået og kommenteret. Det er efterfølgende blevet oplyst, at DSB's advokat modtog endeligt udkast til samarbejdsaftalen, certepartiet, bilag A og brevet om købsoption, samt deltog i underskrivelsen af samarbejdsaftalen m.v.

Tre dage efter den tilfredsstillende fartprøve, nemlig den 25. juli 1990, indgik DSB samarbejdsaftale med Blæsbjerg om Nordic Hunter/Ask.

Ligeledes den 25. juli 1990 indgik DSB aftale med Blæsbjerg om købsoption. Følgende fremgår af DSB's brev til Blæsbjerg - som blev underskrevet af begge parter den 25. juli 1990:

»I forbindelse med vor indgåelse af samarbejdsaftale og bareboat certeparti vedrørende ovennævnte skib beder vi Blaesbjerg Marine A/S på vegne Arka Marine K/S som ejer af skibet ved returnering af kopi af vedlagte brev bekræfte følgende aftale:

Ved certepartiets udløb har DSB option på at erhverve skibet for en pris af 35% af skibets basispris, hvorved forstås skibets anskaffelsespris før ombygning... med tillæg af anskaffelsesomkostninger, inkl. leveringsomkostninger...

Såfremt DSB ikke ønsker at udnytte købsoptionen, og såfremt ejerne ved salg til uafhængig tredjemand opnår en salgspris for skibet, der er mindre end optionsprisen, forpligter DSB sig til at udbetale ejerne differencen, dog maximum et beløb svarende til 10 pct. af den fornævnte basispris.«

Samarbejdsaftalen blev indgået uden forbehold for de bevilgende myndigheders tilslutning. Det bevillingsmæssige spørgsmål er behandlet i afsnit 4.7.

DSB udarbejdede den 27. juli 1990 et internt notat om »Overslag landanlæg, fase 0«, hvoraf det fremgår (bilag), at udgifterne til havneanlæg i Kalundborg og Århus beløber sig til i alt 26,5 mio. kr. Det fremgår af notatet, at:

> »Såfremt det kun bliver færger af »Nordic Hunter«-typen vil det formentlig reducere anlægsomkostningerne i Kb.«

DSB skrev til Blæsbjerg den 27. juli 1990 om »Indkøb af større komponenter, Nordic Hunter«. Det fremgår bl.a heraf, at:

> »Den indikerede leveringstid [på ramper og en ekstra hjælpemotor] på 5-6 måneder er for lang og skal forhandles ned til 4-5 måneder, for at kunne nå ombygningens færdiggørelse. DSB medvirker gerne.«

Samme dag sendte DSB »Kravspecifikation til ro-ro færger, Kalundborg-Århus overfarten« til Blæsbjerg. Det fremgår bl.a heraf, at:

> »Hovedmaskineri tilstrækkelig for 17,5 knob ved 85 pct. belastning, enkelt eller dobbelskruet«, og at:
>
> »Skibet skal være velegnet til samsejling med nuværende tonnage på Kb Ar ovf.«

Den 31. juli 1990 meddelte DSB den finansierende bank, at DSB var indstillet på at bekræfte en række betingelser, som samme dag var modtaget fra banken via Blæsbjerg.

Gennemgang af klasseinspektioner

I DSB's akter findes en inspektions-rapport vedrørende m.v. Serdica (senere Nordic Hunter/Ask) dateret den 14. februar 1990, udarbejder af Aalmar Surveys Ltd., London, for Hornet Shipping Co., Stockholm. Rapporten er udarbejdet på basis af Lloyd's Register of Shipping og Bureau Veritas. Ifølge det oplyste blev rapporten udleveret til DSB under besigtigelse af skibet den 19. juni 1990 jf. afsnit 4.1.

Af rapporten fremgår det utvetydigt, at der i skibets 8-årige levetid havde været ikke så få problemer (»quite a few problemes«) med hovedmaskineriet.

I konklusionen siges (frit oversat):

> »Hovedmaskinerne synes at have haft flere problemer end gennemsnittet, idet styrbords hovedmotor tre gange er eksploderet i krumtaphuset siden idriftsættelse, mens begge maskiner i et stort antal tilfælde har haft korrosion og revner i cylinderdækslerne, hvilket stadig er uløst.

Herudover rapporteres der om en lang række andre reparationer, bl.a. efter ildebrande i maskinrummet.

Det oplyses endvidere, at klassifikationsselskabet ikke har udestående krav til maskineriet. Betydning heraf er beskrevet i bilag 4, udarbejdet af Søfartsstyrelsen.

Rapporten omtaler ingen alvorlige skader på skibsskroget.

Der findes ifølge DSB ikke akter i forbindelse med indchartringen, hvori rapporten er kommenteret.

Det bemærkes, at Ask i 1993 havde et alvorligt maskinhavari i bagbords hovedmotor. DSB valgte at udskifte begge hovedmotorer for ca. 22 mio. kr.

Kommentar
Chariringen af Nordic Hunter/Ask skete med viden om hyppige (uløste) motorproblemer, heraf flere alvorlige. Dispositionen synes at illustrere det tidspres, hvorunder DSB befandt sig med hensyn til indcharting af erstatningstonnage

Orientering af trafikministeren
Trafikministeren blev orienteret den 27. juli 1990 ved notat fra DSB af 25. juli 1990 »om DSB's valg af erstatningsfærger for Peder Paars og Niels Klim«. Det fremgår bl.a heraf at:

> »Netop fordi ombygningen af denne færge ikke er omfattende, vil et eller flere danske værfter kunne påtage sig opgaven.

Ombygningen vil beløbe sig til 60-70 mio. kr., hvorefter charterhyre bliver på ca. 28 mio. årligt kr. Hertil skal lægges sædvanligt salær til mæglerfirmaet på ca. 6 pct. (1,8 mio. kr.) årligt.

Skibet chartres for en periode på 8 år. Denne periode er mest fordelagtig i tilbuddet, og det betyder, at DSB kan disponere frit over færgen også efter 1996, hvor den faste bilforbindelse over Storebælt er planlagt åbnet. Færgen kan på det tidspunkt f.eks. bortchartres eller indsættes som erstatning for ældre tonnage på en af DSB's andre overfarter.

De samlede udgifter til chartring af færgen i 8 år bliver ca. 240 mio. kr.«

Og videre:

»Med dette færgevalg opfyldes desuden forudsætningerne om, at der kan forhåndsreserveres plads til passagerer uden bil, en sejltid på lige godt 3 timer og en kontantværdi af færgesalget og chartring under et på ca. 300 mio. kr.«

I DSB's notat af 25. juli 1990 oplyses videre:

»DSB søger for tiden på verdensmarkedet efter yderligere et egnet fartøj til ruten. Kan et sådant ikke erhverves i tide og på fornuftige økonomiske vilkår, vil DSB indsætte en eksisterende DSB-færge midlertidigt eller i hele perioden til 1996. En færgerokade kunne omfatte flytning af M/F Knudshoved til Århus-Kalundborg overfarten.«

Og videre:

»Hertil skal føjes, at DSB er langt fremme i forhandlingerne med Difko om et muligt samarbejde på Kattegat. Disse forhandlinger intensiveres i nærmeste fremtid, og resultatet af dem vil kunne påvirke det samlede tonnagevalg for Kattegatruterne under et«.

Kommentar
Orienteringen har karakter af en efterfølgende orientering, idet samarbejdsaftalen som nævnt blev indgået den 25. juli 1990. Orienteringen er ufyldestgørende. Det er ikke umiddelbart forståeligt, hvorledes

færgesalgsøkonomien kan gøres op til 300 mio. kr., når kun en erstatningsfærge er fundet. Er der tale om, at man foruddiskonterer indchartring af søsterskibet er beløbet for højt, jf. 5.4.

Ministeren blev ikke orienteret om charterkonstruktionen, herunder at der blev tale om udgifter allerede i 1990, jf afsnit 5.4. Der tales om »sædvanligt honorar til mæglerfirmaet på 6 pct. årligt«. Ifølge det oplystefor arbejdsgruppen er der ikke tale om »sædvanligt honorar« til mægler, idet beløbet skal dække en række omkostninger, herunder Blæsbjergs ejerrisiko.

Det fremgår ikke af de foreliggende akter, hvorvidt trafikministeren gav forudgående tilslutning til samarbejdsaftalens indgåelse.

4.4. Besigtigelse af Boyana og indgåelse af samarbejdsaftale

Allerede den 12. juli 1990 oplyste Blæsbjerg DSB, at han havde påbegyndt forhandlinger med Nordström og Thulin om køb af M/S Boyana med henblik på chartring til DSB. M/S Boyana er søsterskibet til M/S Nordic Hunter.

Den 9. august 1990 rettede Blæsbjerg påny henvendelse til DSB vedrørende M/S Boyana:

> »I det vi refererer til vor samtale omkring chartring af ovennævnte søsterskib til »Nordic Hunter«, skal vi meddele, at vi nu har indledt købsforhandlinger med Nordström & Thulin.
>
> Forhandlingerne er lidt utraditionelle, idet skibet for øjeblikket er under bulgarsk flag og forventes afleveret til Nordström & Thulin i Falmouth omkring 25/8.
>
> Nordström & Thulin vil kun sælge skibet på en såkaldt »back-to-back« deal, hvilket i praksis vil sige, at vi skal overtage skibet på samme vilkår, som Nordström & Thulin har købt det af bulgarerne.
>
> Dette indebærer, at man bl.a. ikke vil acceptere sea trials, hvilket heller ikke efter vor mening burde være nødvendigt.

Inspektionen af skibet inkluderer ikke, at man åbner op for een eller to cylindre. Der er udarbejdet en inspektionsrapport i forbindelse med købet, hvilken vi vil fremsende«.

Herefter foreslås en plan for besigtigelse. Og videre:

»Vi vil effektivt have ca. 4 timer til rådighed til besigtigelse...«

Det fremgår af nogle påtegninger, at DSB fandt

»4 timer til besigtigelse er langt fra tilstrækkelig«

ligesom der håndfast blev formuleret en række spørgsmål og krav til skibets tilstand og egenskaber.

Dagen efter - den 10. august 1990 - blev DSB tilbudt M/S Boyana af Blæsbjerg til chartring, idet det anførtes:

» Vedr. : M/S Boyana
Ovennævnte skib kan vi tilbyde DSB på et 8-årigt charterarrangement på samme betingelser som vor samarbejdsaftale omhandlende søsterskibet ex. M/S Nordic Hunter, bortset fra:

1. Pris

2. Leveringstidspunkt

Adl.
Basispris jvf. bilag A i samarbejdsaftalen er USD 22,6 mio. incl. leveringsomkostninger m.v., på basis af dagskurs svarende til DKK 137,182 mio. Dette tal skal tages med forbehold for kursudsving indtil endelig kontrakt er indgået. På basis af ovennævnte tal vil årlig charterhyre være DKK 28,816 mio.

Merprisen i forhold til Nordic Hunter opstår ved, at man tager et skib ud af en planlagt rute (Stockholm-Gotland) og som en konsekvens af det skal stille med erstatningsskib, som skal ombygges. Alt dette ønsker sælger ikke at løbe nogen økonomisk risiko på, og man har derfor lagt sig meget hårdt fast på salgsprisen for M/S Boyana, som de facto ikke er til salg.

Sammenligner man basispris på Nordic Hunter og Boyana, er der oplagte besparelser på:

1. Søsterskibseffekten ved senere ombygning

2. 1 måned senere levering betyder en besparelse på ca. DKK 2,3 mio. i charterhyre.

Tager man disse 2 faktorer i betragtning, er der reelt ikke den store forskel på de to skibes slutpris.

Ad 2.
Med hensyn til leveringstidspunkt skal vi påregne, at dette vil være ultimo august/primo september i Falmouth.

Vi har endnu ikke fastlagt hvilket selskab, der skal stå som køber, men det vil være et af Blaesbjerg Marine A/S kontrolleret selskab. Endvidere skal vi for god ordens skyld fortælle, at den endelige købspris endnu ikke er forhandlet på plads, og sker der en ændring, vil dette selvfølgelig komme DSB til gode, idet den af os opgivne basispris på USD 22,6 Mio. efter vor vurdering vil være maximum.

Vi hører gerne fra Dem, hvorledes vi skal forholde os«.

Den 23. august 1990 sendte Blæsbjerg en korrektion til den beregnede charterhyre til DSB, idet denne nu blev forhøjet til 28,866 mio. kr. »som følge af en højere anskaffelsespris«.

Besigtigelsen af Boyana
Den 17. august 1990 bekræftede Blæsbjerg, at det var aftalt, at »superficial inspection« skulle foretages i Lissabon den 23.-24. august 1990. Der planlagdes endvidere »Dry Dock inspection« i Falmouth den følgende uge.

Besigtigelsen i Portugal kom til at vare længere end planlagt, nemlig fra 20. august 1990 til 15. september 1990. Der blev udarbejdet en redegørelsepå 11 sider, som i dagbogsform beskriver bl.a den bulgarske reders problemer med at få repareret styrbords hovedmotor, som viste sig at være defekt.

Årsagen til maskinproblemerne var ifølge DSB mangelfuld betjening fra den bulgarske besætnings side.

Redegørelsen indeholder ikke en systematisk gennemgang af skibet, men indeholder - ud over iagttagelserne vedrørende maskineriet - en række observationer iøvrigt. Om bord på skibet var udover den bulgarske besætning, en repræsentant fra den bulgarske reder, repræsentanter fra den svenske køber Nordström og Thulin samt fra Blæsbjerg og DSB. Under opholdet på skibet udtrykte repræsentanten fra Blæsbjerg Marine en sikker forventning til, at skibet ville kunne præstere 17,3 knob på 18 m vand ved 85% motorbelastning, hvorimod repræsentanten fra Nordström og Thulin udtrykte tvivl herom.

Den 26. august sejlede Boyana til Setubal i Portugal, hvor skibet kom i dok, hvorved der blev lejlighed til at foretage bundinspektion. Bortset fra at det konstateredes, at bulken efter reparation var blevet asymmetrisk, fandtes bunden overalt i god stand uden nævneværdige skader.

Det lykkedes ikke at få krumtapakslen udskiftet, og den 15. september afsejledes Setubal på een hovedmotor med kurs mod Bremerhaven. Med om bord var to medarbejdere fra DSB, som havde fået tilladelse til at sejle med.

Gennemgang af klasseinspektioner

I DSB's akter findes en inspektions-rapport vedrørende m.v. Boyana (senere Urd) dateret den 14. februar 1990, udarbejdet af Aalmar Surveys Ltd., London, for Hornet Shipping Co., Stockholm. Rapporten er udarbejdet på basis af en gennemgang af de klasseinspektioner, der er foretaget af Lloyd's Register of Shipping og Bureau Veritas. Ifølge det oplyste blev rapporten overgivet til DSB i løbet af august 1990

I konklusionen siges (frit oversat):

> »Ud fra en vurdering af inspektinosrapporter må det konkluderes, at fartøjet er i god strurkturel stand og ikke har lidt nogen videre behøringsskader. Endvidere er der ingen tilstedværende tegn på tilbagevende konstruktions- eller bygningsfejl. Hovedmotorerne synes at have modtaget en konstant god vedligeholdelse og med det gennemgribende eftersyn og udskiftninger af maskindele foretaget 07.85 skulle motorerne være i god mekanisk stand.

Tilsvarende med erstatningsmotorer, som er monteret på dette tidspunkt, skulle generatorerne være i god stand. Den sidste synsrapport fra Lloyd's Register viser, at betingelser i forbindelse med klassesynet på bagbord og styrbord styremaskineenheder stadig er udestående.«

Der findes ifølge DSB ikke akter i forbindelse med indchartringen, hvori rapporten er kommenterer.

Indgåelse af samarbejdsaftale
Den 4. september 1990 indgik DSB samarbejdsaftale med Blæsbjerg om Boyana/Urd. Modellen var den samme som for Nordic Hunter, og samarbejdsaftale og certeparti er derfor også enslydende, bortset fra aftale om pris, leveringstidspunkt og et forbehold for ikrafttræden, som var betinget af reparation af lejehaveri samt tilfredsstillende fartprøve. Samarbejdsaftalen vedrørende Urd er optaget som bilag 5.

Orientering af trafikministeren
DSB orienterede trafikministeren den 6. september 1990 om kontrakten med Blæsbjerg om Boyana (Urd). Det fremgår heraf, at:

»Da Boyana for øjeblikket ligger på værft i Portugal med et defekt krumtapleje er aftalen fra DSB's side indgået med det forbehold, at færgen efter reparation er i stand til at yde samme servicefart som Nordic Hunter, nemlig 17,3 knob. Det kan tilføjes, at Boyana i øvrigt er i en bedre vedligeholdelsesmæssig stand sammenlignet med Nordic Hunter«.

Og videre:

»Det forventes stadig, at et eller flere danske værfter vil kunne påtage sig opgaven.«

Det fremgår af akterne, at Fredericia Skibsværft overfor Blæsbjerg i begyndelsen af juli måned 1990 efter besigtigelsen af Nordic Hunter havde udtrykt interesse for ombygningsopgaven i perioden fra 1. september 1990 til 1. marts 1991.

4.5. Samarbejdsaftalerne

De to skibe Ask og Urd blev chartret ved samarbejdsaftaler mellem DSB og Blæsbjerg Marine på egne vegne og på vegne af to til Blæsbjerggruppen hørende kommanditselskaber, Arka Marine K/S og Arka Marine II K/S, idet samarbejdsaftalerne vedrører ombygning og befragtning af skibene. De væsentligste elementer af befragtningsaftalen er indeholdt i den certeparti-formular »Barecon A«, der er et bilag til aftalen, idet der er foretaget rettelser og tilføjelser hertil i addenda.

I et bilag til samarbejdsaftalen vedrørende Urd er anført to betingelser for aftalens og bareboat-certepartiets ikrafttræden. Dels et forbehold, hvorefter et lejehavari på styrbords motor skulle være synet og godkendt af klassiflkationsselskab og fabrikanten ved en 24 timers prøvesejlads på 85% motorbelastning, dels et forbehold, hvorefter der skulle afholdes fartprøve, som skulle vise, at skibet var i stand til at yde en servicefart på 17,3 knob ved en 24 timers prøvesejlads på 85% motorbelastning med en dybgang på 4.7 meter og 18 meter vanddybde med en dødvægt på 3.000 t under vindforhold maksimalt 4 Beauforts.

Tidsbefragtningen skulle løbe uopsigeligt i 8 år umiddelbart efter indgåelsen af samarbejdsaftalerne, hvor DSB skulle acceptere levering, således at befragtningen løb under ombygningen af skibene.

I henhold til aftalerne skulle der foretages besigtigelse ved levering og inden ombygningen, som skulle finde sted på grundlag af et af parterne i fællesskab udarbejdet udkast til værftskontrakt, specifikation, øvrige bilag og tegninger, som skulle udarbejdes så hurtigt som muligt efter aftalernes indgåelse. Ingen af parterne kunne herefter overfor hinanden påberåbe eventuelle fejl og/eller mangler i værftskontrakten mv. Det fremgår af certepartierne, at DSB skulle overtage skibene som besigtiget af DSB, som de er og forefindes.

Ombygningen skulle efter aftalerne søges gennemført i perioden september/oktober 1990 til marts 1991, og DSB påtog sig i samarbejde med Blæsbjerg og på Blæsbjergs vegne at deltage i byggetilsynet på samme måde og i samme omfang, som om DSB forestod ombygningen, og således at ingen af parterne over for hinanden kunne påberåbe sig eventuelle fejl og mangler ved tilsynet.

Tilbageleveringen af skibene efter ombygning skulle efter samarbejdsaftalerne ske under forudsætning af, at såvel Blæsbjerg som DSB kunne godkende, at ombygningen var sket uden mangler i henhold til værftskontrakten. Såfremt en af parterne nægtede at godkende skulle Blæsbjerg over for værftet afvise skibet indtil tidspunktet for godkendelse af begge parter. DSB var berettiget til at afvise skibene ved aflevering fra værft under forudsætning af, at skibene havde eller under ombygningsperioden var blevet påført væsentlige skader og/eller væsentlige ulemper og/eller væsentlige mangler, der ikke havde kunnet konstateres ved besigtigelsen forud for ombygningen. DSB og Blæsbjerg kan ikke over for hinanden rejse krav som følge af fejl og mangler ved ombygningen.

Charterhyren skal årligt betales forud, idet hyren blev fastsat med det formål at fjerne usikkerheden omkring rente- og kurssvingninger. Ved beregningen af hyren indgår skibenes basispris og udgifterne ved ombygning samt finansieringsforhold.

For begge skibe har DSB betinget sig en køberet ved certepartiernes udløb, som er fastsat til 35% af skibenes basispris (anskaffelsesprisen) reguleret med tillæg af anskaffelses- og leveringsomkostninger. Videre indeholder begge aftaler en gensalgsgaranti fra DSB's side, såfremt DSB ikke udnytter køberetten. Såfremt Blæsbjeg ved salg til uafhængig tredjemand skulle opnå salgspriser, der var mindre end optionsprisen, er DSB forpligtet til at udbetale en difference, dog maksimalt et beløb svarende til 10% af basispriserne.

Arbejdsgruppen har anmodet advokat Jes Anker Mikkelsen, Dragstedadvokaterne, om at udarbejde en vurdering af samarbejdsaftalerne, idet opgaven var formuleret således:

> »Der udarbejdes en - for lægfolk forståelig -juridisk beskrivelse og forretningsmæssig vurdering af Ask/Urd-charteraftalen sammenlignet med f.eks. Heimdal-aftalen og chartermarkedets vilkår i øvrigt.«

Efter udarbejdelse af denne redegørelse har DSB's advokat, Lett, Vilstrup og Partnere, haft lejlighed til at kommentere redegørelsen. Advokat Jes Anker Mikkelsen har efter arbejdsgruppens anmodning afgivet en supplerende udtalelse.

Arbejdsgruppen har herefter konstateret, at der på en række punkter er forskelle i de vurderinger, der er foretaget af DSB's advokat og den advokat, der for arbejdsgruppen har gennemgået samarbejdsaftalerne vedrørende en række spørgsmål i relation til samarbejdskontrakterne.

Da der verserer en række retssager og tvister i relation til Ask og Urd, jvf. kap. 10, har arbejdsgruppen ikke fundet det korrekt at lade disse juridiske vurderinger af samarbejdesaftalerne indgå i arbejdsgruppens redegørelse, som ifølge kommissioriet vil blive offentliggjort.

4.6. Registrering af samarbejdsaftaler og købsoptioner

De to samarbejdsaftalers aftalekonstruktion indebærer, at færgerne reelt er anskaffet for DSB's regning, og at det var DSB, der præsterede grundlaget for den faktiske betaling af færgernes anskaffelsessummer omfattende købesummen til sælgerne af de to skibe og entreprisesummerne for færgernes ombygning og indretning til DSB-formål.

Det fremgår ligeledes af samarbejdsaftalerne, at Blæsbjerg Marine har til opgave at varetage DSB's interesser overfor sælgerne af de to skibe og ved indgåelse af kontrakterne om ombygning og renovering af skibene til DSB-formål.

Ved indgåelse af samarbejdsaftalerne erhvervede DSB retten til et 8 års uopsigeligt lejemål af færgerne samt en købsoption svarende til 35% af færgernes anskaffelsesværdi inden ombygningen. Allerede under ombygningen investerede DSB direkte xx mio. kr. i færgerne - betegnet som fremskudt vedligeholdelse - og der investeredes omkring 25 mio. kr. i ombygning af færgelejer. Ved handlingsplan I og II investerede DSB yderligere godt 70 mio. kr. tilsammen i de to færger. DSB har således en klar økonomisk og trafikmæssig interesse i, at lejemålet ikke anfægtes, og at købsoptionen kan udnyttes.

Dette rejser spørgsmålet om beskyttelse af DSB's interesser over for godtroende aftaleerhververe og kreditorer i forhold til de to Arka-selskaber.

Skibsregistreringssystemet er som udgangspunkt bygget op over tinglysningssystemet. Skibsregistreringslovens § 31 bestemmer som skibsregistreringens hovedbud:

> »Rettigheder over de i Skibsregisteret indførte skibe skal registreres for at opnå beskyttelse over for aftaler om skibet og mod retsforfølgning.
>
> Den ret, der skal fortrænge en uregistreret ret, skal selv være registreret, og erhververen ifølge aftale skal være i god tro«.

Retsvirkningen af Skibsregistreringslovens § 31 svarer i alt væsentligt til retsvirkningen af Tinglysningslovens § 1. Hvis en rettighed over et skib ikke registreres, risikerer indehaveren, at hans ret fortrænges af kreditorer og godtroende aftaleerhververe.

En aftaleerhverver er i god tro, hvis han på tidspunktet for anmeldelse af sin rettighed ikke kender den uregistrerede rettighed.

Af § 32 fremgår det, at et dokument for at kunne registreres skal fastslå en ejendomsret, en panteret, en brugsret (f.eks. i form af lejeaftale ved indgåelse af bareboat certeparti), eller en ret, der drejer sig om ejerens ret til at råde i en eller flere nærmere angivene retninger. De sidstnævnte rettigheder omfatter bl.a. forkøbsrettigheder, d.v.s. optioner.

De faktiske omstændigheder vedrørende »Ask« er, at Aktivbanken som panthaver med første prioritet den 8. august 1990 anmeldte skadeløsbrev på 200 mio. kr. Skadeløsbrevet indeholdt rådighedsindskrænkning, hvorefter Arka Marine K/S, Århus, forpligtede sig til ikke - uden forudgående skriftligt samtykke fra Aktivbanken A/S, Århus - at belaste skibet med yderligere panterettigheder eller andre rettigheder, der for at opnå beskyttelse mod tredejemand skal registreres i Skibsregisteret. Det bemærkes, rådighedsindskrænkningen alene sigter på parter, som Arka Marine K/S måtte indgå aftale med. Rådighedsindskrænkningen har ingen betydning i forhold til Arka Marin K/S' eventuelle kreditorer. På tilsvarende vis er vedrørende »Urd« anmeldt skadesløsbrev på 200 mio. kr. med Top Danmark Garanti A/S som panthaver.

Ved indgåelsen af samarbejdsaftalerne i sommeren 1990 blev der ikke taget skridt til at registrere DSB's rettigheder. Det er overfor

arbejdsgruppen efterfølgende blevet oplyst i brev af 28. februar 1994 fra DSB's advokat:

> »Under drøftelserne i juli måned 1990 i forbindelse med forhandling af samarbejdsaftale med Blaesbjerg-gruppen vedrørende M/S »Nordic Hunter« berørtes spørgsmålet om eventuel registrering af aftalerne ganske kort.
>
> Da en registrering ville indbære offentlige adgang til dokumenterne, hvilket DSB ikke ønskede, og da jeg udfra aftalekonstruktionen ikke skønnede, at der forelå en sådan reel risiko for fortrængelse af DSB's rettigheder, at en registrering var påkrævet, blev spørgsmålet ikke gjort til genstand for en nærmere vurdering og rådgivning.
>
> Aftalekonstruktionen indebar som bekendt, at skibets kommende ejer udelukkende skulle administrere udchartringen af skibet, idet alle rettigheder skulle transporteres til banken, der tillige havde fuldt kendskab til DSB's rettigheder«.

I arbejdsgruppens dokumenter nævnes spørgsmålet første gang i brev af 19. maj 1993 fra DSB's advokat til DSB. Heri rejser advokaten - i forbindelse med en diskussion om en eventuel overdragelse af færgerne til selskaber i Topdanmark-koncernen - spørgsmålet om registrering. Det fremgår af brevet at:

> »...DSB herigennem vil opnå, at den usikkerhed, der er forbundet med den manglende registrering i skibsregisteret af DSB's certepartier til de to skibe, hermed bliver elimineret«

Advokaten fandt dog, at som følge af, at DSB befandt sig i en forhandlingssituation overfor bankerne, ville det svække DSB's forhandlingssituation ligefrem at stille krav om registrering.

DSB's advokat har i december 1993 oplyst, at

> »man i sin tid ved indgåelsen af samarbejdsaftalerne med certepartier og de dertil hørende optioner og værdigarantiforpligtelser har vurderet, at der ikke var nogen anledning til for DSB at bryde med sædvanlig praksis for charter af skibe, og lade certepartierne med de dertil hørende optioner og værdigarantiforpligtelser registrere i Skibsregisteret«.

Begrundelsen herfor er angivet som følger:

> »Da færgerne Ask og Urd er anskaffet specielt til DSB's rute på Århus-Kalundborg, har færgerne en væsentlig større værdi for DSB end den værdi, skibene repræsenterer på det almindelige marked, og den leje man ville kunne opnå for færgerne på det almindelige marked må antages at være væsentlig mindre end den leje, som DSB betaler for færgerne.
>
> Dette indebærer, at det ikke kan antages, at en tredjemand, der måtte erhverve skibene, vil være interesseret i at ekstingvere DSB's lejerettigheder til færgerne og de dertil hørende optioner med tilhørende værdigarantiforpligtelse for DSB.
>
> Hertil kommer yderligere, at færgernes fulde værdi er pantsat til de to banker, der har finansieret skibenes anskaffelse, således at det med sikkerhed kan siges, at der ikke i dag er nogen friværdi i færgerne, der vil kunne tilegnes af tredjemand. Da DSB's certepartier med de dertil hørende optioner og værdigarantiforpligtelser udgør en del af finansieringsgrundlaget, er bankerne ikke blot økonomisk interesseret i, men også juridisk forpligtet til at respektere DSB's rettigheder.«

Arbejdsgruppen har som nævnt i afsnit 4.5 anmodet advokat Jes Anker Mikkelsen om at gennemgå samarbejdsaftalerne. I forbindelse hermed bad arbejdsgruppen advokat Jes Anker Mikkelsen om at kommentere spørgsmålet om registrering, herunder om det af hensyn til beskyttelse af statens økonomiske intereser ville være fornuftigt at foretage registrering. Efter en vurdering af sagen konkluderede advokaten:

> »I forhold til kommanditselskabernes kreditorer er det således særdeles vigtigt at få registreret DSB's rettigheder i henhold til certepartierne snarest muligt. Det kan formentlig stadig nås. Risikoen for kreditorekstinktion er betydelig. Besværet og omkostningerne ved registrering er ubetydelige«.

Arbejdsgruppen underrettede trafikministeriet om advokatens anbefaling.

Den 5. januar 1994 anmeldtes bareboat certeparti og købsoption for Ask og Urd til registrering i Skibsregisteret på anmodning af Trafikministeriet. DSB's advokat modtog den 18. januar 1994 de

registrerede dokumenter retur. Registreringen blev imidlertid omgjort af Skibsregistrator den 19. januar 1994, idet registreringen hævdes foretaget på et urigtigt grundlag. Denne afgørelse er af DSB kæret til Vestre Landsret.

Kommentar
Spørgsmålet om registrering i Skibsregistret af DSB 's rettigheder blev ifølge det oplyste ikke gjort til genstand for en nærmere vurdering og rådgivning i forbindelse med indgåelsen af samarbejdsaftalerne.

Det er imidlertid arbejdsgruppens opfattelse, at uanset det var DSB's advokats vurdering, at der ikke har foreligget nogen reel risiko for en fortrængelse af DSB's rettigheder, burde en forsigtig forvaltning af statens økonomiske interesser ihvertfald efter gennemførelse af handlingsplan I og II have ført til en registrering af DSB's rettigheder i samarbejdsaftalerne.

4.7. Hjemmelsgrundlaget for indgåelse af charteraftaler

4.7.1. Indledning

Den 25. juli 1990 indgik DSB samarbejdsaftale med Blæsbjerg om Nordic Hunter (Ask) og den 4. september 1990 om Boyana (Urd). Aftalerne havde en varighed på 8 år. Aftalerne blev - som tilfældet var for de af DSB tidligere indgåede charteraftaler - indgået uden forudgående forelæggelse for Folketingets finansudvalg.

4.7.2. Færgesalgsloven

Af færgesalgslovens bemærkninger fremgår følgende:

> »Som udtrykkelig forudsætning for indgåelse af undersøgelserne er desuden indgået, at DSB gennem indsættelse af erstatningstonnage for Peder Paars og Niels Klim, og eventuelt i samarbejde med de øvrige Kattegatrederier, opretholder en fortsat besejling af Århus-Kalundborgoverfarten i hvert fald frem til 1996, hvor den faste vejforbindelse over Storebælt ibrugtages«.

Det var således en forudsætning for salget af Peder Paars og Niels Klim, at der blev indsat erstatningstonnage på Århus-Kalundborg overfarten.

Det er ikke i strid med færgesalgslovens bemærkninger, at DSB indgik charteraftaler for en 8-årig periode, eftersom formuleringen er ..»i hvert fald frem til 1996..«

Endelig var Folketinget bekendt med DSB's planer om chartring for en 8 årig periode, idet Mercandia's tilbud af 17. maj 1990 om chartring for en 8-årig periode var tilgængelig for Folketingets trafikudvalg under Folketingets behandling af lovforslaget.

4.7.3. Reglerne vedrørende leasing

Budgetvejledning 1985, som var gældende i 1990, da charteraftalerne blev indgået, indeholder følgende bestemmelse vedrørende leasing (pkt. **51.11.9):**

> »Aftaler om leasing, hvor leasingperioden er kortere end formuegodets forventede økonomiske eller driftsmæssige levetid, kan indgås selv om leasingperioden strækker sig udover finansåret. Aftaler om leasing, hvor leasingperioden svarer til formuegodets forventede økonomiske eller driftsmæssige levetid, kan ikke indgås. Anskaffelse af formuegodet skal i sådanne tilfælde ske ved køb, eventuelt som anlægsudgift.«

Det fremgår heraf, at de almindeligt gældende leasingregler ikke kræver forudgående forelæggelse for bevillingsmyndighederne før indgåelse af charteraftaler.

Finansministeriet har til arbejdsgruppen udarbejdet et notat om den pågældende bestemmelse. Notatet er optaget som bilag 6 A til rapporten.

4.7.4. Rammer for DSB 1990-93

Den 4-årige rammeaftale for DSB for perioden 1990-93, som blev indgået den 16. januar 1990 mellem regeringen, Socialdemokratiet, Kristeligt Folkeparti og Centrum-Demokraterne, indeholder følgende i pkt. 6. Særlige disponeringsregler for DSB:

> »DSB kan som led i sædvanlige forretningsmæssige dispositioner indgå leasingaftaler. For aftaler udover 5 mio. kr. kræves dog bevillingsmyndighedernes forudgående tilslutning«.

Rammeaftalens pkt. 6 indebar således en stramning af de almindeligt gældende regler vedrørende leasing jf. ovenfor.

Det fremgår endvidere af rammeaftalen, at:

> »Aftalen omfatter ikke Kalundborg-Århus overfarten og Helsingør-Helsingborg projektet, men parterne er enige om, at dispositioner på disse områder ikke kan få indflydelse på denne aftales indhold.«

Det fremgår ikke af rammeaftalen, hvorvidt dispositionsreglerne i rammeaftalen - herunder leasingbestemmelsen - også gælder Århus-Kalundborg overfarten, og om det alene er i henseende til de økonomiske rammer, at Århus-Kalundborg overfarten er undtaget.

Rammeaftalen er en politisk aftale. Det har således været den politiske hensigt, at tillægge bevillingsmyndighederne en vis styring af større leasingarrangementer (over 5 mio. kr) i aftaleperioden.

Rammeaftalen blev indgået efter vedtagelsen af finansloven for 1990. Rammeaftalens budgetmæssige indhold for 1990 er - bortset fra en kompensation for nedsættelse af benzinafgifterne på 68 mio. kr. i 1990 - beløbsmæssigt identisk med finansloven for 1990. Rammeaftalens bestemmelse vedrørende leasing blev ikke indarbejdet i den gældende finanslov eller på anden måde siden tiltrådt af bevillingsmyndighederne, og var derfor ikke gældende bevillingsret i 1990.

Leasingbestemmelsen i rammeaftalen er således udtryk for en politisk aftale, mens Budgetvejledningens leasingbestemmmelse er udtryk for gældende bevillingsret.

4.7.5. Finansministeriets akter

Det fremgår af finansministeriets akter, at finansministeriet - bl.a under henvisning til rammeaftalens leasingbestemmelse - fandt, at charteraftalerne skulle have været forelagt bevillingsmyndighederne. Finansministeriet må således antages at have lagt til grund, at det alene var i hensende til de økonomiske rammer, at den politiske rammeaftale ikke omfattede Århus-Kalundborg overfarten, og at rammeaftalens leasingbestemmelse også gjaldt Århus-Kalundborg.

Finansministeriet skriver i et internt notat af 20. juli 1990 følgende:

> »Hvis færgen lever op til de tekniske og økonomiske krav (inkl. ombygning) vil DSB formentlig indgå kontrakt mandag, med forbehold for tilslutning fra de bevilgende myndigheder«.

Det fremgår ikke af de foreliggende akter, om det bevillingsmæssige forbehold er en gengivelse af DSB's intentioner, eller det alene er finansministeriets forventning, der kommer til udtryk, ligesom det ikke fremgår - såfremt det er det sidste, der er tilfældet - om finansministeriet har tilkendegivet denne forventning overfor DSB. Notatet fortsætter:

> »Det er oprindeligt forudsat, at DSB skal chartre færger til ruten, frem for at købe, idet der er tale om en tidsbegrænset anvendelse. Såfremt chartringen kan ske på fornuftige vilkår må dette foretrækkes. Det er imidlertid væsentligt, at FM får tid til at sikre sig den politiske accept af dispositionen«.

Af samme notat fremgår det af en påtegning af den 30. juli 1990 - altså 5 dage efter charteraftalens indgåelse - at DSB har meddelt, »at DSB lejer en italiensk færge«.

Af et internt notat udarbejdet af finansministeriet den 30. august 1990 fremgår følgende:

> »DSB har med tilslutning herfra den 25. juli 1990 sluttet kontrakt med skibsmægler Blaesbjerg Marine A/S, Århus om chartring af den italiensk byggede og svensk ejede færge M/S Nordic Hunter«.

Notatet er den 31. august 1990 tilføjet en påtegning, idet »med tilslutning herfra« understreges, der sættes kryds efter »kontrakt«, og »*Først kommet senere« tilføjes i marginen.

Og videre:

> »Den normale procedure ved chartring af færger mv. over en vis årrække og af en vis beløbsstørrelse - fastsat i rammeaftalen om DSB's økonomi til 5 mill. kr. (jf. bilag) - er at dispositionen forelægges Folketingets Finansudvalg. Kontrakterne udformes derfor med et forbehold for bevillingsmyndighedernes tilslutning.«

Det overvejes i notatet, om det i givet fald tidsmæssigt havde været muligt at forelægge sagen for finansudvalget, og om der i givet fald ville have været flertal for et sådant aktstykke.

Ligeledes den 30. august 1990 giver finansministeriet notatet en påtegning, hvoraf følgende fremgår:

> »Vi bliver nok nødt til at se gennem fingre med, at sagen måske burde være forelagt FU. At gøre det nu er betænkeligt da det er efterfølgende. Samtidig må det - med en noget vid fortolkning anføres, at chartringen er indenfor rammerne af loven«.

I en påtegning den 31. august 1990 på notatet siges det bl.a.:

> »Det må nu overvejes, at forelægge ombygningen (60-70 mill, kr.) for FU og herved henvise til, at aftalen er indgået i overensstemmelse med bemærkningerne til lovforslaget.«

Finansministeriet var således på dette tidspunkt ikke opmærksom på, at den indgåede samarbejdsaftale både vedrørte chartring og ombygning af Nordic Hunter.

Det er uklart om finansministeriet var opmærksom på, at rammeaftalen ikke var bevillingsmæssigt gældende i 1990, idet »gælder først fra 1991« er tilføjet udfor et afsnit i notatet, der omhandler rammeaftalens leasingbestemmelse. Først i Budgetvejledningen 1992 indsættes en grænse for indgåelse af leasingaftaler på 15 mio. kr.

Det fremgår ikke af notatet, om finansministeriet har inddraget Budgetvejledningens regler om leasing i sagsbehandlingen.

Det fremgår af de foreliggende akter, at finansministeriets kopier af samarbejdsaftalerne er underskrevne - og de må derfor i skriftlig form være tilgået finansministeriet efter den bindende indgåelse.

Ifølge finansministeriets notat af 20. juli 1990, ville DSB indgå kontrakt.

> »med forbehold for tilslutning fra de bevilgende myndigheder«.

Der foreligger ikke - hverken fra finansministeriet eller DSB - akter vedrørende denne problemstilling i perioden mellem den 20. ju-

li 1990 og den 30. juli 1990, hvor notatet af 20. juli tilføjes påtegningen:

»...har meddelt, at DSB lejer en italiensk færge«.

Finansministeriet anførte i et internt notat den 5. september 1990, at DSB's kontrakt med Blæsbjerg indebar både chartring og ombygning. Bl.a følgende fremgår af notatet:

»DSB har tidligere - med BD's accept chartret - Storebæltsfærger, uden finansudvalgsforelæggelse. DSB mener derfor der er skabt præcedens for denne fremgangsmåde.«

Herefter gentages overvejelserne om finansudvalgsforelæggelse af aftalen eller gennemførelse med hjemmel i bemærkningerne til færgesalgsloven.

Og videre:

»Færgen chartres med virkning fra 1. januar 1991, hvilket er en ændring ifht. lovbemærkningerne, hvor chartringen er forudsat at ske med virkning fra udgangen af maj 1991. Tidsforskydningen giver anledning til at justere i driftsudgifterne på FFL91. Der bør i forbindelse hermed *fremsættes et ÆF til FFL91* og der bør redegøres for ændringerne og sammenhængen med lovbemærkningerne.

DSB skal i næste uge indgå en aftale om chartring af yderligere een færge til Å-K-ruten. Der bør anvendes samme fremgangsmåde i dette tilfælde. Der skal således heller ikke forelægges et aktstykke ved denne chartring.

DSB er enig i den foreslåede fremgangsmåde.«

Finansministeriet har tilføjet notatet nogle påtegninger den 6. september 1990. Det bemærkes således, at færgen chartres med virkning fra 1. september 1990 og at:

»Nogle bemærkninger bedes tilføjet om forholdet til FTB 1990.«

Som nævnt ovenfor underskriver DSB samarbejdsaftalen allerede den 4. september 1990.

Det fremgår ikke af de foreliggende akter, hvorfor finansministeriet er af den opfattelse, at chartringen af færge nr. 2 først sker i den efterfølgende uge.

Af et håndskrevet internt notat af 15. december 1990 fra finansministeriet fremgår følgende:

> »Meddelt DSB at vi ikke mener, der er bevillingsmæssige problemer i sagen«.

4.7.6. Redegørelse for DSB's dispositioner på bevillingslovene
Finansministeriet anfører i et internt notat af 11. september 1990 følgende:

> »Det *indstilles*, at dispositionen incl. en redegørelse for de to charteraftaler indarbejdes i DSB's ÆF til FFL 91 og optages på FTB 90, dog således at udgiften afholdes inden for DSB's nettotal. I BD's svarbrev til DSB vedr. ÆF anføres, at der fremover skal skaffes hjemmel via aktstykke ved indgåelse af chartringsaftaler, jf. rammebestemmelse om forelæggelse af leasingaftaler.«

Hverken akterne fra DSB eller finansministeriet indeholder en sådan skrivelse. Følgende fremgår af finansloven for 1991 (indarbejdet ved ændringsforslag til finanslovsforslaget for 1991):

> »Den med lov om salg af færgerne Peder Paars og Niels Klim hjemlede chartring af erstatningsfærger til betjening af ruten Århus-Kalundborg har resulteret i chartring af andre færger end oprindelig påregnet.
>
> Baggrunden herfor er, at de oprindeligt påtænkte erstatningsfærger ikke kunne tilfredsstille de betjeningsmæssige krav, som stilledes i forbindelse med behandlingen af den nævnte lov, og samtidig opfylde forudsætningerne om pris og leveringstidspunkt for erstatningsfærger.
>
> De færger, der er valgt i stedet, opfylder endnu bedre de betjeningsmæssige krav, og fuldt ud kravene om maksimal ombygningstid og meget nær de forventede charteromkostninger.

Årscharteren for de to færger udgør ca. 60 mio. kr., hvilket er ca. 5 mio. kr. mere end forudsat i maj 1990, da ovenfornævnte lov blev fremsat som forslag. Merudgiften skyldes ud over stigende priser på chartermarkedet nye krav fra Statens Skibstilsyn bl.a. i lyset af Scandinavian Starkatastrofen.

Da den nu valgte færgetype har større kapacitet end den oprindelig påtænkte, forøges rutens indtægtsgrundlag.

Ved at disponere som sket, påløber ekstra godt et halvt års charter, knapt 40 mio. kr., heraf 23 mio. kr. i 1991. Til gengæld er næsten undgået den prismæssige effekt af Golfkrisen på charterpriserne.«

På DSB's forslag til tillægsbevillingslov for 1990 er anvendt en stort set identisk formulering, idet det dog oplyses, at:

»Da den nu valgte færgetype har større kapacitet end den oprindelige, forøges såvel rutens årlige driftsomkostninger samt dens indtægtsgrundlag i forhold til det oprindeligt forudsatte.«

Kommentar
Arbejdsgruppen er opmærksom på, at Budgetvejledningens ***leasing****-bestemmelse giver hjemmel til leasing uden forudgående særskilt forelæggelse for bevillingsmyndighederne, jf. 4.7.3.*

Som udgangspunkt kan det således konstateres, at der i Budgetvejledningen er hjemmel til at indgå charteraftaler uden forudgående særskilt forelæggelse for finansudvalget.

Imidlertid gælder det for alle statsinstitutioner, herunder DSB, at de skal disponere økonomisk forsvarligt, jf Budgetvejledningen 1985, pkt. 13.1. Det vil sige, hvis der entydigt kunne kalkuleres i 1990, at det isoleret set ville være en bedre forretning for staten at købe de pågældende skibe fremfor at indgå i det leasingarrangement, som ***Blæs****bjerg tilbød, da burde undertegnelse af leasingarrangementet først ske efter finansudvalgets godkendelse.*

Det samme er gældende, såfremt det fra starten var klart, at det ville være økonomisk fordelagtigt at udnytte købsoptionen ved charterperiodens udløb. Arbejdsgruppen finder ikke, at det sidste forhold gjorde sig gældende.

Der er to elementer i charteraftalerne, som medfører merudgifter ved leasing fremfor køb. For det første må det antages, at staten kan låne til en lavere rente end Blæsbjerg. For det andet indebar samarbejdsaftalen med Blæsbjerg, at DSB skulle betale 1,8 mio. kr. pr. færge pr. år i kommision. Kun hvis summen af disse merudgifter er lavere end den kalkulerede risiko ved at eje færgerne, er det en bedre forretning for staten at lease frem for at købe i det konkrete tilfælde.

Risikoen ved at eje færgerne, sammenlignet med leasing, består først og fremmest i usikkerheden vedrørende færgernes salgspris efter 8 år, når charterperioden er udløbet. DSB har forpligtet sig til at betale op til 10 pct. af færgernes anskaffelsespris til Blæsbjerg, såfremt markedsprisen i 1998 er mindre end 35 pct. af anskaffelsesprisen.

Hvis markedsprisen i 1998 er mindre end 25 pct. af den oprindelige købspris, dvs. mindre end 62,65 mio. kr., så spares »leaseren«, DSB, for dette tab, som maximalt kan blive 62,65 mio. kr., hvis markedsprisen for færgerne er 0.

Forskelsrenten i 1990 mellem finansiering ved statslig låneoptagelse og den merrente, der kunne beregnes ved en lånesammensætning som forudsat i leasingarrangementet finansieret ved privat låneoptagelse, kan opgøres til 0,26 pct.point, jfi bilag 6 B.

På denne baggrund kan det kalkuleres, at kun såfremt den samlede salgspris af færgerne i 1998 er mindre end 10 mio. kr. vil leasing være et økonomisk fornuftigt alternativ til køb ligeledes jf bilag 5B. Denne størrelsesorden skal sammenholdes med, at der er tale om to færger anskaffet for 261 mio. kr. ialt, og som i 1990 forventedes ombygget for tilsammen 120 mio. kr. Lægges hertil, at færgerne gennem 8 års perioden under alle omstændigheder vil blive vedligeholdt til passagerfart efter DSB-standard, er konklusionen, at uanset en ubestemt risiko for fald i markedsprisen på færger, viser overslaget, at køb af færgerne måtte forventes i 1990 at være billigere for staten end leasing.

Ifølge de foreliggende akter blev sådanne kalkulationer ikke foretaget, og tilvejebringelse af hjemmel til et direkte køb indgik ifølge det oplyste ikke i DSB's overvejelser i 1990.

Erik Eisborg og Kurt Lykstoft Larsen er af den opfattelse, at DSB måtte opfatte situationen således, at køb af færger til overfarten til erstatning for de netop solgte færger i stedet for chartring ikke var aktuelt, jf. formålet med færgesalgsloven.

DSB havde i 1990 efter de almindeligt gældende bevillingsregler adgang til at afliolde udgifter til chartring af færger. Henvisningen til færgesalgsloven på ændringsforslag til forslag til finanslov for 1991 og forslag til tillægsbevilling for 1990 var derfor overflødig.

Finansministeriets bevillingsmæssige behandling af sagen forekommer usikker.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at finansministeriet ifølge akterne sikrede sig Kristeligt Folkepartis politiske accept af dispositionen. Det er dog ikke klart, på hvilket grundlag dette skete.

Kapitel 5

Forberedelse af ombygning af Nordic Hunter/Ask og Boyana/Urd

5.7. *Indledning*

Den nu forestående opgave var gennemførelse af ombygningerne. I henhold til samarbejdsaftalens § 2 skulle parterne (dvs. DSB og Blæsbjerg) i fællesskab udarbejde værftskontrakt, specifikationer, øvrige bilag og tegninger til brug for ombygningen. I henhold til samme aftales § 1 gjaldt, at:

> »Blaesbjerg forhandler og forventes at indgå [kontrakt] med værftet. Den endelige værftskontrakt tiltrædes af DSB i forhold til Blaesbjerg«.

Videre i samarbejdsaftalen står i § 3, at:

> »DSB påtager sig overfor Blaesbjerg, i samarbejde med Blaesbjerg og på Blaesbjergs vegne at deltage i byggetilsynet på samme måde og i samme omfang, som om DSB forestod ombygningen,...«.

DSB skrev den 6. september 1990 et notat til trafikministeren om chartringen af Boyana. Af notatet fremgår bl.a. følgende:

> »Efter færdiggørelse af specifikationer for færgernes ombygning påregner DSB, at Blaesbjerg Marine A/S primo oktober 1990 kan udbyde ombygningsopgaven til en række danske og udenlandske værfter. Blaesbjerg Marine A/S forestår ligeledes forhandlingerne med interesserede værfter men det er aftalt, at den endelige værftskontrakt skal godkendes af DSB, ligesom DSB også skal føre tilsyn med ombygningerne og godkende det færdige resultat.
>
> Det forventes stadig, at et eller flere danske værfter vil kunne påtage sig opgaven.«

5.2. Havneombygninger

DSB udarbejdede et internt notat den 11. september 1990 om »Århus havn. Notat om anvendelse af opsamlede midler.«. Notatet omhandler mulighederne for at lade Havnefonden i Århus Havn medfinansiere udgifterne til havneombygninger påkrævet som følge af færgeskiftet. Afslutningsvis er der en vurdering i notatet, som siger følgende:

> »De opsparede [midler] er tydeligt reserveret til gennemførelse af etape 2, som er veldefineret i såvel tekst som på bilag 2. Da det foreliggende projekt ikke har lighed med etape 2, vil det nok blive meget vanskeligt at overbevise Havnen om, at de opsparede midler [kan bruges] til dette projekt.
>
> Havnen vil måske henvise **til,** at det kun er en »mindre ombygning« af de eksisterende anlæg, som DSB selv må betale. Iøvrigt siger forlydender, at Havnen vil anse aftalen om etape 2 - incl. finansieringen - for bortfaldet i forbindelse med salget af Holberg-færgerne.
>
> Hvis DSB skulle ønske at flytte hele anlægget, kan før nævnte passus om alternativ placering måske bringes i anvendelse og dermed give mulighed for brug af opsparede midler.«

Af DSB's forslag til tillægsbevillingslov til finansloven for 1991 fremgår det, at DSB har afholdt 25 mio. kr. til:

> »Udgifter til ombygning af havnene i Århus og Kalundborg til nye færger (efter salget af Peder Paars og Niels Klim)«.

Der henvises iøvrigt til bemærkningerne vedrørende dette spørgsmål i afsnit 3.10.3.

5.3. Forberedelse af Nordic Hunter til hospitalsskib

I forlængelse af Folketingets beslutning nr. B 81, hvorefter regeringen blev pålagt at arbejde med forberedelse af udrustning af et hos-

pitalsskib til brug for Mellemøsten, blev der nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra DSB og forsvarsministeriet, I denne anledning skrev DSB til trafikministeren den 14. september 1990 bl.a. følgende:

> »Med henblik på den mulighed, at der *inden medio november 1990* træffes beslutning om afsendelse af et hospitalsskib til Mellemøsten, fortsætter DSB og forsvarskommandoen samarbejdet om at planlægge en ombygning og udrustning af færgen Heimdal til formålet.

Og videre:

> Såfremt en beslutning om afsendelse af et hospitalsskib *ikke er truffet inden medio november 1990,* rettes planlægningen herefter udelukkende mod en ombygning og udrustning af færgen Nordic Hunter, idet den fastlagte forberedelsestid herved kan fastholdes«.

Den 27. september 1990 skrev DSB til forsvarsministeriet »om de trafikale konsekvenser ved et afsavn af Heimdal eller Nordic Hunter, såfremt én af færgerne udtages til afsendelse som hospitalsskib til Mellemøsten«. Trafikministeren modtog kopi af brevet den 1. oktober 1990. Af brevet fremgår bl.a følgende:

> »DSB oplyser herom, at et afsavn af Heimdal vil medføre en reduktion af overførselskapaciteten på Storebælt med ca 30% for lastbiler og ca 15% for personbiler, hvorved der jævnligt må påregnes ventetider på op til 6-7 timer.
>
> Et afsavn af Nordic Hunter vil medføre en betydelig reduktion af serviceniveauet først og fremmest på Århus-Kalundborg overfarten, hvor der i perioder vil blive tale om sejlads med kun én færge.«

DSB har ved en gennemgang af de relevante akter overfor arbejdsgruppen tilkendegivet, at overvejelserne om at bruge Nordic Hunter til hospitalsskib ikke isoleret set synes at have medført forsinkelser vedrørende udbuds- og tilbudsgivning af værftsarbejder på Ask og Urd.

5.4. Orientering af trafikministeren oktober 1990

Den 8. oktober 1990 udarbejdede DSB et fortroligt notat om revurdering af færgesalgsøkonomien. Der var tale om en ajourføring af kapitalværdiberegningerne, som senest var blevet revideret 1. maj 1990. Siden da havde det vist sig, at chartringen af Mercandiafærgerne måtte opgives, og der var i stedet indgået samarbejdsaftaler med Blæsbjerg om chartring af Nordic Hunter og Boyana.

Tre forhold påvirkede umiddelbart kapitalværdiberegningen:

1. Der blev nu regnet med en samlet årlig charterhyre på 60 mio. kr. mod tidligere 55 mio. kr.

2. Samarbejdsaftalen med Blæsbjerg indebar, at der betaltes hyre forud, det vil sige inden færgerne skulle indsættes på ruten og dermed bidrage med indtjening. Forudbetalingen opgjordes til 39 mio. kr.

3. Da Nordic Hunter og Boyana har en større lastbilkapacitet end Mercandiafærgerne, var indtægterne herfra forudsat at stige med 2 mio. kr. om året fra 1992-93.

Beregningsteknisk skete der yderligere det, at DSB flyttede kapitalværdiopgørelsen fra medio 1990, hvor færgesalgsloven blev vedtaget, til medio 1991, hvor færgeskiftet skulle ske. Opgørelsen vedrørende sejlsæsonen 1990-91 udgik af beregningen.

Sidstnævnte forhold er dog uden betydning ved en sammenligning mellem alternativerne, da opgørelsen i begge alternativer vedrørende 1990-91 afspejler fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim, som først udtages afdriften ved udgangen 1990-91.

Princippet i kapitalværdiberegningen er som tidligere omtalt, at man sammenligner summen af indtægternes og udgifternes nutidsværdi i de to alternativer - fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim og salg af Peder Paars og Niels Klim kombineret med erstatningsfærger.

Forskellen i de to kapitalværdiberegninger er udtryk for den samlede gevinst ved færgesalg i kombination med indsættelse af erstatningsfærger.

Den samlede gevinst blev i færgesalgsloven angivet til »over 300 mio. kr.«. I taleseddel til trafikministeren til brug for 1. behandlingen tales om »de 300 mio. kr.«. I DSB's notat af 1. maj 1990 var gevinsten opgjort til 304 mio. kr. i medio 1990-niveau. Ved revisionen i oktober 1990 opgjordes gevinsten til 280 mio. kr. Gevinsten blev nu opgjort i medio 1991-niveau.

Gevinst ved færgesalg kombineret med chartret erstatningstonnage - opgjort som kapitalværdi, mio. kr.

Opgørelses-tidspunkt	1. maj 1990 notat	8. oktober 1990 notat	forskel
Medio 90	304	(259)[1]	45
Medio 91	(325)[1]	280[2]	45

[1]) Disse beløb er ikke nævnt i de pågældende notater.
[2]) Burde retteligt have været 278 mio. kr. (afrunding).

I ovenstående oversigt er 1. maj-notatets 304 mio. kr., opgjort i medio 90-niveau, omregnet til medio 91-niveau, hvilket giver 325 mio. kr. Ligeledes er 8. oktober-notatets 280 mio. kr., i medio 91-niveau, omregnet til 259 mio. kr. i medio 1990-niveau.

Ajourføringen af færgesalgsøkonomien fremsendte DSB til trafikministeren i notat af 8. oktober 1990. Notatet blev foreslået videre - sendt til finansministeren tillige med et tekstforslag til ændringsforslag til finanslovsforslaget for 1991 vedrørende DSB's merudgift i 1991 til chartring af færger.

I fremsendelsesskrivelsen til trafikministeren oplystes det bl.a.:

> »De færger, DSB har chartret, er lidt større, lidt bedre og lidt dyrere end Mercandiafærgerne formodedes at være, da det i bemærkningerne til færgesalgsloven anførtes, at færgesalget ville give en gevinst på godt 300 mio kr.
>
> DSB har nu revurderet gevinsten til ca 280 mio kr.
>
> Det beskedne gevinsttab opvejes efter DSB's opfattelse rigeligt af den større værdi de nu anskaffede færger vil have i drift.«

I anmærkningerne til ændringsforslaget til finanslovsforslaget for 1991 blev følgende nævnt:

»Den med lov om salg af færgerne Peder Paars og Niels Klim hjemlede chartring af erstatningsfærger til betjening af ruten Århus-Kalundborg har resulteret i chartring af andre færger end oprindeligt påregnet. Baggrunden herfor er, at de oprindeligt påtænkte erstatningsfærger ikke kunne tilfredsstille de betjeningsmæssige krav, som stilledes i forbindelse med behandlingen af den nævnte lov, og samtidig opfylde forudsætningerne om pris og leveringstidspunkt for erstatningsfærger.

De færger der er valgt i stedet, opfylder endnu bedre de betjeningsmæssige krav, og fuldt ud kravene om maximal ombygningstid og meget nær de forventede charteromkostninger.

Årscharteren for de to færger udgør ca. 60 mio. kr., hvilket er ca. 5 mio. kr. mere end forudsat i maj 1990, da ovennævnte lov blev fremsat som forslag. Merudgiften skyldes ud over stigende priser på chartermarkedet nye krav fra Statens Skibstilsyn bl.a. i lyset af Scandinavian Starkatastrofen.

Da den nu valgte færgetype har større kapacitet end den oprindeligt påtænkte, forøges rutens indtægtsgrundlag.

Ved at disponere som sket, påløber ekstra godt et halvt års charter, knapt 40 mio. kr., heraf 23 mio. kr. i 1991. Til gengæld er næsten helt undgået den prismæssige effekt af Golfkrisen på charterpriserne«.

Kommentar
Orienteringen af trafikministeren vedrørende revurderingen af gevinsten ved færgesalg er ikke korrekt.

For det første er det forkert at sammenholde kapitalværdien »godt 300 mio. kr.« med 280 mio. kr. Hermed antydes gevinsttab på godt 20 mio. kr. Problemet er, at de to beløb, jf. oversigten, er opgjort til forskelligt tidspunkt - henholdsvis medio 90 og 91.

Skal man sammenligne kapitalværdiopgørelser må henføringstidspunktet være det samme. Anvendes samme henføringstidspunkt bliver gevinsttabet 45 mio. kr., jf. oversigten.

For det andet er der taget hensyn til den større lastbilkapacitet ved beregningen af de 280 mio. kr.

Orienteringen af Folketinget oktober 1990 sker som nævnt i forbindelse med ændringsforslag tilforslag til finanslov for 1991.

Da det var første gang Folketinget blev orienteret om udviklingen i færgesalget efter vedtagelsen af færgeloven, ville en mere fyldestgørende orientering også have omfattet oplysning om konsekvenserne for færgesalgsgevinsten af de nu pådragne merudgifter til erstatningstonnage.

5.5. Spørgsmål fra Folketingets trafikudvalg

DSB fremsendte den 2. november 1990 udkast til besvarelse af spørgsmål stillet af Folketingets trafikudvalg til trafikministeren.

Trafikudvalgets spørgsmål 6 lød således:

> »Hvor meget skal DSB betale for de charterede færger, der skal afløse Peder Paars og Niels Klim, indtil de starter på ruten ved sommerkørerplanens start?«

Trafikministeren svarede bl.a. hertil:

> »Efter de indgåede charteraftaler mellem DSB og bortfragter skal DSB på tidspunktet for de respektive færgers overtagelse forudbetale ét års charterhyre«.

Og videre:

> »Den sammenlagte årlige charterhyre for de to færger udgør således 60,4 mio kr., hvortil kommer en årlig forsikringspræmie på anslået 1,6 mio kr. eller ialt 62 mio kr.«

Og videre:

> »Skulle denne betaling periodiseres med 1. juni 1991 som skæringsdato ville ca 44 mio kr. vedrøre tiden før og ca 18 mio kr. tiden efter den 1. juni 1991.«

Trafikudvalgets spørgsmål 7 lød således:

> »Kan de to chartrede færger med det nuværende maskineri til bl.a bovpropellerne manøvrere i havnene?«

Trafikministeren svarede hertil:

»De charterede RORO-færger vil med det nuværende maskineri, herunder til bovpropellerne, ikke få problemer med at manøvrerer sikkert i Århus og Kalundborg havn.

Som følge af forøgelsen af færgernes passagerkapacitet fra nuværende 80 til 600 skal færgernes strømforsyning til bla. cateringafdelingen suppleres. I forbindelse med færgernes ombygning vil der derfor blive installeret en ekstra hjælpemotor på 1060 HK fra Holeby Diesel A/S. Færgernes manøvreegenskaber påvirkes ikke af dette.«

Kommentar
I betragtning af at der gennem nogen tid i DSB havde været sat spørgsmålstegn ved tværskibskraftens tilstrækkelighed og i betragtning af det daværende stadium for den tekniske behandling af denne problemstilling, ville en mindre kategorisk besvarelse have været på sin plads.

5.6. Valg af ombygnings værft og orien tering af trafikministeren herom

Ifølge samarbejdsaftalernes § 2 skulle DSB og Blæsbjerg i fællesskab udarbejde værftskontrakt, specifikation, øvrige bilag og tegninger til brug for ombygningen af skibene. Specifikationen med tilhørende bilag og tegninger skulle udarbejdes af SMC Nakskov A/S på vegne af begge parter. Ingen af parterne kunne derfor overfor den anden part påberåbe sig eventuelle fejl og/eller mangler i specifikationen med tilhørende bilag og tegninger eller i værftskontrakten.

Den 4. september 1990 fik DSB forelagt et udkast til kontrakt mellem Arka Marine K/S (ejer af Nordic Hunter) og Skibs- og Maskin Consult Nakskov A/S om udarbejdelse af specifikation for ombygningen i samarbejde med rederiet med henblik på indhentning af tilbud fra danske og udenlandske værfter. DSB godkendte kontraktudkastet den 5. september 1990 med forslag til nærmere specificerede ændringer.

Den 10. oktober 1990 indbød Blæsbjerg 6 danske og 7 udenlandske værfter til orienteringsmøde om bord på M/S Arka Marine den 16. oktober 1990 (tidligere Nordic Hunter og senere Ask), som lå i Københavns Frihavn. På mødet blev der udleveret specifikations- og tegningsmateriale, ligesom der var mulighed for besigtigelse af skibet. Ti værfter tog imod invitationen, hvoraf halvdelen fremsendte tilbud inden fristen udløb den 5. november 1990. Kun to danske værfter indgav tilbud, nemlig Svendborg Værft A/S og Fredericia Skibsværft A/S, som havde indgået et samarbejde om ombygning af et skib hver. I realiteten forelå der derfor kun eet dansk tilbud. Prisen var 74,6 mio. kr. pr. færge med levering ultimo april 1991. En udenlandsk tilbudsgiver kunne kun levere en færge inden udgangen af april. De resterende to udenlandske tilbudsgivere, som kunne levere begge færger inden ultimo april, var i samme eller højere prisleje som det danske tilbud.

I internt DSB-notat af 9. november 1990 blev givet en oversigt over indkomne tilbud.

Efter forhandlinger med Fredericia Skibsværft A/S og Svendborg værft A/S meddelte disse værfter den 30. november 1990, at de kun havde mulighed for at foretage uvæsentlige ændringer i tilbudsprisen. Allerede den 19. november 1990 meddelte Blæsbjerg Svendborg Værft, at man så sig nødsaget til at indlede forhandlinger til anden side.

Den 5. december 1990 modtog DSB fra Blæsbjerg kopi af et tilbud fra et polsk værft Seabow Services SA, Gdansk. Tilbuddet er dateret den 30. november 1990 og stilet til Blaesbjerg Marine A/S og der refereres til en forespørgsel af 15. oktober 1990. Tilbuddet lød på DKK 48.680.000 pr. færge. Forudsat skibene kunne leveres til værftets kaj i Gdansk mellem 10. og 22. december 1990, kunne arbejdet afsluttes senest 1. april 1990, såfremt hjælpemaskineriet var leveret til værftet senest 20. marts 1991.

Blæsbjerg orienterede DSB den 5. december 1990 om, at ekstraarbejde, som forudsås i et vist omfang, på det polske værft kunne afregnes til 85,- kr. i timen døgnet rundt dog 125,- kr, hvis der var tale om elektroteknisk personale.

Blæsbjerg orienterede ligeledes DSB om den svenske ejer af det polske værft, dennes løbebane og større projekter i skibsbyggeri

m.v. og reparationer udført i perioden 1980-1990. Blandt de anførte opgaver i 1990 var også ombygning af to ro-ro søsterskibe foretaget for Rederi AB Nordö Link og Sea Link AB.

En repræsentant for firmaet Knud E. Hansen A/S, Skibstekniske konsulenter, har overfor arbejdsgruppen oplyst, at firmaet bistod Rederi A/B Nordö Link med den pågældende ombygning ved det polske værft i begyndelsen af 1990. Den 9. februar 1990 meddelte Knud E. Hansen A/S rederiet, at assistance i Polen blev vanskeliggjort af de mange ændringer, der blev foretaget i projektet på stedet:

> »Seabow bygger i stor udstrækning uden at have tegninger af ændringer og uden at inddrage os i eller informere os om justeringer til projektet.«

Knud E. Hansen A/S foreslog på denne baggrund, at det afsluttede sin assistance i Polen.

Der er ikke i de foreliggende akter oplysninger om, at DSB selv tog referencer på det polske værft forud for kontraktsindgåelsen eller var bekendt med Knud E. Hansens A/S's beslutning.

I skrivelse af 17. december 1990 meddelte Arka Marine K/S det polske værft Seabow Services SA, Gdansk, at man accepterede tilbuddet af 30. november 1990 om ombygning af M/S Arka Marine og M/S Aktiv Marine. Der blev taget forbehold over for ændringerne i specifikationerne, som måtte ske som resultat af Folketingets beslutning om at udstyre og udsende et hospitalsskib til Mellemøsten.

Der foreligger ikke i de foreliggende akter skriftlig dokumentation for DSB's tiltræden af Blæsbjergs accept af værftets tilbud, inden den blev meddelt den 17. december 1990. Bortset fra en 3/4 sides kommentarer af især teknisk karakter, foreligger der ikke i de modtagne akter fra DSB internt materiale, som gengiver DSB's overvejelser forud for, at Blæsbjerg indgik aftale med det polske værft.

Den 28. december 1990 tiltrådte DSB under henvisning til § 1 i samarbejdsaftalen af 25. juli 1990 (Nordic Hunter) ombygningskontrakten vedrørende M/S Arka Marine og M/S Aktive Marine.

Orientering af trafikministeren

Den 1. december 1990 havde Dagbladet Ekstra Bladet en artikel med følgende overskrift: »DSB vil bygge færger i Polen. Sprængstof i valgkampen - danske værfter mister stor ordre«.

Under henvisning til artiken i Ekstra-Bladet skrev DSB den 4. december 1990 et notat til trafikministeren, hvoraf bla. følgende fremgik:

> »...at det er bortfragter, Blæsbjerg Marine A/S i Århus, der som ejer af skibene også forestår den forudsatte ombygning af passageraptering mv.
>
> Charteraftalen om Nordic Hunter og Boyana indebærer således en kontraktlig forpligtelse for Blæsbjerg Marine A/S til at levere færgerne ombygget efter DSB's specifikationer senest medio april 1991 med henblik på - frem til afleveringen af de solgte færger Peder Paars og Niels Klim til rederiet Stena Line ultimo maj 1991 - at foretage den nødvendige prøvesejlads samt bemanding, indøvelse og forsyning mv.
>
> Ansvaret for, at ombygningen af Nordic Hunter og Boyana lever op til specifikationerne og tidsfristerne påhviler således alene Blæsbjerg Marine A/S, der også indgår værftskontrakterne herom. Dog skal DSB godkende ombygningsprisen og selvfølgelig det færdige resultat.«

Herefter redegjordes for de indkomne tilbud og visse ekstraudgifter i forhold hertil. Notatet oplyste videre:

> »Sammenlagt bliver der således, såfremt de danske værfter vælges, tale om en ombygningsudgift på ca 83 mio kr. eller knap 40% mere end den ombygningsudgift på 60 mio kr. pr. færge, som er forudsat i charterkontrakten mellem DSB og Blæsbjerg Marine A/S».

Og videre:

> »Billigste udenlandske tilbud kommer fra det svensk ejede og drevne polske skibsværf PZ DORA i Gdynia, som inden for tidsfristen kan ombygge færgerne for 48,6 mio kr. pr stk.«

Og videre:

> »Omsat til charterhyre vil valg af dansk værft betyde en årlig merudgift for DSB på ca 6,7 mio kr., mens valg af det polske værft omvendt vil betyde en årlig besparelse på ca. 1,5 mio kr. i forhold til den forudsatte charterhyre på 60,4 mio kr. årligt for de to færger«

DSB henviste til notatet af 8. oktober 1990, som var vedlagt og erindrede trafikministeren om, at revurderingen af færgesalgsøkonomien, som resulterede i en samlet gevinst på 280 mio. kr. (mod tidligere godt 300 mio. kr.) var baseret på en ombygningsudgift på 60 mio. kr. pr. færge.

DSB anførte herefter til trafikministeren:

> »Valg af det polske værft til en lavere ombygningspris end de forudsatte 60 mio kr. medfører således, at den samlede færgesalgsøkonomi i det store og hele igen lever op til lovens forudsætninger.
>
> Vælges omvendt de danske værfttilbud, vil der ske en yderligere forværring af færgesalgsøkonomien, der herefter ikke længere kan siges at leve op til lovens forudsætninger. Hertil kommer, at der i givet fald skal søges om finansudvalgets tilslutning til en merbevilling på årligt ca 7 mio kr. til DSB som følge af forøgelsen af den årlige charterhyre.«

Og videre:

> »Blæsbjerg Marine A/S har desuden tilsikret DSB et fuldt acceptabelt kvalitetsniveau i ombygningen, såfremt det polske værft vælges til at udføre opgaven. Også værftets tidligere ny- og ombygningsopgaver, herunder til en lang række nordiske og vestlige færge- og krydstogtsrederier, tilsiger en høj kvalitetsmæssig standard hos værftet.
>
> På baggrund af overstående - og i lyset af de danske værfters generelt set meget gode ordresituation - *indstilles det,* at DSB accepterer, at Blæsbjerg Marine A/S indgår ombygningskontrakterne med det billigste værft, der kan opfylde specifikationer og tidsfrister.

For en god ordens skyld skal det slutteligt understreges, at Blæsbjerg Marine A/S endnu ikke har indgået nogen bindende værftsaftaler. Såfremt Blæsbjerg Marine A/S omvendt skal kunne overholde det kontraktligt aftalte leveringstidspunkt for de ombyggede færger, må en værftskontrakt være indgået senest den 17. december 1990.

Udskydelse af dette tidspunkt, som allerede ligger væsentligt senere end oprindeligt planlagt, vil ikke kunne undgå at medføre krav fra Blæsbjerg Marine A/S om genforhandling af charteraftalen med DSB. Hertil kommer, at leveringen af de ombyggede færger vil kunne blive forsinket hvorved der opstår risiko for, at Århus-Kalundborg overfarten kan komme til at stå uden færger, når Peder Paars og Niels Klim skal afleveres ultimo maj 1991«.

Kommentar
Eftersom de senere begivenheder i forbindelse med færgernes indsættelse på Kalundborg-Århus overfarten viste, at der var behov for mere tid til afprøvning justering, indøvelse osv. efter værftsopholdet, er det på sin plads at vurdere, om DSB kunne have tilrettelagt ombygningen således, at der blev mere tid inden indsættelsen på overfarten.

Så sent som den 4. september 1990 blev det i samarbejdsaftalen vedrørende Urd erklæret, at parterne ville tilstræbe indgåelse af værftskontrakt inden 15. oktober 1990. Kontrakten blev først indgået to måneder senere.

I samarbejdsaftalerne var det forudsat, at Urd skulle søges ombygget i perioden 1. oktober 1990 til 1. marts 1991 og Ask 1. september 1990-1. marts 1991. Dette må antages at have været det optimale og mulige forløb set fra DSB s side på tidspunktet for samarbejdsaftalernes indgåelse. Arbejdsgruppen har ikke fundet nogen enkeltstående årsag til at forberedelsen af ombygningen tog længere tid end planlagt.

Samarbejdsaftalen vedrørende Nordic Hunter blev indgået den 25. juli 1990.1 begyndelsen af september 1990 blev der indgået aftale med firmaet SMC Nakskov, som i samarbejdsaftalens § 2 var forudsat at skulle udarbejde specifikationerne, om udarbejdelse af specifikationer. Dette arbejde var påbegyndt i august 1990, hvor der i DSB blev etableret en projektorganisation for ombygningen. Den 16. oktober 1990, to og en halv måned efter den første samarbejdsaftales indgåel-

se, præsenteredes de indbudte værfter for ombygningsspecifikationer med henblik på afgivelse af tilbud.

Da Nordic Hunter under alle omstændigheder skulle ombygges til overfarten, uanset om det lykkedes at indchartre søsterskibet eller ej, er det arbejdsgruppens vurdering, at der ikke var grund til at afvente en afklaring af dette spørgsmål. Da det lykkedes at indgå aftale om søsterskibet Boy ana den 4. september 1990, var det kun en fordel, derved at ombygningsspecifikationerne vedrørende Nordic Hunter kunne bruges uændret.

Bortset fra en skrivelse fra DSB den 27. juli 1990 til Blæsbjerg Marine A/S, hvori der anmodedes om, at der hurtigst muligt blev igangsat realitetsforhandlinger om indkøb af ramper og ekstra hjælpemotor, ses der ikke af de foreliggende akter at være udfoldet særlige bestræbelser fra DSB's side overfor Blæsbjerg med hensyn til at fremskynde iværksættelsen af ombygningen.

Levering af de pågældende hjælpemotorer blev senere kritisk for tilbageleveringen af færgerne fra Polen. Motorerne blev ordret af Blæsbjerg den 26. september 1990. Det fremgår ikke af de foreliggende akterne, om DSB fulgte sin henvendelse af 27. juli 1990 op.

Den 13. november 1990 tilskrev DSB to virksomheder med anmodning om tilbud på nedtagning af salonaptering på Arka Marine. Tilbuddet skulle stiles til Arka Marine K/S, Mindet 1, 8000 Århus C, men sendes til DSB i Sølvgade, København K. Det oplystes, at arbejdet kunne påbegyndes straks og færdiggøres senest den 21. december 1990, idet færgen indtil da var beliggende ved kaj 209 i Frihavnen.

Der synes heller ikke i efteråret 1990 at være grund til at trække ombygningsarbejdets iværksættelse på grund af leveringstider på hjælpemotorer fra Holeby, idet disse ville kunne være monteret uden dokning.

Ej heller overvejelserne om evt. ombygning af Nordic Hunter til hospitalsskib kan forklare forløbet.

Det forhold, at DSB og Blæsbjerg så sig nødsaget til at indhente supplerende tilbud (fra det polske værft), ses heller ikke at være årsagen til afvigelserne fra den oprindelige tidsplan. Såfremt man havde valgt danske værfter, havde levering først kunne ske ultimo april.

*Arbejdsgruppen gør opmærksom på, at det polske værft ved fremsendelsen af sit tilbud henviser til **Blæsbjergs** forespørgsel af 15. oktober 1990, dvs. samtidig med forespørgslen til første runde af tilbudsgivere. Taget for pålydende har der været iværksat en separat forespørgsel, som blev aktiveret, da det viste sig, at tilbuddene fra første **runde** prismæssigt lå over det budgetterede. Forklaringen herpå kan dog også være, at det polske værft blot refererede til datoen på udbudsmaterialet, som ifølge **DSB's** redegørelse august 1991 først sendtes til det polske værft i slutningen af november 1990.*

*Det er anerkendelsesværdigt, at DSB og **Blæsbjerg** i en vanskelig og tidsmæssigt presset situation søgte at fremskaffe et prisbilligere tilbud. Samtidig måtte det forventes, at DSB havde foretaget en selvstændig bedømmelse af det polske værfts seriøsitet. Et svenskejet værft beliggende i Polen og med adresse i Svejts og Panama burde i sig selv have givet anledning til en nøjere undersøgelse af værftets forhold og referencer, når der var tale om **en** for DSB hidtil uprøvet samarbejdspartner. Selvom værftskontrakten blev indgået mellem Blæsbjerg og værftet, måtte DSB kunne have forudset, at ethvert problem som opstod for Blæsbjerg i forbindelse med værftet, også rummede et problem for DSB.*

DSB orienterede trafikministeren om situationen i notat af 4. december 1990. Anledningen synes at være en artikel i dagspressen, men notatet indeholder samtidig en indstilling til ministeren, og er derfor ikke blot en orientering.

Af referat af 4. januar 1991 af direktionsmøde afholdt den 17. december 1990 fremgår, at generaldirektøren på mødet redegjorde for:

> »at der nu var givet grønt lys fra ministeren til at underskrive kontrakt med det svenskejede værft i Polen omkring ombygningen af de nye ÅrhusKalundborg færger.«

*Der blev afholdt valg til Folketinget den 12. december 1990 og beslutningen om valg af **ombygningsværft**, må anses at være i overenstemmelse med reglen om, at nødvendige beslutninger kan træffes af hensyn til forretningernes uforstyrrede videreførsel - uanset udskrivelse af folketingsvalg.*

4. december-notatets henvisning til at der - såfremt der valgtes danske værfter - skulle søges finansudvalget om tilslutning til en merbe-

villing på årligt 7 mio. kr. til DSB som følge af forøgelsen af den årlige charterhyre, må ved en umiddelbar læsning forstås som forelæggelse ved aktstykke. Da DSB allerede direkte på forslag til tillægsbevillingslov havde afholdt forudbetalt charterhyre (svarende til en årlig merudgift til charterhyre på 5 mio. kr. i forhold til færgesalgsloven) uden særskilt forelæggelse for finansudvalget, er det ikke klart, hvad der udfra en bevillingsmæssig synsvinkel får DSB til at anse finansudvalgsforelæggelse på dette tidspunkt for nødvendig.

Orienteringen af ministeren om ansvarsfordelingen mellem Blæsbjerg og DSB vedrørende ombygningen er ufyldestgørende. Ingen af parterne kunne, jf. samarbejdsaftalens § 2, påberåbe sig eventuelle fejl og/eller mangler i specifikationen mv. eller i værftskontrakten. Endvidere er oplysningen om, at valg af det polske værft ville indebære, at den samlede færgesalgsøkonomi i det store og hele igen levede op til lovens forudsætninger, heller ikke korrekt. Kapitalværdien af denne besparelse kan opgøres til ca. 5 mio. kr.

Ved orienteringen af trafikministeren overså DSB, at ved valg af et udenlandsk værft bortfaldt muligheden for et lavtforrentet ombygningslån. Dette forringede færgesalgsøkonomien for DSB,jf kapitel 9.

5.7. Spørgsmål til trafikministeren i forlængelse af værftskontraktens indgåelse

Den 20. december 1990 stillede folketingsmedlem Jens Risgaard Knudsen spørgsmål til trafikministeren om værftet, idet han bl.a skrev:

> »Skulle der - imod forventning - være tale om, at du har bemyndiget DSB's generaldirektør til at træffe beslutning om, at færgerne skal ombygges på et polsk værft, vil det glæde mig, såfremt jeg må blive gjort bekendt med, hvilket beslutningsgrundlag du er kommet i besiddelse af....«

Den 8. januar 1991 sendte DSB til trafikministeren udkast til besvarelse af brevet fra Risgaard Knudsen af 20. december 1990.

Heraf fremgår bl.a. følgende:

> »Jeg kan bekræfte pressens oplysninger om at DSB den 17. december 1990 meddelte bortfragter, Blaesbjerg Marine A/S i Århus, der som ejer af skibene også forestår deres ombygning, at man kunne godkende ombygningsspecifikationer og leveringsterminer mv baseret på et tilbud fra det polske værft Seabow/ Dora i Gdansk. Godkendelsen skete efter, at den tidligere trafikminister havde bemyndiget DSB til - indenfor de afsatte midler - at disponere forretningsmæssigt.«

Og afslutningsvis:

> »Jeg kan dog afsløre, at tilbuddet fra det polske værft lå betragteligt under det billigste danske tilbud«.

Den 11. januar 1991 fremsendte DSB udkast til trafikministeren til besvarelse af spørgsmål stillet den 19. december 1990 af folketingsmedlem Karl Hjortnæs.

Karl Hjortnæs spurgte bl.a:

> »Hvornår vil der blive truffet beslutning om, hvilket værft der skal ombygge, de indchartrede færger?«

Hvortil trafikministeren svarede:

> »Beslutningen om hvilket værft, der skal ombygge de indchartrede færger, blev truffet af skibenes bortfragter, Blæsbjerg Marine A/S, den 17. december 1990.«

Og videre:

> »Som grundlag for denne beslutning havde DSB samme dag meddelt bortfragter, at man kunne godkende ombygningsspecifikationer og leveringsterminer mv. baseret på det billigste af de indhentede tilbud. Dette tilbud kom fra det polske værft Seabow/Dora i Gdansk.«

Karl Hjortnæs spurgte endvidere:

> »Hvor ligger de indchartrede færger idag, og hvilke løbende omkostninger, hviler der på dem?«

Hvortil trafikministeren svarede:

»De indcharterede færger er nu under ombygning på det polske værft og den eneste udgift, der påhviler DSB i den forbindelse, er den kontraktligt aftalte charterhyre på ca. 60 mio. kr. årligt på de to skibe. Forværringen af DSB's driftsresultat som følge af denne udgift dækkes efter aftale mellem DSB og finansministeriet af en merbevilling til DSB's årlige driftsbudget«.

Den 23. januar 1991 svarede trafikministeren folketingsmedlem Jens Risgaard Knudsen på en henvendelse af 11. januar 1991 til trafikministeren. Af svaret fremgår bl.a:

»Som jeg oplyste dig i mit brev af 9. januar 1991 har den tidligere trafikminister bemyndiget DSB til i denne sag at disponere forretningsmæssigt indenfor de afsatte midler. Denne bemyndigelse blev, efter aftale med finansministeren, givet DSB umiddelbart forud for DSB's acceptmeddelelse til bortfragter, Blaesbjerg Marine A/S i Århus, den 17. december 1990.«

5.8. Kapacitetsproblemer på Storebælt

Den 17. december 1990 afholdt DSB som nævnt direktionsmøde. Af referatet fra dette møde - dateret den 4. januar 1991 - fremgår bla. følgende:

»Direktionen drøftede det fremlagte materiale omkring kapacitetsproblemer på Storebælt som følge af indsættelse af to nye færger på Kalundborg-Århus, hvor der forventes en vis overgang derfra til Storebælt og forøget passagertilgang som følge af K 91. Resultatet heraf viser beregningsmæssigt, at der en række dage om året vil være flere passagerer end færgekapaciteten tillader.

For at undgå, at passagerer således kan risikere at skulle vente på næste færge ved Storebælt, besluttedes det at ombygge de 3 IC færger på Storebælt, således at kapaciteten øges til 2280 passagerer og at ombygningsomkostningerne på 10 mio. kr. i 1991 og øget driftsomkostninger på 2 mio. kr. pr. år fra 1991 til 1993 kan udløses«.

Referatet fra direktionsmødet den 17. december 1990 er vedhæftet et »Notat om kapaciteten på Storebælt fra K 91« udarbejdet af DSB den 11. december 1990. Heraf fremgår bl.a følgende:

> »Konklusion: Omkostninger til ombygning på 10 mio kr. og de forøgede driftsomkostninger på 2 mio kr. pr. år svarer til at omkostningerne pr. passager, der får glæde af den ekstra kapacitet, udgør mellem 800 og 1600 kr. Ud fra en ren økonomisk vurdering er en ombygning af ICfærgerne til en kapacitet på 2280 passagerer således ikke relevant.
>
> Trafikministeren har imidlertid i forbindelse med salget af »Peder Paars« og »Niels Klim« til Folketingets trafikudvalg, oplyst: Der vil ikke i landsdelstrafikken over Storebælt opstå kapacitetsproblemer....Alle nuværende og kommende togrejsende i landsdelstrafikken vil således fortsat kunne betjenes af DSB«

Og videre:

> »Vurderingen af de markedsføringsmæssige forhold, hensynet til DSB's generelle image samt de politiske aspekter betyder, at styregruppen for K91 projektet er enige om, at der til trods for de økonomiske forhold bør ske en kapacitetsudvidelse på IC-færgerne til 2280 passagerer inden K91«.

Kommentar
I de økonomiske beregninger vedr. fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim samt salg af færgerne og indsættelse af erstatningstonnage neutraliserede DSB indtægtstabet vedr. bådtogspassagerer, idet det blev antaget, at mindreindtægten på Århus-Kalundborg overfarten opvejedes af en tilsvarende merindtægt på Storebælts overfarten. Den hermed forbundne merudgift er ikke hidtil medtaget af DSB i de økonomiske beregninger over færgeskiftet. En andel af de 10 mio. kr., som den nævnte kapacitetsudvidelse ville koste - og de 2 mio. kr. i øgede driftsudgifter - burde derfor have været medtaget på omkostningssiden i de økonomiske beregninger.

5.9. Ikrafttrædelse af samarbejdsaftalen vedrørende M/S Boy ana senere M/S Aktiv Marine senere Urd

I samarbejdsaftalen vedrørende M/S Boyana, dateret den 4. september 1990, siges i § 6, at DSB skulle tage levering af skibet under bareboat certepartiet, som angivet af dette. Fra dette tidspunkt regnes bareboat certepartiets uopsigelighed.

Det var for bareboat befragtningen aftalt, at DSB skulle betale en årlig forudbetalt hyre på DKK 28.866.000. Hyren skulle betales i hvert år fra leveringen af skibet under bareboat certepartiet.

I bilag B til samarbejdsaftalen og bareboat certepartiet er aftalt følgende forbehold for ikrafttræden af samarbejdsaftale og bareboat certeparti:

> *»1. Lejehavari*
>
> Lejehavari på SB motor skal være synet og godkendt af klassen samt MVM ved en 24 timers prøvesejlads på 85% motorbelastning.
>
> *2. Fartprøve*
>
> Der skal afholdes fartprøve, som viser, at M/S Boyana er i stand til at yde en servicefart på 17,3 knob ved 85% motorbelastning med en dybgang på 4,7 m og 18 m vanddybde med en dødvægt på 3000 t under vindforhold max 4 Beaufort.«

I bareboat certepartiet (Barecon »A« Standard Bareboat charter) angives Københavns Frihavn som afleveringshavn (pkt 15) og 15. september 1990 som afleveringstidspunkt (pkt. 16). Punkt 17 vedrører »cancelling date« som var anført til 1. december 1990. Dette punkt med tilhørende klausul (3) regulerer spørgsmålet om senere levering.

DSB skulle med andre ord betale charterhyre forud fra levering i København den 15. september 1990, idet hele arrangementet var betinget af ovennævnte forbeholds ophævelse.

M/S Boyana forlod imidlertid først Setubal i Portugal den 15. september 1990 med bulgarsk besætning om bord. Om bord var også to DSB medarbejdere, som medregnedes til det antal personer, som den svenske mellemkøber måtte have ombord efter aftale med sælgerne.

Efter det oplyste sejlede den bulgarske besætning skibet til Bremerhaven, hvor det ifølge det oplyste ankom 24. september 1990 kl. 21:50.

Der foreligger bilag som viser, at Arka Marine II K/S den 10. september 1990 overførte et beløb USD 2,207,550 til Joint Account 6724-0202 White Moon Shipping Ltd, Isle of Man gennem Chase Manhattan Bank NY, med reference til »sale of MV Boyana«. Beløbet er ifølge et »faktura«-lignende dokument dateret den 30. oktober 1990, underskrevet af køber, Arka Marine II, og sælger, White Moon Shipping Ltd, et depositum på 10 % af købsprisen ifølge MOAaf20. august 1990.

Restbeløbet USD 19.867.000 blev tilsyneladende betalt den 30. oktober 1990. Da købesummen ifølge MOA af 20. august 1990 skulle betales ved levering af skibet, må det antages at være leveret til Blæsbjerg den 30. oktober 1990. Refusionsopgørelse vedrørende bunkers er dateret 31. oktober 1990.

Den 29. oktober 1990 sendte Blæsbjerg Marine A/S et udkast til brev til DSB, hvori der under henvisning til overtagelsen af M/S Aktiv Marine den 30. oktober 1990 samt ikrafttræden af bareboat-chartringsaftale imellem Arka Marine II K/S og DSB på samme dato, blev anmodet om indbetaling af første års charterhyre 28.866.000,- kr samt provision på 2.196.000,- kr incl. moms.

Som svar på skriftlig påtegning på dette udkast: »kan vi det endnu?« er anført - ligeledes i håndskrift:

> »Skibet har ikke opfyldt DSB's krav til fart.
>
> Fartprøve har ikke været afholdt for DSB.
>
> Færgen er ma.o. 29. 10. 90 endnu ikke overtaget af svenskerne fra bulgarerne. Der står ca 100 m^3 vand i msk. rum.!!!«

DSB afviste at betale.

Det er oplyst af DSB, at efter endt krumtapudskiftning i Bremerhaven forberedtes prøvetur, som dog ikke gennemførtes, da maskineriet iøvrigt ikke var klar til dette. Efter diverse klargøringsoperationer afsejlede skibet mod København gennem Kielerkanalen den 1. december 1990, uden dog at kunne opnå prøvetursfarten. Skibet ankom til Københavns Frihavn den 2. december 1990 kl. 03.30. Det forsøgtes to gange at gennemføre fartprøver, men hovedmotoren kunne stadig ikke belastes fuldt ud, og prøverne blev opgivet inden afsejling til Polen den 22. december 1990.

Den 27. december 1990 modtog DSB en telefax fra Blæsbjerg Marine A/S. Faxen vedrørte Arka Marine (senere Ask) og Aktiv Marine (senere Urd). I faxen erindredes om ombygningstiltrædelsesbrevet, og der blev anmodet om at få det tilsendt pr. fax. Det oplystes, at begge skibe nu lå ved værft i Polen, og at ombygningsarbejdet var begyndt. Endelig blev aftalen vedrørende charterbetaling bekræftet, og der blev anmodet om bekræftelse på, hvornår overførslen ville finde sted.

Den 28. december 1990 fremsendtes fra Blæsbjerg Marine A/S brev til DSB vedrørende: »Fartsprøve M/S Aktive Marine«. I brevet refereredes samarbejdsaftalens forbehold vedrørende »fartsprøven«, som man på grund af motorhavari endnu ikke havde været i stand til at afholde. Der udtryktes dog forventning om, at forbeholdet kunne hæves. Herefter siges det:

> »Begge parter er derfor enige om, at DSB overtager skibet papirmæssigt pr. dags dato med det forbehold, at endelig fartsprøve aflægges snarest belejligt af hensyn til den igangværende ombygning, dog senest ved afgang fra nuværende værft.
>
> For at undgå en forsinkelse i ombygningsfasen, er begge parter enige om, at skulle det mod forventning ikke lykkes at overholde ovennævnte tidsfrist, er rederiet pligtig at tilbagebetale den forudbetalte charterhyre, som er indsat på spærret konto indtil rederiet har opfyldt DSB's krav til fart, dog senest 15.5.1991, hvorefter DSB har ret til at annulere kontrakten.«

Det er oplyst, at DSB betalte første års charterhyre den 28. december 1990. Bareboat certepartiet var trådt i kraft. Som nævnt tidlige-

re i afsnit 5.6 tiltrådte DSB samme dag ombygningskontrakterne for de to skibe.

Kommentar
Forløbet illustrerer den vanskelige situation DSB befandt sig i. Forudsætningerne for samarbejdsaftalens ikrafttræden var betinget af tilfredsstillende gennemførelse af motorbelastningsprøve og fartprøve (Urd), men denne havde ikke kunnet gennemføres trods gentagne forsøg. På den anden side trængte ombygningen sig på, hvis den skulle nås i tide. Og ombygningen kunne ikke iværksættes uden indbetaling af første års charterhyre.

5.10. Betaling af charterhyre for Urd

Den 25. maj 1992 blev man i DSB opmærksom på, at der i 1991 var betalt charterhyre den 16. september 1991, mens betalingen året før var sket den 28. december 1990. Det var opfattelsen i et internt notat i DSB, at betalingen i 1991 og frem retteligt burde ske den 28. december, dvs. årsdagen for aftalen om fartprøven, jf. afsnit 5.9. DSB's advokat blev ifølge akterne orienteret herom. Der foreligger ikke akter, som belyser dette forhold før i forbindelse med indgåelse af forlig mellem DSB og Blæsbjerg den 20. november 1992. I skrivelse fra DSB's advokat den 21. september 1992 siges med hensyn til det faktiske betalingstidspunkt:

> »Da DSB havde betalt den årlige charterhyre henholdsvis den 1. august og 15. september 1990, har DSB rejst krav mod Blaesbjerg om tilbagebetaling af hyre for begge færger i forsinkelsesperioderne, i alt opgjort til DKK 10.327.896,00.
>
> DSB har herudover krævet erstatning for manglende udskydelse af overtagelsesdagen for M/F »Urd« på i alt DKK 772.000,00, idet det var blevet aftalt, at M/F »Urd« først skulle overtages, når der forelå en godkendt fartprøve.«

Charterhyren vedrørende Urd blev i 1990 først indbetalt den 28. december, jf. afsnit 5.9

Kommentar
DSB havde ifølge samarbejdsaftalen vedrørende Urd ret til at udskyde ikrafttrædelsen af samarbejdsaftalen og certepartiet til tilfredsstillende motorbelastningsprøve og fartprøve var blevet aflagt. Da denne prøve trods gentagne forsøg ikke kunne aflægges tilfredsstillende inden værftsopholdet i Polen, indvilgede DSB på forslag fra Blæsbjerg i at overtage skibet »papirmæssigt« den 23. december 1990. DSB indbetalte herefter ifølge det oplyste charterhyren på en spærret konto, hvorfra den først kunne frigives, når tilfredsstillende prøve var aflagt efter værftsopholdet.

Ved forliget mellem DSB og Blæsbjerg i november 1992 accepterede DSB, at betalingstidspunktet for charterhyren for Urd skulle være den 15. september 1990, og at certepartiet og samarbejdsaftale skulle betragtes som løbende fra samme dato.

Virkningen af at fastsætte betalingstidspunktet til 15. september frem for den 28. december kan opgøres til 722.000 kr. pr. år i 8 år. Kapitalværdien heraf kan opgøres til 4,0 mio. kr.

For såvidt angår leveringstidspunktet for Urd, kan dette som udgangspunkt beregnes fra det tidspunkt, hvor DSB efter aftale med Blæsbjerg overtog skibet »papirmæssigt«, nemlig 23. december 1990. Charterperioden skulle herefter løbe i 8 år fra dette tidspunkt. Ved forliget accepterede DSB, at leveringstidspunktet regnedes fra 15. september 1990, hvorefter den 8-årige charterperiode skulle regnes derfra.

For DSB er der den afgørende forskel mellem den 28. december og den 15. september, at desto kortere charterperioden er inden værftsopholdet, desto kortere er den periode, hvor DSB skal betale charterhyre uden at kunne sejle med skibet. Værdien for DSB af at gøre denne periode kortere svarer til charterhyren, idet DSB hidtil har forudsat at kunne finde anvendelse for færgen i hele charterperioden, eventuelt ved genudlejning.

Nu må man nok erkende, at leveringstidspunktet for Urd ikke er krystalklart, bl.a. fordi en DSB-besætning sejlede skibet fra Bremerhafen til København i begyndelsen af december 1990.

Ved at acceptere 15. september 1990 som leveringstidspunkt påtog DSB sig at betale charterhyren for en periode, hvor DSB ikke selv rå-

dede over færgen, og hvor end ikke Blæsbjerg havde overtaget og betalt for færgen, bortset fra et depositum på 10%. Det drejer sig om perioden 15. september 1990 til 30. oktober 1990. Charterhyren for denne perioden kan opgøres til 3,9 mio. kr.

Samlet set imødekom DSB Blæsbjerg ved forliget vedrørende Urd i 1992 med mindst 7,9 mio. kr. (4,0 + 3,9) forsåvidt angår betalingstidspunktet og leveringstidspunktet.

Dette beløb ses ikke af akterne at have indgået i konsekvensberegningerne i forbindelse med forliget i 1992, bortset fra at DSB modtog en kompensation »for manglende udskydelse af overtagelsesdagen for M/F Urd på ialt DKK 772.000,00«.

Forliget blev iøvrigt aldrig effektueret, da Blæsbjergs bankforbindelser ikke kunne acceptere forliget, jvf afsnit 10.3.

Kapitel 6

Ombygning af færger og landanlæg

6.1. Grundlaget for ombygningsarbejdet på færgerne

Værftskontrakten om ombygning af de to færger skal i følge aftalens § 1 forhandles og indgås af Blæsbjerg med værftet

Ifølge § 2 i samarbejdsaftalerne skal:

> »Parterne i fællesskab udarbejde værftskontrakt, specifikation, øvrige bilag og tegninger til brug for ombygningen...Specifikationen med tilhørende bilag og tegninger skal udarbejdes af SMC Nakskov A/S på vegne af begge Parter. Ingen af Parterne kan derfor over for den anden Part påberåbe sig eventuelle fejl og/eller mangler i denne specifikation med tilhørende bilag og tegninger eller i værftskontrakten«

Værftskontrakterne blev underskrevet den 20. december 1990. I værftskontrakten henvises til specifikationer og tegninger.

Af en henvendelse fra DSB til Blæsbjerg Marine A/S fremgår det, at der har været foretaget en fælles gennemgang af specifikationen.

I et brev til folketingsmedlem Karl Hjortnæs fra den nyudnævnte trafikminister udarbejdet af DSB, dateret den 11. januar 1991 hedder det om værftsbeslutningen:

> »Beslutningen om hvilket værft, der skal ombygge de indchartrede færger, blev truffet af skibenes bortfragter, Blæsbjerg Marine A/S, den 17. december 1990. Som ejer af skibene er bortfragter over for DSB kontraktligt ansvarlig for skibenes ombygning og rettidige tilbagelevering til DSB, inden deres indsættelse på overfarten.

Som grundlag for denne beslutning havde DSB samme dag meddelt bortfragter, at man kunne godkende ombygningsspecifikationer og leveringsterminer m.v. baseret på det billigste af de indhentede tilbud. Dette tilbud kom fra det polske værft Seabow/Dora i Gdansk. Forinden havde den tidligere trafikminister bemyndiget DSB til - inden for de afsatte midler - at disponere forretningsmæssigt. Såfremt godkendelsen skulle være baseret på det eneste danske tilbud, der forelå, ville lovens forudsætninger om økonomien i færgesalget, være bristet afgørende.«

Kommentar
Da trafikministeren var nyudnævnt var brevet i realiteten til oplysning både for ministeren og for folketingsmedlem Karl Hjortnæs.

Sætningen »Som ejer af skibene er bortfragter overfor DSB kontraktligt ansvarlig for skibenes ombygning...« er ufyldestgørende. Det fremgår således af § 5 i samarbejdsaftalen, at: »Ingen af parterne (DSB og Blæsbjerg) kan overfor hinanden rejse krav som følge af fejl og mangler ved ombygningen.«

For såvidt angår oplysningen om færgesalgsøkonomien ved valg af dansk værft henvises til afsnit 5.6.

6.2. Tilrettelæggelse af ombygningsarbejdet på færgerne

I følge § 3 i samarbejdsaftalen skulle Blæsbjerg gennem egne eller udpegede skibsinspektører føre byggetilsyn overfor værftet i forbindelse med ombygningen. DSB påtog sig overfor Blæsbjerg, i samarbejde med Blæsbjerg, at deltage i byggeriet på samme måde og i samme omfang, som om DSB forestod ombygningen, og således at ingen af parterne overfor hinanden kunne påberåbe sig eventuelle fejl og mangler ved tilsynet.

Allerede den 16. august 1990 etableredes i DSB en særlig projektorganisation, som under ledelse af en projektleder skulle forestå DSB's andel af tilsynet med færgeombygningen. Arbejdet opdeltes i skibsteknik/havneteknik, aptering/catering, navigation/mandskab samt maskin og el. I tilknytning til projektorganisationen eta-

bleredes ugentlige koordinationsmøder med de ansvarlige for de enkelte områder. Teknikkoordinationsmøderne foreligger i arbejdsgruppens akter dokumenteret frem til medio april 1991.

Ved påbegyndelsen af ombygningsarbejdet i Polen udsendtes DSB-medarbejdere til værftet med henblik på at føre tilsyn med arbejdet. I begyndelsen af februar 1991 udsendtes en DSB-medarbejder som koordinerende tilsynsførende. Ledende medarbejdere fra rederidivisionen deltog herudover på ad hoc basis i møder med værftet.

På værftet afholdtes ugentlige byggemøder med deltagelse af værftets ledelse, Blæsbjerg Marine og DSB med ad hoc deltagelse af andre relevante parter, f.eks. SMC.

6.3. Arbejdets udførelse

Fra DSB's koordinerende tilsynsførende foreligger en rapportering til Rederidivisionen, som beskriver arbejdets fremdrift (citeret i uddrag):

> *»Uge 7*
> ... Alt stålarbejde er af fineste kvalitet ...
>
> ... vi har godkendt det meste af isoleringen på nye salondæk. Også her en god kvalitet.
>
> Alt forløber som man måtte forvente af et godt og hurtigt værft. De rykker dagligt på afgørelser for at starte.«
>
> *»Uge 11*
> Med hensyn til malerarbejdet overalt må man sige at det ikke er det bedste der er set...
>
> Vi havde et interessant møde fredag den 8-3 med Niels Blæsbjerg ... Det viser sig at kontrakt + spec, på flere punkter modsiger hinanden, hvilket giver en masse konflikter som vi ikke kan være tjent med. Resultatet af mødet gav allerede næste dag en mærkbar ændring på flere punkter.

Ellers må man sige at værftet arbejder hurtigt og målbevist på færdiggørelse af arbejdet ... mange tegninger har vi i tilsynet slet ikke fået.

... mange ting endnu ikke påbegyndt.«

»Uge 14(003-156)
...man må stadig sige, at værftet arbejder i et godt tempo. Efter nu at have kørt mange alarmer må man sige at deres el-automaticarbejde er helt i top. Det eneste der stadig hinker bagud hvad kendskab angår er deres maskinarbejde. Vi ser alt for mange udskrevne ekstrapunkter der ikke bliver til noget, og vi må spørge os selv om de i det hele taget får det gjort færdigt inden vi skal til at få tingene startet op. Der mangler ikke rykkere fra vores side. Ellers må jeg sige at værftet stadig ikke vil starte på punkter der hører til eksisterende skibe, hvor vi mener det direkte er nævnt i specifikationen, men værftet holder stadig på at de kun udfører det der direkte har med ombygningen at gøre (f.eks. skibstilsynspunkter på eksisterende skib skal vi efter værftets mening skrive ud i regning).

Det kan godt være at specifikationen på mange måder er uklare, modsigende sig selv, samt direkte mangler relevante oplysninger mv. Men den er det eneste vi har.

Vi så frem til at Blæsbjerg som godt er klar over problemerne mellem specifikationens og kontraktens tekster, fik sat tingene igang, med en eventuel voldgift senere, men værftet siger stadig: »Skriv ud hvad I vil have lavet så skal vi nok give en pris på det og gå igang«. Denne forestilling har nu varet i flere måneder uden resultat, så toget er nu næsten kørt. Der er kun at sige, at vi må være indstillet på at det kommer til at koste dyrt at få udført disse ting i den sidste ende. Vi kan se på priserne her i den sidste tid, at man begynder at tage godt fat hvad priser angår fra værftets side.

Eksisterende skibe er derfor for øjeblikket et delikat emne. Skal vi skrive ud og betale?

Jeg vedlægger hermed vor status pr. 3-4-91, hvor det fremgår at man nu er kommet igang med mange punkter der længe har stået stille«.

Tilbagelevering fra værftet til rederierne skulle for så vidt angår Ask senest finde sted den 1. april og for Urd senest den 6. april, forudsat at hjælpemotorerne blev leveret til værftet senest 20. marts 1991.

Leverandøren af hjælpemotorerne havde imidlertid i sin ordrebekræftelse angivet leveringsdatoen til ca. 10. april for begge motorer. De kontraktsmæssige leveringer fandt sted henholdsvis den 10. og 12. april 1991.

I samarbejdsaftalens § 4 siges det, at skibet skulle tilbageleveres efter ombygning, som fastlagt i værftskontrakten, forudsat at såvel Blæsbjerg som DSB kunne godkende, at skibet var ombygget uden mangler i henhold til værftskontrakten.

Måtte alene en af parterne nægte sin godkendelse var Blæsbjerg forpligtet til overfor værftet at afvise skibet, indtil dette kunne godkendes af begge parter.

Det skulle anføres i værftskontrakten, at alle de i specifikationen, øvrige bilag og tegninger stillede krav blev anset for væsentlige, og værftet skulle derfor ikke kunne kræve, at Blæsbjerg overtog skibet med mindre alle i værftskontrakten, specifikationen, øvrige bilag og tegninger stillede krav under prøveturen og overtagelsesgennemgangen konstateredes at være opfyldt.

Denne bestemmelse blev ikke indarbejdet i værftskontrakten. Der foreligger ingen forklaring herpå.

Den 27. april 1991 undertegnedes en afleverings- og acceptprotokol vedrørende Ask mellem værftet og en repræsentant fra Blæsbjerg. Til afleverings- og acceptprotokollen hørte et bilag, omfattende en række udestående arbejder, som ifølge protokollen skulle færdiggøres i Århus inden den 9. maj 1991 - bortset fra to punkter. Af bilaget fremgår, at en række af punkterne, godt 30, beroede på »owners obligation«. Ifølge protokollens ordlyd skete afleveringen i overensstemmelse med værftskontrakten, og forudbetalingsgarantien blev nedskrevet til 0.

Den 6. maj 1991 undertegnedes en lignende afleverings- og acceptprotokol vedrørende Urd.

Også til denne protokol knyttedes en mangelliste over arbejdet, som skulle færdiggøres i Århus inden den 16. maj 1991. 23 punkter vedrørte ekstraarbejde.

DSB tiltrådte ifølge akterne ikke afleverings- og acceptprotokollen. Der foreligger ikke akter for arbejdsgruppen, som belyser DSB's tilkendegivelser overfor Blæsbjerg - eller omvendt.

De udestående arbejder færdiggjordes af polske arbejdere, som fulgte med skibene til Århus. Skibene førtes til Århus af DSB-besætning.

Ved forlig mellem DSB og Blæsbjerg i 1992 fastsattes afleveringen til DSB til 19. maj og 5. juni 1991 for henholdsvis Ask og Urd, svarende til tidspunktet for Søfartsstyrelsens godkendelse af færgerne.

Kommentar
Selve konstruktionen med samarbejdsaftale, certeparti og værftskontrakt er kommenteret i afsnit 4.5.

Det ses ikke af akterne i hvilket omfang DSB sammenholdt specifikationen med værftskontrakten forudfor godkendelsen. I betragtning af samarbejdsaftalens ordlyd burde materialet være gennemgået detaljeret af DSB, som hvis det havde været et projekt ordret direkte af DSB. I følge det oplyste inddrog DSB ikke advokatbistand i forbindelse med indgåelse af værftskontr akten. DSB's besvarelse af spørgsmål vedrørende ansvarsfordelingen er ikke fyldestgørende med hensyn til de forpligtigelser, som påhvilede henholdsvis DSB og Blæsbjerg.

De senere konstaterede uoverensstemmelser mellem værftskontr akt og specifikation gav ifølge akterne anledning til forsinkelser. Allerede 1. februar stod det DSB klart, at de nye hjælpemotorer fra Holeby først ville blive afleveret den 10. april 1991, og at afleveringen af skibene pr. 1. og 6. april som anført i værftskontr akten ikke kunne lade sig gøre. Dette understregede vigtigheden af at få ryddet forsinkende uklarheder og uoverensstemmelser af vejen forinden. Rapporterne fra den tilsynsførende i Polen viste klart et behov for afklaring.

DSB tilkendegav ikke skriftligt sine synspunkter overfor Blæsbjerg på tidspunktet for afsejlingen fra Polen. Der ses ikke at have været ind-

hentet juridisk bistand til belysning af DSB's retsstilling under de givne omstændigheder.

Der ses heller ikke på dette tidspunkt at have været overvejelser om alternative løsninger, evt. forhandlinger om vilkårerne for udskydelse af aflevering af Peder Paars og Niels Klim.

Betragtes indsættelsen af Ask og Urd på overfarten til det fastsatte tidspunkt som eneste acceptable løsning, var det formentlig en fornuftig disposition af få færgerne til Århus, således at færdiggørelsen og afprøvningen kunne ske under tæt overvågning, ligesom indøvelse kunne rutineres.

6.4. Indsættelse af færgerne

Den 14. maj 1991 meddelte Blæsbjerg DSB, at Ask forventedes at være sejlklar den 16. maj 1991 og Urd den 19. maj 1991. Den 16. maj oplystes, at leveringen af Ask måtte udsættes.

Ask blev klargjort således, at den kunne gå i fart søndag den 19. maj 1991, men måtte straks efter tages ud igen på grund af problemer med klaprampen til nederste bildæk. Den 23. maj meddelte Blæsbjerg, at begge færger ville være klar til indsættelse i drift den 28. maj 1991.

DSB havde ved indgåelse af samarbejdsaftale og certeparti for Urd taget forbehold for belastningsprøve på styrbords hovedmotor efter udbedring af lejehavari samt afholdelse af fartprøve.

Den 28. og 29. maj blev der afholdt prøvetur med M/F Urd med tilfredsstillende resultat, hvilket DSB meddelte Blæsbjerg den 30. maj 1991. Dermed ophævedes forbeholdene.

Der foreligger ikke i DSB's akter en egentlig prøverapport. Arbejdsgruppen har modtaget én side med håndskrevne noter, som menes at stamme fra prøveturen.

I et brev til DSB dateret den 31. maj 1991, bekræftede Blæsbjerg, at de fra DSB's side nævnte forbehold for ikrafttrædelse af certepartiet for Urd var bortfaldet. I brev af samme dato bekræftede Blæsbjerg

»for god ordens skyld.., at vi betragter Ask afleveret til drift for DSB den 19.05.1991 kl. 12.00, hvor første rejse i DSB regi blev udført. Parterne er enige om, at udestående punkter i henhold til ombygningskontrakten skal udbedres under skibets igangværende drift.«

Urd var endnu ikke afleveret for drift til DSB. Den 11. juni 1991 meddelte Blæsbjerg DSB, at man anså Urd for leveret den 6. juni 1991. DSB erklærede sig i brev af samme dato til Blæsbjerg uenig i Blæsbjergs opfattelse af afleveringsdatoer. DSB tilføjede:

»Vi føler fortsat ikke, at De yder os en helhjertet indsats for at afhjælpe de i færgerne udestående punkter, trods det faktum, at De i lang tid har været bekendt med mangellister fra vore inspektører, som har stået til rådighed i hele perioden under ombygningen«.

Blæsbjerg svarede den 13. juni 1991. Heri oplyses, at Dora (værftet) ville have sin del af arbejdet færdigt senest den 17. juni 1991, bortset fra:

»nogle ubetydelige småting, hvor man afventer leverancer fra underleverandørerne.«

Blæsbjerg fortsætter:

»[Vi skal] tilbagevise Deres påstand om, at vi ikke udviser en helhjertet indsats for at få bådene klargjort på alle måder. Til underbygning af dette kan vi nævne, at vi assisterer dag og nat, både hvad angår driftsmæssige forhold ved færgerne og udbedring af landramper, så skibene kan operere optimalt.«

Blæsbjerg slutter:

»Der er ingen tvivl hos os, om at skibene er sat i DSB drift på de i vore breve angivne datoer.«

Kommentar
I betragtning af vigtigheden af DSB's forbehold vedrørende motorbelastningsprøve og fartprøve for Urd er det uforsvarligt, såfremt der ikke blev udarbejdet en egentlig prøverapport.

6.5. Ombygning af landanlæg

I begyndelsen af juli 1990 afholdtes de indledende møder mellem projekttjenesten og rederidivisionen og passagerdivisionen. Det konstateredes, at færgeanskaffelserne endnu ikke var på plads. Der forventedes dog en snarlig afklaring. Af hensyn til anlægsarbejderne aftaltes det at søge at ændre aftalen om aflevering af Peder Paars og Niels Klim, så det skete samtidig fremfor som aftalt ad to gange, henholdsvis i perioden 1.-20. maj 1991 og perioden 10.-30. maj 1991. Det blev tilkendegivet af en repræsentant fra passagerdivisionen, at man fra passagerdivisionens side stort set havde afskrevet ruten som interessant for togtrafikken på grund af den begrænsede kapacitet til sådanne passagerer (50) på spidsbelastningsafgange.

Under projekttjenesten etableredes ultimo juli 1990 et projektkoordineringsmøde under ledelse af projekttjenesten med en mødefrekvens hver fjortende dag. Første møde afholdtes den 28. august 1990, hvor der kunne orienteres om chartringen af Nordic Hunter.

Det konstateredes, at udarbejdelse af driftsoplæg og kravspecifikation fra rederidivisionen »hastede meget«.

I oktober 1990 etableredes en styregruppe i projekttjenesten med deltagelse af de relevante tjenester. Det konstateredes, at projektets tidsplan var overordentlig presset, og at det var af helt afgørende betydning at få de nødvendige aftaler med Århus Havn og Kalundborg Kommune. Det blev fastslået, at projektets samlede økonomi skulle holdes inden for 20 + 24 = 44 mio. kr., hvoraf de 24 mio. kr. var det beløb, som var opsamlet i Århus Havn.

I forbindelse med aflysning af projektkoordineringsmøde konstateredes den 9. november 1990, at der nu var defineret et DSB basisprojekt svarende til 20 mio. kr. efter indarbejdelse af besparelser.

Basisprojektet vedrørte klap og ramper, mens resten af projektet, der især angik Århus Havn, vedrørte de øvrige hovedanlæg, spor, opmarchplads osv. og forudsattes finansieret af Århus Havn.

Klap og ramper blev udbudt i licitation den 16. november 1990. På møde i projektkoordineringsgruppen konstateredes den 8. januar 1991, at licitationen havde vist, at prisoverslaget stort set havde holdt (mindreudgift på 0,3 mio. kr.).

På styregruppens møde den 4. marts 1991 orienteredes om forlig med Århus Havn om øvrige landanlægs udformning og udgiftsfordeling. Det konstateredes, at indsættelsen af de nye færger var planlagt at ske 14. maj og 28. maj 1991, hvilket harmonerede dårligt med, at aftalen med rampeentreprenør var baseret på færdiggørelse 24. og 31. maj 1990 for så vidt angik nedre og øvre rampe.

På et hasteindkaldt styregruppemøde den 8. marts 1991 drøftedes tidsterminer. Rederidivisionen blev rykket for de sidste elementer i kravspecifikation. På ny konstateredes uoverensstemmelse mellem færdiggørelse af ramper og indsættelse af færger. Det blev aftalt, at undersøge mulighederne for en forcering af arbejdet.

Der er ikke i foreliggende akter yderligere dokumentation for projektet for arbejdsgruppen.

I analyserapport fra firma Knud E. Hansen A/S, dateret den 24. juni 1991, siges i punkt 7.4:

> »Landanlæg og ramper i land har mangler og direkte designmæssige fejl, som har forårsaget forsinkelser på last og losning. Anlæggene er stadig ikke godkendt og ikke overtaget af DSB og bliver derfor betjent af leverandøren.«

Kommentar
For såvidt angår forhandlingerne med Århus Havn, var dette ikke en sag som kunne færdiggøres af DSB alene.

Derimod er det ikke umiddelbart forståeligt, at ramper i land, hvis udførelse som bygherre alene DSB havde ansvaret for, ikke magtedes færdiggjort til tiden.

6.6. Orientering af minister og Folketing

Trafikministeren blev orienteret om problemerne med idriftsættelse af Ask og Urd i notat fra DSB af 27. maj 1991. Det oplystes, at Ask forventedes i drift igen den 28. maj 1991, mens Urd blev yderligere forsinket, således at indsættelsen først kunne ske i weekenden den 1. og 2. juni 1991. Det oplystes også, at begge færger ville være godkendt af Søfartsstyrelsen før indsættelse.

Samtidig redegjordes for, hvad DSB kaldte »Fremtiden med Ask og Urd«. Afsnittet i notatet handler om færgernes kapacitet. Det fremgår heraf, at:

> »Personbilkapaciteten afhænger af passagertallet, idet der til reservation for landgangspassagerer udbydes 200 pladser pr. afgang. Der resterer således 400 pladser til personbilspassagerer og lastbilchaufførerer.«

Hvad angår de solgte færger oplystes, at Peder Paars blev leveret den 17. maj 1991, mens Niels Klim ville blive leveret 30. maj, hvilket var i overensstemmelse med kontrakten med Stena af 6. april 1990:

> »DSB har af hensyn til salgets afslutning ikke ønsket at forsøge - gennem forhandling med køber - at forhale leveringen. Ej heller har DSB ønsket at chartre de solgte færger.«

Trafikministeren var kaldt i samråd med trafikudvalget den 28. maj 1991. I de udarbejdede talesedler til ministeren oplystes:

> »Den første færge ankom til Århus den 29. april 1991 trods manglende færdiggørelse og færge nr 2 ankom til Århus den 8. maj 1991 uden at være færdig til aflevering på værft. Færgerne skulle have været indsat henholdsvis den 13. og den 22. maj 1991. Blæsbjerg Marine er ansvarlig for den sene færdiggørelse og det vil resultere i et økonomisk efterspil.«

Hvad angår trafikken på færgerne oplyste DSB, at

> »Der må således på kort sigt og også længere sigt forventes en faldende efterspørgsel fra togpassagerer på Århus-Kalundborg ruten med den overfartstid, der er på ruten. Ask og Urd er ombygget med henblik på at kunne medtage flere lastbiler pr afgang, end Niels Klim og Peder Paars. Med det eksisterende transportbehov vil de nye færger derfor have et bedre beredskab til at klare efterspørgslen.«

Onsdag den 29. maj 1991 besvarede trafikministeren i Folketingets spørgetid to spørgsmål om Ask og Urd. Folketingsmedlem Karl Hjortnæs havde stillet spørgsmål (S 602) om de ændringer, der var foretaget på Århus-Kalundborg overfarten. I svaret henviste trafik-

ministeren blandt andet til nedsættelsen af den økonomiske mergevinst fra ca. 300 mio. kr. til 280 mio. kr.

Som anført i kommentar i afsnit 5.4, er de to tal resultater af forskellige opgørelsestidspunkter, som gør at tallene ikke er sammenlignelige.

I baggrundsnotat til ministeren af 28. maj 1991, oplyste DSB, at

> »Ansvaret for de forviklede leveringer af Ask og Urd er Blæsbjerg Marines, og der kan forventes et økonomisk efterspil som følge heraf.«

Den 30. maj udsendte Blæsbjerg en pressemeddelelse. Heri oplyste Blæsbjerg, at

> »rederiet er derfor uden skyld i uheldene [vedr. rampen på Ask] og de opståede forsinkelser.....Spørgsmålet om et eventuelt økonomisk mellemværende mellem rederiet og DSB vil blive behandlet, når begge færger er kommet i drift.«

Den 6. juni 1991 besvarede trafikministeren spørgsmål fra Folketingets trafikudvalg. Et af spørgsmålene vedrørte udvalgets ønske om at få

> »en redegørelse for omkostninger ved indsættelse af de nye færger, herunder omkostningerne ved indsættelse af erstatningsfærger«.

Ministeren oplyste, at de samlede omkostninger endnu ikke var opgjort, men ville vende tilbage, når de forelå.

I redegørelse til trafikministeren af 19. juni 1991 oplystes om status på overfarten. Ministeren blev bl.a. orienteret om, at:

> »landfaciliteterne i Århus, hvor ombygning endnu ikke er afsluttet, har givet anledning til bekymring...«

Trafikministeren orienteredes igen i et statusnotat den 26. juni 1991. Heri oplystes, at

»DSB's ledelse har omstændighederne taget i betragtning den 25. juni besluttet at få gennemført en uvildig undersøgelse af Ask og Urds egnethed til at betjene overfarten Århus-Kalundborg. Undersøgelsen foretages af Skibskonsulentfirmaet Knud E. Hansen A/S, der har tidligere kendskab til den pågældende tonnage. Undersøgelsen forventes færdig indenfor 10 dage.«

Afslutningsvis oplyste DSB dog, at det stadig var DSB's vurdering på trods af de seneste uheld, at færgerne var velegnede til overfarten Kalundborg-Århus.

Hvad angår indchartring af fremmed tonnage, oplyste DSB, at man havde

»afstået fra at benytte sig af den mulighed, fordi det er forbundet med meget store omkostninger, og fordi fremmed tonnage ikke kan indsættes med dages varsel.«

Samme dag besvarede trafikministeren et brev fra Jytte Hilden, MF. I sit svar oplyste ministeren bl.a., at:

»Det [vedtagelsen af lov om færgesalget] var der god økonomi i, og jeg vurderer ikke, at de aktuelle forhold ændrer væsentligt herpå, bl.a. fordi der af DSB vil blive rejst et økonomisk krav overfor Blæsbjerg Marine A/S, der er ejer af de to chartrede færger.«

I notat af 1. juli 1993 oplyste DSB, at Stena Nautica, tidligere Niels Klim, kunne indchartres af DSB på to forskellige vilkår: 1) Bareboat - basis og 2) Timecharter - basis. Under forudsætning af, at færgen under indchartringen blev bemandet, således at det var muligt tillige at holde Ask og Urd i drift, ville en Bareboat-chartring koste 12 mio.kr. for en måned. Bareboat alternativet ville formentlig - oplyste DSB - kunne gennemføres i løbet af nogle dage, mens timecharter alternativet måtte påregnes at kunne gennemføres først efter et par uger. DSB anbefalede, at

»afvente ugens driftserfaring og konsulentrapporten, inden yderligere dispositioner træffes.«

Den 3. juli 1991 modtog trafikministeren et nyt status-notat under henvisning til samrådsspørgsmål. Samme dag besvarede trafikmi-

nisteren et brev fra Karl Hjortnæs, MF. Det fremgår af svaret, at ministeren

> »er enig med DSB i, at fremgangsmåden i stedet bør være at fastholde rutens færger i drift. Begrundelsen er den, at en normalisering af forholdene på ruten mest af alt kræver indkøring og afprøvning af færgerne og ikke, at de oplægges midlertidigt med henblik på maskineftersyn, som du foreslår.«

I notat af samme dato til finansministeren med henblik på samråd i trafikudvalget den 3. juli 1991, med hvilket fremsendtes lovforslaget til færgesalgsloven og DSB's notat af 8. oktober 1990 vedrørende ajourføring af færgesalgsøkonomien, oplystes,

> »at de endelige havneinvesteringer forventes at blive højere end forudsat. Til gengæld opnår DSB en lidt højere rabat på havneafgifter i Århus, hvis størrelse er afhængig af de fremtidige trafikmængder.«

Kommentar
Orienteringen af finansministeren med henblik på samråd i trafikudvalget er mangelfuld. Som nævnt i kommentaren til afsnit 5.4 vedrørende 8. oktober 1990-notatet er den angivne reduktion af den økonomiske gevinst ved færgeskiftet ikke korrekt. Finansieringsforudsætningerne var også ændret med beslutningen om at ombygge færgerne i Polen, jvfi kap. 9.

Hertil kommer, at havneinvesteringerne, som i færgesalgsloven indgik med ca 10 mio. kr. i foråret 1990 blev opgjort til 24,5 mio. kr. (orientering på direktionsmødet 29. april 1991), jfi afsnit 6.5. Når der nævnes, at der til gengælder opnået en rabatordning for så vidt angår havneafgifter, er der ifølge det oplyste tale om en midlertidig kompensationfor ulemper med et anslået maksimum på 700.000 kr. om året.

Ej heller tager 8. oktober 1990-notatet højde for reservation til togpassagerer, hvorved bilpassagerer må afvises. Allerede i maj 1990 blev virkningen anslået til 5-6 mio. kr. pr. år. Kapitalværdien heraf kan opgøres til ca 22 mill. kr.

Det ses ikke af akterne, at DSB har peget på poster, som trækker i modsat retning.

6.7. Analyser foretaget af Knud E. Hansen A/S

Knud E. Hansen A/S's (KEH) opgave - som formuleret i notat af 1. juli 1991 fra DSB til trafikministeren - var 1) en generel vurdering af fartøjernes egnethed til den pågældende rute, 2) en gennemgang og, om muligt, beskrivelse af årsagen til de uheld, der har fundet sted, og 3) påpegning af svagheder og brister, der indenfor en forholdsvis kort tid kunne medføre yderligere driftsforstyrrelser, således at nødvendige forholdsregler kunne tages.

KEH's første rapport forelå den 5. juli 1991. Det er den generelle konklusion, at

> »konstruktionsmæssigt og kapacitetsmæssigt er færgerne Ask og Urd egnede til ruten Kalundborg - Århus,«

at

> »færgernes maskineri og tekniske installationer vurderes til på kort sigt at kunne bringes op på en standard, så sikker og stabil drift kan opretholdes. En forudsætning for at opnå dette er: At teknik, automatik, faglig indlæring og rutine samt nødvendig ekspertbistand og indkøring har acceptable tidsmæssige konditioner at arbejde under. Dette samspil er helt essentielt for at kunne opnå et tilfredsstillende resultat«

og, at

> »med hensyn til fremtidige krav til ruten, eventuel samsejling med anden type enheder også efter fast forbindelse over bæltet, kan færgerne anvendes til ruten. Færgerne er i deres grunddesign fleksible for modifikationer til varierende opgaver.«

I sin tilstandsvurdering af færgerne siger KEH, at:

> »skrog, stålarbejde, aptering og tanke er af god standard, dette gælder både for oprindeligt skib og for senere ombygning. Indretning af aptering og restauration er acceptabel. Finish og færdiggørelse ligger på nogle områder lidt under normal dansk færgestandard, .. kan på kort sigt bringes op på en acceptabel standard«.

Hvad angår fremdrivning og manøvre siges,

> »at skibene er under normale forhold istand til at opfylde de stillede krav til effekt og fart.« og videre: »skibene har særdeles gode manøvreevner under fart.«

Om havnemanøvre hedder det:

> »Mange af de opståede problemer i forbindelse med havnemanøvre skyldes manglende indlæringstid og rutine. Alle skibsfører er istand til at anløbe begge lejer tilfredsstillende under normale vejrforhold..., skibene mangler tilsyneladende agter thruster kapacitet til havnemanøvrering under ugunstige vejrforhold«

Om hovedmotorerne oplyses, at

> »det er et relativt sensitivt maskineri, som kræver nøje overholdelse af de foreskrevne driftskonditioner. Motorerne har, også under tidligere ejere, voldt visse driftsmæssige problemer. Motortypen var ved installation stadig under udvikling af MWM-fabrikkerne, skibene har sejlet under forskellige ejere og med varierende besætning. Det må derfor antages, at motorerne ikke har haft de mest ideelle vedligeholdelsesmæssige konditioner at arbejde under.«

Og videre:

> »Det er vor mening, at disse hovedmotorer kan indkøres og holdes i en stand, så stabil og tilfredsstillende drift opretholdes på denne rute.«

Om tidsplanen for færgeskiftet påpeger KEH, at der har:

> »ikke været taget tilstrækkeligt hensyn til eventuelle forsinkelser og uregelmæssigheder undervejs. I tidsplanens kritiske vej, er der til stadighed blevet forbrugt af slutfasens tidsresourcer, hvorfor brugerne sluttelig får overdraget et skib og en fartplan under følgende konditioner:
>
> ...Skibsmaskineriet, fremdrivningsmaskineriet, har ikke fået den nødvendige kvalificerede overhaling og tilstrækkelige indkøring.

...Skibsførere og dæksbesætning har ikke haft tilstrækkelig tid til at indøve besejlingsforhold og rutiner.

...Landanlæg og ramper i land har mangler og direkte designmæssige fejl, som har forårsaget forsinkelser på last og losning.«

KEH's rapport Anden fase foreligger den 12. juli 1990.1 forhold til første rapport er der tale om en mere detaljeret og dokumenteret gennemgang af skibenes tilstand. Det bemærkes således, at afrensning og maling af tanke og tørtanke under hoveddør, rørafmærkning og skodgennemføringer for styrerør var af uacceptabel standard.

Det fremgår også, at

»...ASK viser noget bedre fartegenskaber end URD. Tiltag til en bulbændring på Urd er igangsat«.

Hvad angår havnemanøvre, siges det, at:

»skibenes eksisterende fremdrivningsanlæg, roranlæg og bovpropelleranlæg er acceptabelt som sådan, men skibene mangler tilsyneladende agter thruster kapacitet til havnemanøvrering under ugunstige vejrforhold.«

Det fremgår også, at der var forskellige mangler ved maskineriet.

Kommentar
Inddragelsen af kvalificeret rådgivning fra et skibskonsulentfirma var under de givne omstændigheder en fornuftig beslutning. Dels tilførtes DSB en ny viden og dels demonstreredes en vilje til at få løst problemerne.

6.8. DSB s handlingsplan samt færdiggørelse af uafsluttede værftsarbejder

På baggrund af rapporten udarbejdede DSB en handlingsplan, som trafikministeren orienteredes om den 17. juli 1991. Med handlingsplanen - som DSB gennemgik med Søfartsstyrelsen - gennemførtes følgende tiltag:

»- En procedure for løbende rapportering overfor Søfartsstyrelsen om færgernes driftsstabilitet.

- En beskrivelse af DSB's koordinering og organisering af arbejdet, herunder fast overvågning ved stationering af rederiinspektion ombord

- Tiltag, der kan forbedre analysegrundlaget, herunder en gennemgang af færgernes klasserecords samt fornyet klassesyn (driftstest) af Bureau Veritas

- Konkrete maskinelle forbedringer i relation til manøvreegenskaber, dæksmaskineri, ballast og trimsystem, rørsystemer og ramper ombord og i land.

- forslag til forbedring af miljø i maskinrum, herunder iværksættelse af miljøundersøgelser.

- tiltag til sikring af bedre rutine ved betjening af maskineri på dæk og i maskine.

- kontrol af alarm- og elsystemer.«

I brev af 18. juli 1991 meddelte DSB Blæsbjerg, at

»vi må derfor forlange, at der nu bliver sat gang i punkterne [udestående arbejder ved Dora/Seabow og SMC med Urd] samt en tidstermin bliver udfærdiget med henblik på den endelige færdiggørelse.«

DSB vedlagde en revideret restpunktliste.

Den 20. juli 1991 fremsendtes en tilsvarende liste for Ask.

I et svar til Folketingets trafikudvalg den 25. juli 1991 fremsendte trafikministeren Knud E. Hansen A/S's analyserapporter. Vedrørende den manglende thrusterkapacitet oplyste ministeren, at

»I Kalundborg havn er det vanskeligt at anløbe færgelejet med Ask og Urd ved ugunstige vindretninger mellem 13-17 m/sek og derover. Under sådanne forhold får færgerne for øjeblikket stand-by-ydelse fra slæbebåd for at sikre anløbet. Også de tidligere færger på overfarten havde en øvre grænse for manøvrering i Kalundborg Havn, og har derfor gjort brug af slæbebådsassistance i enkelte tilfælde.«

Det fremgik videre, at simuleringsforsøg ville blive gennemført for at finde hvilke systemer, der bedst kunne medvirke til at forbedre manøvregenskaberne.

Den 31. juli 1991 orienteredes trafikministeren om status. Ministeren modtog også talepapir til brug for samråd i trafikudvalget den. 1. august 1991. Talepapir og baggrundsnotat indeholder en grundig gennemgang af problemerne. På statusnotatet af 31. juli er påført i hånden: »Til brug for udlevering til Trafikudvalget på samrådet den 01.08.91.«

I oversendelsesnotatet til trafikministeren oplyste DSB, at hvis nogen spurgte om DSB ikke blot kunne levere færgerne tilbage, skulle ministeren være opmærksom på,

> »at vi, som også beskrevet i aftalen med Blæsbjerg, kun har en sådan mulighed, hvis der er misligholdelse fra Blæsbjergs side, og det har der under ingen omstændigheder været tale om. DSB kan dog holde Blæsbjerg økonomisk ansvarlig for værftets forsinkelse, og har gjort det, men det er ikke en misligeholdelse. DSB har i øvrigt besigtiget og godkendt skibene inden ombygning.
>
> Til din orientering kan jeg oplyse, at vi ved den charterhyrebetaling, der finder sted pr 1. august på Ask tilbageholder halvdelen af den charterfritagelse, som vi mener at have krav på på grund af forsinket levering. Vi tilbageholder 2,5 mio.kr. Det totale krav på kompensation for leveringsforsinkelsen på de to skibe udgør 10 mio.kr. og er rejst overfor Blæsbjerg.«

Det fremgår endvidere af statusnotat af 31. juli til brug for samrådet, at DSB havde

> »rejst et økonomisk krav overfor Blæsbjerg for forsinkelsen, mens det efter aftalen er dette firma, der kan gøre kompensationskrav gældende overfor værftet«

Vedrørende de tekniske defekter oplyste DSB, at

> »klasseselskabet Bureau Veritas havde foretaget driftstest af maskineriet, også *inden* færgerne blev indsat. Og de tyske motorleverandører havde efterset, renoveret og fornyet maskineri-

et under overvågning af klasseselskab, igen *inden* færgerne blev indsat.«

Om manøvreegenskaber og thrusterkapaciteten oplyste DSB, at:

»dette spørgsmål blev vendt allerede under udarbejdelsen af ombygningsspecifikationerne, men DSB mente ikke dengang, at det var særlig sandsynligt, at dette forhold ville give anledning til problemer.«

Hvad angår effekten på trafikken af den vedvarende ustabile drift kunne DSB på dette tidspunkt oplyse, at ved en sammenligning af perioden 1.6-11.7 i 1990 og i 1991, kunne det konstateres, at der i 1991 var faldet 67% af passagererne, 64% af personbilerne og 50% af lastbiler bort. Dog oplystes, at

»nedgangen i landgangspassagerer på overfarten opvejes i nogen grad for DSB, af flere rejsende end normalt for årstiden over Storebælt.«

Om de økonomiske konsekvenser for DSB af problemerne med Ask og Urd, nævntes en mindreindtægt på ruten på 7-8 mio.kr. i perioden maj-juni 1991, udgifter til erstatningsfærge 3,5 mio.kr., mens udgifter til afhjælpning af tekniske mangler og

»besparelse i charterhyre vil kunne opgøres økonomisk på et tidspunkt, når de forskellige tvister er blevet løst og den udarbejdede handlingsplan er gennemført.«

Samtidig (den 31. juli 1991) orienteredes trafikudvalget - efter anmodning - om aftalen mellem DSB og Blæsbjerg i resume. På samrådet den 1. august blev aftalt, at udvalget skulle have mulighed for at se samarbejdsaftalen mellem DSB og Blæsbjerg, hvorfor aftalerne sendtes til udvalget den 2. august 1991, således at de kunne læses af udvalget hos udvalgets sekretær.

DSB fremførte i sit resume den 31. juli 1991, at mindst tre elementer ville indgå i det økonomiske efterspil:

»1) skibene er leveret for sent. Krav om bortfald af leje for forsinkelsesperioden *er rejst* overfor Blæsbjerg, der igen må gøre krav gældende overfor værftet.

2) Krav om godtgørelse for fejl og mangler, der kan lastes ombygningsværftet

3) Krav på andre leverandører end det polske værft....

DSB vil derimod ikke have mulighed for at få dækket merudgifterne ved indsættelse af erstatningsskibe, samt det indtægtsbortfald, som driftsproblemerne har medført.«

I svaret til trafikudvalget oplystes også, at

»DSB har haft og har fuld indsigt i købs- og ombygningskontrakter, og er også bekendt med finansiering af skibene. På det grundlag kan DSB klart afvise, at der for Blæsbjerg vil blive tale om en unormal stor eller urimelig gevinst ved udlejningen af skibene til DSB.«

Og videre:

»Når lejeaftalen udløber, har DSB forkøbsret til den nedskrevne værdi, hvorfor der ikke vil blive tale om en »veletableret fortjeneste««

Den 1. august 1991 skrev DSB til Blæsbjerg om færdiggørelse af skibene:

»ingen kan være tjent med en stadig vedvarende forhaling af tingene. DSB må derfor forlange en hurtig afklaring af situationen.«

På Blæsbjergs svar af samme dato, hvori Blæsbjerg oplyste, at også de var interesseret i en hurtig afslutning, er påtegnet med håndskrift

»sædvanlige bagatellisering af problemerne«

6.9. Økonomiske forhold forbundet med færgeskiftets forløb

Folketingets finansudvalg stillede den 30. juli 1991 en række spørgsmål til finansministeren om de økonomiske forhold forbun-

det med færgeskiftet samt om forholdet mellem DSB og Blæsbjerg. Besvarelsen udarbejdedes af DSB, som holdt trafikministeren orienteret ved kopi af besvarelserne.

I den endelige besvarelse af 13. august 1991 oplystes, at ombygningen af de to færge i Polen var konstateret at have kostet 58,9 mio.kr. for Ask og 61,9 mio.kr. for Urd.

> »Om værftet eller underleverandører senere vil kunne præsentere berettigede krav om merbetaling kan ikke afvises. I så fald skal der efter forhandling i overenststemmelse med kontraktsbestemmelserne ske en regulering af den charterhyre på ca 30 mio.kr. pr færge som DSB skal betale for at leje færgerne. Nogen væsentlig regulering er der dog næppe baggrund for.«

Vedrørende leveringstidspunkt hedder det:

> »Færgerne skulle leveres fejlfrie i slutningen af april. Det blev de ikke. DSB har derfor overfor ejerne, i overensstemmelse med lejekontrakten med denne, gjort krav på fritagelse for betaling af charterhyre i forsinkelsesperioden. Der er dog p t ikke enighed med færgernes ejer om det præcise leveringstidspunkt.«

Hvad angår arbejdet efter færgernes afsejling fra Polen, påpegede DSB, at dele af dette arbejde vedrørte fremskudt vedligeholdelse, løbende forbedringer og opfyldelse af nye myndighedskrav, hvorfor det var

> »langt fra alle disse udgifter, der er knyttet til den problemfyldte færgeudskiftning.«

Det oplystes dog også, at

> »en del af de anførte arbejde har dog indflydelse på den endelige charterhyre, som DSB vurderer bliver ca 31 mio.kr. pr færge.«

Videre oplystes om DSB's egne udgifter, at der var anvendt ca 10 mio.kr. på reparationer efter færgernes indsættelse, som

»vil blive søgt dækket hos leverandører eller via deres eller ejerens forsikringer. Det er aftalt, at krav ikke kan gøres gældende mod ejeren, idet DSB selv har deltaget i kontraktsudformning og det løbende tilsyn med udførelsen helt på linje med ejeren.«

Handlingsplanen forventedes at beløbe sig til 10 mio.kr., ekskl, omkostninger til øget tværskibskraft, som forventedes at ligge mellem 4 og 20 mio.kr.:

»Udgifterne til handlingsplanen kompenseres delvis af en øget salgspris for færgerne til sin tiden«

Til indsatte reservefærger var anvendt 3,5 mio.kr.

Hvad angår indtægterne på ruten, oplystes, at der måtte

»påregnes en indtægtsnedgang i forhold til sidste år grundet færgeskift til færger med mindre kapacitet og attraktivitet samt på grund af den hurtigere IC3-forbindelse via Storebælt. En sådan indtægtsnedgang var indeholdt i de økonomiske overslag, der i forbindelse med lovforslaget om salg af de tidligere Kattegatfærger blev udarbejdet over konsekvenserne af færgeudskiftningen.«

Samlet for DSB's overfarter blev der påregnet et indtægtstab på 8 mio.kr. frem til slutningen af juli som følge af problemerne på Århus-Kalundborg overfarten.

DSB konkluderede, at på dette tidspunkt måtte det vurderes, at DSB ville få et ekstraordinært tab på 20 mio.kr. driftsmæssigt.

Disse forhold påvirkede den beregnede mergevinst ved færgeskiftet, som allerede i oktober måned 1990 blev nedjusteret til 280 mio.kr., som følge af den højere charterhyre og forudbetalingen. Det hedder:

»vurderingen af gevinsten er nu reduceret med 40 mio.kr. fra 280 til 240 mio.kr., hvortil kommer de endnu ukendte omkostninger til øget tværskibskraft samt indtægtstab, indtil situationen normaliseres.«

Det fremgår, at reduktionen på de 40 mio.kr., dels er det nævnte ekstraordinære tab på 20 mio.kr., dels merudgifter til reparation, vedligeholdelse, ombygninger m.m., hvoraf en del ville blive indregnet i charterhyren.

Som sammenligningsgrundlag fremførte DSB overfor finansudvalget, at Mercandia-færgerne steg så meget i pris som konsekvens af fartkrav og myndighedskrav, at var de blevet chartret ville mergevinsten alene derved være blevet reduceret til 175 mio. kr under forudsætning af, at indsættelsen ville have været problemløs. DSB nævner i den sammenhæng, at

> »der ved denne sammenligning endvidere ikke er taget hensyn til, at Ask/Urd ved charterperiodens udløb kan købes til ca. en fjerdedel af den pris, som var stillet i udsigt for Mercandia-færgerne«.

Om DSB's forhold til Blæsbjerg blev gentaget, at det var Blæsbjerg, der måtte rejse krav overfor værftet. DSB kunne ikke gør krav gældende på Blæsbjerg for fejl og mangler, fordi

> »DSB forlangte fuld indsigt i og indflydelse på ombygningen samt deltagelse i tilsynet på lige fod med Blæsbjerg. DSB's overtagelse af medansvar har indgået ved færgernes prisfastsættelse«.

På spørgsmål om:

> »i hvilket omfang er DSB involveret direkte eller indirekte i sikkerhedsstillelse i Aktivbanken for firmaet Blæsbjergs finansiering af færgerne«,

svaredes, at DSB ikke var involveret, men informeret. Dog,

> »en del af grundlaget for skibenes finansiering er selvsagt den omstændighed, at ejeren med en solid kunde har en 8-årig charterkontrakt.
>
> Det er herudover aftalt, at DSB betaler charterhyren direkte til Blæsbjergs bank. Såvel DSB som banken opfatter dette som en ekstra sikkerhed for, at engagementet ikke vil blive nødlidende.«

Kommentar
Der henvises til kommentarerne til afsnit 6.6

6.10. DSB's redegørelse af 13. august 1991

Den 13. august afleverede DSB en redegørelse for det hidtidige forløb til trafikministeren, finansministeren, Folketingets trafikudvalg og finansudvalg.

I redegørelsen beskrev DSB hele forløbet fra de indledende overvejelser om salg af Peder Paars og Niels Klim, over forløbet med Mercandia-færgerne til chartringen af Ask og Urd.

Hvad angår det tidligere forløb, skal der henvises til gennemgangen i de tidligere kapitler i denne redegørelse. Dog skal nedenstående bemærkes.

DSB oplyste, at

> »Nordic Hunter og Boyana, der er bygget i 1981 og 1982 i Italien, blev anvist fra flere sider som en løsningsmulighed, og henset til, at det drejede sig om næsten identiske søsterskibe, der nemmere end Mercandias kunne ombygges til ønsket standard, samt naturligvis fordyrelsen af den løsning, Mercandia kunne tilbyde, blev disse skibe forvandlet til hovedalternativet. Blæsbjerg kunne skaffe dem billigst, og var villig til at købe skibene og chartre dem ud til DSB, således som det politisk var forudsat, at løsningen skulle være.«

Om Blæsbjerg oplystes, at:

> »DSB havde ikke tidligere arbejdet sammen med Blæsbjerg, men havde ingen betænkeligheder ved at gøre dette, forudsat at firmaet ikke gik ind i for store risici, der for et lille firma kunne give vanskeligheder, eller at der forelå garantier, der kunne dække sådanne risici.«

Om selve charteraftalen blev sagt, at:

> »DSB afstod dog fra at kunne gøre krav gældende overfor ejeren for skjulte mangler ved overtagelsen, en risiko som normalt tages af ejer (køber), medens sælger har solgt som skibet forefindes. Baggrunden for denne bestemmelse ... var, at DSB ønskede både at godkende skibene inden køb, godkende ombygningskontrakter og deltage i byggetilsynet på lige fod med

Blæsbjerg Marine. En mindre risiko og indflydelse til DSB ville naturligvis have givet sig udsalg i den charterhyre, der ville skulle betales.«

Om besigtigelsen af Ask oplyste DSB, at:

»besigtigelse og afprøvning gik ud over, hvad der normalt tilkommer en køber, der kun har adgang til at besigtige skibet, som det findes«,

og om Urd, at der blev »givet besigtigelsesmuligheder udover det sædvanlige«.

DSB erkendte dog i redegørelsen, at:

»tankforsøg kunne givet sammen med simuleringer have forbygget en del af de nuværende manøvreproblemer i Kalundborg Havn. Sådanne simuleringer burde nok have været foretaget inden ombygningen«.

Om forsinkelsen før ombygningen af færgerne oplyste DSB:

»Det lykkedes ikke at få en værftskontrakt, der opfyldte de ombygningsterminer, som det var aftalt med Blæsbjerg at sigte efter. Den ekstra udbudsrunde havde kostet en måned, men forsinkelsen kunne til dels udnyttes til reparationsarbejder i København. Derudover blev forhandlingerne forsinket, fordi DSB skulle forberede, at det ene skib hurtigt ville kunne ombygges yderligere til hospitalsskib med henblik på bistand i Den Persiske Golf.«

Hvad angår økonomien i færgeskiftet svarer redegøreisens oplysninger til den ovenfor nævnte besvarelse til Folketingets finansudvalg.

Kommentar
Ifølge de foreliggende akter betød den ekstra udbudsrunde ikke en måneds senere levering fra værft.

Arbejdsgruppen skal endvidere bemærke, at DSB ved en gennemgang af de relevante akter overfor arbejdsgruppen har tilkendegivet, at overvejelserne om at bruge Nordic Hunter til hospitalsskib, ikke kan dokumenteres at have medført forsinkelser vedrørende udbuds- og tilbudsgivning af værftsarbejder på Ask og Urd,jf afsnit 5.3.

Kapitel 7

Efteråret 1991: Fra augustredegørelse til decemberredegørelse

7.1. Spørgsmål fra Folketingets trafikudvalg

DSB sendte den 15. august 1991 udkast bl.a til besvarelse af spørgsmål stillet af Folketingets trafikudvalg den 5. august 1991. Udvalget spurgte til ministerens kendskab til DORA SEA-BOW's ejerforhold og baggrunden for, at DSB anvendte SEA-BOW til ombygning af Ask og Urd.

Hertil svarede ministeren:

> »Ved kontraktens indgåelse var DSB bekendt med denne struktur [værftets ejerforhold], hvilket imidlertid ikke skønnedes at have nogen negativ indvirkning på værftets mulighed for at overtage ombygningerne inden for den ønskede tidsfrist og i overensstemmelse med kravene til kvalitet, idet værftets referanceliste forekom særdeles tilfredsstillende, samt at værftet skulle stille bankgaranti på 100 mio kr som sikkerhed for arbejdsudførelse og eventuelle garantireparationer. I øvrigt vil jeg gøre opmærksom på, at det ikke er sædvane, at DSB undersøger ejerforholdene i forbindelse med sine mange forretningsforhold.«

Kommentar
Der henvises til afsnit 5.6.

7.2. Status for Århus-Kalundborg overfarten

På direktionsmøde den 19. august 1991 drøftedes Århus-Kalundborg overfarten. Af referatet af 26. august 1991 fra dette møde fremgår bl.a følgende:

»Status Kalundborg-Århus overfarten:

Direktionen besluttede, at der skal udarbejdes:

- en kort redegørelse fra Knud E. Hansen, der evaluerer de afsluttende simuleringsforsøg, angiver baggrunden for at foretage tankforsøg og forventningerne til disse, herunder plan for evt gennemførelse af ombygning.

- et notat, der omhandler anvendelsen af slæbebådsassistance generelt i DSB og særligt i Kalundborg .....

- et notat, der analyserer mulighederne for færgerokader på DSB's overfarter med udgangspunkt i Århus-Kalundborg overfarten, herunder afløserfærger i forbindelse med forventede værftsophold for Ask og Urd.

Motorerne - specielt på Urd - skal justeres påny. MVM skal være hovedentreprenør. Endvidere skal olierørene på Urd bringes i samme stand som på Ask. MVM får ansvaret for denne opgave.«

7.3. Rammeaftalen og Århus-Kalundborg overfarten

DSB sendte den 23. august 1991 et notat til trafikministeren og finansministeren »om forholdet mellem rammeaftalen og merforbrug ved færgeudskiftning (Ask og Urd)«.

Der blev indledningsvis citeret fra den politiske rammeaftale:

»Aftalen omfatter ikke Kalundborg-Århus overfarten og HelsingørHelsingborg projektet, men parterne er enige om, at dispositioner på disse områder ikke kan få indflydelse på denne aftales indhold«.

De med indsættelsen forbundne konstaterede merudgifter gav derfor anledning til overvejelser om, hvorledes de skulle behandles finanslovsmæssigt. Notatet oplyste:

»Dette aftalepunkt har hidtil været håndteret på den måde, at der er sket fuld bevillingsmæssig korrektion for de forventede ændringer som følge af de to projekter. Dette er forligspartierne bekendt.

De realiserede økonomiske ændringer afviger fra de forventede. Det gælder imidlertid ikke blot disse projekter, men også andre aktiviteter.

Der er således også aktiviteter *inden for* rammeaftalen, som giver andre resultater end forudsat i aftalen. Som konsekvens heraf har DSB foretaget opsparing i 1989 og 1990.

Denne opsparing *kan* dække merudgifterne ved færgeudskiftning med det resultat, at aktiviteter fastlagt i rammeaftalen *ikke* påvirkes af merudgifterne. Der sker altså ingen omdisponering af rammeaftaleprojekter i sagens anledning. Og det var just det afgørende indhold i formuleringen vedr. Århus-Kalundborg (og HH) i rammeaftalen.«

Kommentar
DSB er med henvisning til merudgifter ved Århus-Kalundborg overfarten tilført 114 mio. kr. ved finanslovsforliget for 1993. Beløbet er forudsat at dække DSB's merudgifter ved overfarten i 1993.

På forslag til tillægsbevillingslov for 1990 henholdsvis finanslov for 1991 oplyses om merudgifter til charterhyre i forlængelse afindchartringen af Ask og Urd. Udgifterne er dækket af DSB selv via udsvingsordningen.

7.4. Fortsatte spørgsmål fra finansudvalget

DSB fremsendte den 28. august 1991 udkast til svar til trafikministeren på de af Folketingets finansudvalg stillede spørgsmål den 16. august 1991.

Udvalget ønskede i spørgsmål 4, at få oversendt kopi af

> »lånedokumentet mellem Blaesbjerg Marine A/S og den finansielle institution, der har ydet lånene til indkøb af færgerne Ask og Urd, således at udvalget ved selvsyn kan konstatere, at der

ikke er givet nogen form for direkte eller indirekte garantistillelse fra DSB vedrørende skibsfinansieringen«.

I sit svar henviste ministeren til, at:

»lånedokumenter mellem Blaesbjerg Marine A/S og finansieringsinstitutioner er hverken jeg eller DSB part i. Det er et helt privat forhold. Hvad der i sådanne dokumenter måtte stå om DSB, er parternes egen sag og uden betydning for andre end lånedokumentets parter. DSB er orienteret om, hvorledes anskaffelsen og ombygningen af de to skibe påregnes finansieret, samt om hvor langt Blaesbjerg Marine er i arbejdet med at få den endelige finansiering på plads.«

Kommentar
Arbejdsgruppen er for så vidt enig i besvarelsen. Det kunne dog til orienteringfor finansudvalget være blevet oplyst, at de finansierende institutioner havde transport i charterhyren, som det blev antydet i svaret til finansudvalget den 13. august 1991, og forklaret hvad det retligt betyder.

Svaret er samtidig en indirekte oplysning om, at DSB ikke har direkte indflydelse på den finansiering, som fuldt ud afspejledes i charterhyren, jvf kapitel 9.

7.5. Ændring af sejlplanen

Trafikministeren blev orienteret af DSB den 29. august 1991 om ændring af sejlplanen for Århus-Kalundborg overfarten fra 29. september 1991 og frem til maj 1992. Den ændrede sejlplan skyldtes bl.a.:

»..at det ikke er muligt inden køreplanskiftet at indbygge forøget tværskibskraft i færgerne, som giver dem de nødvendige forbedrede manøvreegenskaber i havnen i Kalundborg. I situationer med hård vind er det nødvendigt med slæbebådsassistance i Kalundborg havn, hvilket kræver mere tid end i normale situationer«.

7.6. Spørgsmål i forlængelse af august-redegørelsen

DSB's august-redegørelse gav anledning til en række supplerende spørgsmål fra Folketingets trafikudvalg. Den 3. september 1991 oplyste trafikministeren til udvalget, at han havde anmodet DSB om at udarbejde en fornyet status for forholdene på Århus-Kalundborg, herunder også forløbet vedrørende handlingsplanen.

I notat af 3. september 1991 fremsendte DSB til trafikministeren den nye status, dateret 1. september 1991. Den 4. september fremsendtes denne redegørelse til Folketingets trafikudvalg.

Hvad angår handlingsplanen, oplyste DSB,

> »at på nuværende tidspunkt er størstedelen gennemført«.

I et bilag til redegørelsen gennemgås detaljeret status for de enkelte elementer i handlingsplanen. Omkostningerne forbundet hermed opgav DSB fortsat til 10 mio kr.

Simuleringsforsøg dannede basis for rapport fra Knud E. Hansen A/S om, hvorledes tværskibskraften kunne øges. Der foreligger ikke en økonomisk vurdering af omkostningerne ved forslaget på dette tidspunkt, men DSB forventede stadig omkostninger inden for 20 mio. kr.

DSB angiver, at efterspørgslen på ruten var stigende på basis af tal for august i forhold til tal for juli. Der var dog fortsat tale om tal, der lå 30-50% under det budgetterede.

Som svar på spørgsmål 76 fra trafikudvalget om hvilke konsekvenser ministeren ville drage af DSB's redegørelse vedrørende Århus-Kalundborg overfarten, oplyste trafikministeren den 4. september 1991, at han med tilfredshed havde noteret sig, at DSB havde fundet det nødvendigt at styrke den organisatoriske og tekniske ledelse i rederidivisionen, idet der den 26. august 1991 var udpeget ny rederichef og ny teknisk chef.

7.7. *Spørgsmål til trafikministeren som følge afpres s ens omtale*

Den 17. september 1991 stillede Folketingets trafikudvalg følgende spørgsmål til finansministeren:

> »Udvalget anmoder ministeren om at kommentere omstående artikel punkt for punkt fra Fyns Stiftstidende den 11. september 1991 om salg og køb af færger vedrørende Kalundborg - Århus«

I et notat, som DSB sendte til trafikministeren den 25. september 1991 med henblik på videresendelse til finansministeren i anledning af trafikudvalgets spørgsmål, anføres bl.a. vedrørende indtægter fra bådtogspassagerer, omkostninger til kapacitetsudvidelser samt vedrørende landinstallationer følgende:

> »I alle foretagne beregninger har behandlingen af indtægterne fra togpassagerer været ens uanset hvilke skibe, der sejlede på Århus Kalundborg ruten. Når der således har været investeret i ekstra redningsmidler på Storebæltsfærgerne for at disse kunne tage et højere passagerantal, skyldes det ikke færgeskiftet på Kattegat, men den forbedrede køreplan via Storebælt, som under alle omstændigheder ville trække passagerer fra Århus-Kalundborg ruten. Det nævnte beløb på 15 mill kr har derfor ikke noget med sagen at gøre«.

Og videre:

> »Det kan ikke afvises, at der vil kunne forekomme yderligere korrektioner, idet ikke alle økonomiske mellemværender i sagen er opgjort. Det gælder blandt andet landinstallationer, hvor Fyns Stiftstidende oplyser, at der er en overskridelse. Det er korrekt, men der foreligger ikke nogen endelig opgørelse, idet der fortsat sker tilretninger af rampeanlægget. Den oprindelige forventede fordeling af udgifterne mellem havnen og DSB er blevet ændret, således at DSB betaler en større andel mod en reduktion i havneafgifterne.«

Kommentar
DSB's fremstilling af udviklingen i bådtogspassagererne på Storebæltsoverfarten i notatet af den 25. september 1991 er ikke i fuld overensstemmelse med drøftelserne på direktionsmødet den 17. december 1990 samt et internt DSB notat herom, ligeledes fra december 1990.

For såvidt angår landinstallationer henvises til kommentar til afsnit 6.5.

7.8. Foreløbigt resultat af konsulenternes undersøgelser

Den 25. september 1991 orienterede DSB i et notat trafikministeren om:

> »de detaljerede undersøgelser vedrørende de økonomiske og tekniske muligheder for forbedring af »Ask« og »Urd's« manøvreegenskaber«.

Disse undersøgelser blev foretaget af 2 konsulentfirmaer, der fik til opgave at undersøge effekten af en række mulige tiltag. Af notatet fremgik det, at undersøgelserne blev koncentreret om en løsning baseret på installation af centerkøl, øget rorareal og evt. øget rorudslag.

Af notatet fremgik bl.a at

> »Af hensyn til de meget stramme leveringsterminer er det nødvendigt umiddelbart at afgive ordre på bovpropellerne med tilhørende kraftforsyninger (dieselmotor og el-generator).«

Og videre:

> »Af hensyn til leveringsterminer for udstyr er deadline for konsulenternes rekommandation, hvad angår tværpropeller og azimut thruster medio oktober d.å.«

Kommentar
Som følge af iværksættelsen af handlingsplanen, som bl.a. havde til formål at rette op på fejl og mangler samt konstruktionsmæssige

svagheder ved færgerne i forhold til benyttelsen på Århus-Kalundborg overfarten, afholdt DSB en række udgifter fordelt over perioden sommeren 1991 tilforåret 1992. Sammenlagt blev der ialt tale om 73,9 mio kr. for de to færger.

Allerede i augustredegørelsen 1991 gjorde DSB opmærksom på, at udgifterne til handlingsplanen delvis ville blive kompenseret af en øget salgspris på færgerne til sin tid. Synspunktet forudsætter, at DSB udnytter købsoptionen i 1998, med mindre der kalkuleres med et tab som følge af DSB's gensalgsgaranti til Blæsbjerg.

I DSB's redegørelse fra december 1991 om konsekvenser af færgeudskiftning på Århus-Kalundborg overfarten indregnes en gevinst på omkring 50 mio. kr. i kapitalværdi beregningen som følge af de

> *»favorable købsvilkår og de forbedringer, som er og bliver gennemført på færgerne forbedrer det resultatet med omkring 50 mio kr.«.*

Ifølge de bevillingsregler, som gælder for DSB, kan DSB afholde udgifter til færgeforbedringer uden særskilt forelæggelse. Afholdelsen af disse driftsmæssigt velbegrundede merudgifter indebærer, at DSB ifølge egne forventninger er tilskyndet til at købe færgerne - eventuelt med videresalg for øje -for at undgå et tab for statskassen i form af en manglende realisering af en værdistigning, som staten selv har tilvejebragt. Et køb vil kræve finansudvalgets godkendelse.

Der er derfor tale om en disponering, som nødvendiggør en senere bevilling til køb. Spørgsmålet er ikke behandlet i Budgetvejledningen.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at det ikke er købsoptionen, som er årsag til afholdelsen af udgifterne, men det driftsmæssige behov for genn emførelsen af han dlingspla nen.

Arbejdsgruppen er ligeledes opmærksom på, at finansudvalget har været orienteret om handlingsplanens gennemførelse.

7.9. DSB's 2. redegørelse november/december 1991

Den 29. november fremsendtes DSB's nye redegørelse til trafikministeren. Redegørelsen sendtes også til finansministeren, Folketingets finansudvalg og trafikudvalg.

DSB fandt anledning til at foretage en række ændringer i principperne for beregningen af den mergevinst, som tidligere havde været anvendt som målestok for færgeskiftet:

> »Det er hovedformålet med denne nye redegørelse at vurdere totaløkonomien i færgeskiftet ud fra den viden, vi nu har, fremfor fortsat at bygge på beregningsforudsætninger, som tiden er løbet fra.«

Dermed skete der også en ændring til 1991-prisniveau, ligesom der blev regnet for 8 år i stedet for de 6 år tidligere anvendt.

I den nye beregning var også medregnet en række nye forhold, som ikke indgik i de tidligere beregninger, herunder, at Storebæltsforbindelsens jernbanedel først forventedes taget i brug pr. 1. juli 1995.

Udgiftssiden opdeltes i omkostninger ved sejlads med Ask og Urd og omkostninger forbundet med driftsvanskeligheder i 1991.

Driftsomkostningstallene var for 1990 regnskabstal og for 1991-92 de budgetterede tal. Fra 1993 indregnes en mandskabsreduktion og besparelse ved overgang til mønstrede besætninger. Omkostningerne forventedes derfor at være mindre i årene 1993-98.

Som nye udgifter forbundet med færgeskiftet til Ask og Urd talte DSB følgende nye forhold - sammenlignet med august-redegørelsen - med:

- omkostninger til øget tværskibskraft regnes nu med til 18 mio. kr.,

- ekstra udgifter til ombygning i Århus havn 15 mio. kr,

> »der har tidligere været regnet med, at DSB skulle afholde 10 mill. kr. af disse omkostninger, medens havnene - og her navnlig den i Århus havn opsparede fond til udbygning af færgeterminalen - skulle stå for resten. DSB's andel er imidlertid blevet på 29 mill kr. Der ydes dog til gengæld en rabat fra Århus Havn, der kan kapitaliseres til 4 mill, kr.«

DSB oplyste fortsat, at selve handlingsplanen - ekskl, øget tværskibskraft - forventedes at koste 10 mio kr.

På indtægtssiden medregner DSB nu følgende nye forhold som ekstraordinære indtægter:

- Inflationsgevinst af fast charterhyre i alle årene beregnet til 25 mio kr,
- købsoptionen beregnet til 50 mio kr,
- real rentegevinst på 5 mio kr. i forbindelse med salgstransaktionerne ved salget af Peder Paars og Niels Klim.

Indtægtstallene for driften med Ask og Urd fremkom på følgende måde. For 1990 anvendtes regnskabstallet. For 1991 anvendtes budgettet, men i redegørelsen reguleredes dog for allerede konstaterede ændringer i indtægterne. Men disse ændrede forhold påvirkede ikke budgettet for de følgende år. Således fastholdtes forventning om stigende indtægter fra lastbiler fra 1992. Fra 1996 bortfaldt indtægten fra bådtogspassagererne.

Hermed kunne DSB regne sig frem til en mergevinst på 269 mio. kr. DSB oplyste:

> »især må imidlertid fremhæves en ændring af beregningsforudsætningerne, der i væsentlig grad ændrer ved nettotallet [indregning af købsoption]. Var denne forudsætning, der vedrører værdien af Ask og Urd i 1998, ikke blevet medtaget, havde denne redegørelse vist et nettotal på 217 mio kr.«

Det hed videre i redegørelsen:

> »Det er fortsat DSB's opfattelse, at det grundlag, hvorpå salget af Peder Paars og Niels Klim blev besluttet, var et seriøst beslutningsgrundlag,....Men det må erkendes, at det efterfølgende har vist sig, at nogle af forudsætningerne ikke kunne holde. Der er dels sket ændringer i eksterne forudsætninger, dels har DSB truffet en række beslutninger i forløbet, der skulle vise sig at have en uheldig indflydelse på færgeskiftets totaløkonomi. Desuden er markedssituationen ændret gennem tilkomsten af 2 nye konkurrerende ruter på Kattegat. Endelig har der været enkelte poster på både plussiden og minussiden, som ikke var med i den oprindelige økonomiberegning.«

Finansministeriet underkastede DSB's nye redegørelse en nærmere undersøgelse i interne notater af 3. og 11. december 1991. Det indstilledes, at DSB's redegørelse blev taget til efterretning. Til grund for denne indstilling lå, at finansministeriet ikke var uenig i de væsentligste ændringer i de beregningsprincipper, som DSB's nye redegørelse var udtryk for. Endvidere bemærkede finansministeriet, at »Rigsrevisionens beretning afventes«

Dog konstaterede finansministeriet:

> »at redegøreisens resultat på 269 mio kr. alene skyldes forhold, som DSB har glemt at medregne i de tidligere beregninger. Uden disse beregninger ville provenuet fra færgesalget idag kunne opgøres til 186 mill kr.[1]«

Finansministeriets interesse samlede sig særligt omkring overgangen fra 6 år til 8 år. Det oplystes således i samme notat, at

> »Havde DSB baseret deres beregninger på en 6-årig perioden ville resultatet have været betydeligt dårligere. Det kan dog forsvares at anvende en 8-årig periode, da vejforbindelsen næppe bliver klar til 1996, hvilket var baggrunden for at anvende en 6-årig beregningsperiode.«

Det konstateredes senere, at forskellen mellem en 6- og en 8-årig beregning er marginal.

Af notatet af 11. december 1991 fra finansministeriet fremgår af håndskreven påtegning, at

> »DSB *har* sendt redegørelsen til Folketinget. Den har ikke været forelagt BD på forhånd.«

DSB udarbejdede et notat dateret den 16. december 1991 vedrørende forholdet mellem en 6-årsperiode og en 8-årsperiode. Ved en 6-årsperiode fås en kapitalværdi på 253 mio. kr., hvilket er 16 mio. kr. mindre end ved 8-års beregningen. Forskellen skyldes især, at

[1]) Finansministeriet opnår dette beløb ved fra de 269 mio. kr. at fratrække 83 mio. kr., nemlig summen af værdien af købsoptionen (52 mio. kr.), af real-fald i charterhyren (25 mio. kr.) og rentegevinsten (6 mio. kr.)

værdien af fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim stiger ved en 6-årsberegning, idet værdien af skibene ved salg efter periodens udløb naturligvis er størst efter 6 år.

DSB fortsatte:

> »Det springende punkt ved en 6-årsberegning er derfor, hvor disse færger [Ask og Urd] skal indsættes mellem 1996 og 1998, og hvad de vil kunne indtjene der.«

Ved de tidligere 6-årsberegninger - ved færgesalgslovens udarbejdelse og notatet af 8. oktober 1990 - havde DSB således forudsat, at færgerne i perioden 1996-98 kunne anvendes således, at mindst charterhyre og driftsomkostninger ville blive dækket.

Finansministeriet behandlede DSB's nye notat i internt notat af 8. januar 1992. Det fremgår heraf, at DSB har oplyst, at

> »Havde DSB valgt en 6-årig lejekontrakt ville den årlige leje have været betydelig større og fordelen ved salg af Peder Paars og Niels Klim tilsvarende mindre.«

Og videre:

> »DSB havde således ikke ved indgåelse af chartringsaftalen konkrete planer for færgernes drift efter 1996.«

Kommentar
Arbejdsgruppen bemærker, at DSB fastholdt sine budgetterede indtægter for de følgende år, trods det konstaterede indtægtsbortfald på 32 mio. kr. på overfarten i 1991.1 betragtning af den stigende konkurrence samt overfartens daværende omdømme tillagde DSB den iværksatte markedsføringskampagne betydelig effekt. En mindre optimistisk vurdering havde ført til, at den beregnede mergevinst ville være faldet yderligere.

Hvad angår spørgsmålet om en 6-årig eller 8-årig lejeaftale skal arbejdsgruppen bemærke, at det allerede under behandlingen affærgesalgsloven var klart, at det på daværende tidspunkt foreliggende tilbud fra Mercandia-rederierne var for 8 år. DSB var opmærksom på, at det ville være nødvendigt affinde alternativ anvendelse af de chartrede færger i perioden 1996-98 og omtalte allerede i notat af 4. juli

1990 til finansministeriet, at der kunne blive tale om en »i branchen almindelig kendt videre-chartring efter 1996«

Kapitel 8

Fortsat drift i 1992

8.1. Ombygning til øget tværskibskraft

Den 14. januar 1992 fremsendte DSB til trafikministeren et notat om trafikudviklingen på overfarten og foreslog, at notatet blev fremsendt til Folketingets trafikudvalg. Af notatet fremgik, at trafikken på overfarten ikke havde levet op til forventningerne og trafiktallene fortsat lå under de budgetterede tal. DSB gjorde dog opmærksom på, at nogle forhold - nye konkurrenter på Kattegat og de nye IC3-tog via Storebælt - også ville have påvirket trafikken, såfremt Peder Paars og Niels Klim fortsat havde besejlet ruten.

DSB orienterede ligeledes om valg af værft til ombygningen af Ask og Urd til øget tværskibskraft. DSB havde under hensyntagen til planlægningen af andre færgers værftsophold og tidshorisonten for Asks og Urds ophold, valgt et tysk værft, selvom danske værfter bød på ombygningen. Ifølge DSB's notat af 16. januar 1992 til trafikministeren havde DSB:

> »valgt Nobiskrug, hvis tilbud var beskedent billigere end de øvriges herunder de danske tilbudsgiveres. Udslagsgivende for valget af Nobiskrug har været værftets aktuelle kapacitet, der har gjort det muligt at få begge færger på værft i januar-februar.«

Samtidig kunne DSB konstatere, at ombygningen ville koste 22-24 mio. kr., dvs. 4-6 mio. kr. mere end påregnet i december 1991. DSB forklarede forskellen ved at henvise til konsulenters fejlskøn.

8.2. Overfartens økonomi

I internt DSB notat af 7. februar 1992 konstateredes, at drifts- og anlægsudgifterne for 1991 måtte forventes at overskride de udgifts-

tal der blev oplyst i december-redegøreisen med ialt 24,9 mill. kr. Det blev angivet i notatet, at:

> »overskridelserne skyldes et ikke indmeldt merforbrug til ombygninger og reparationer i årets sidste måneder«

og videre:

> »Alt i alt er det min vurdering, at der er tale om aktiviteter, som er nødvendige for at sikre skibenes drift og som ville være blevet godkendt også såfremt de korrekte beløbsstørrelser havde været forlagt på forhånd. Dette er imidlertid ingen undskyldning for det *helt* uacceptable forløb. Det bedste bud på, hvorfor det er sket, er at der ikke har været en entydig ansvarsplacering og at de ansvarlige ikke har haft uddannelsen til at påtage sig dette ansvar.«

Den 27. februar 1992 orienterede DSB trafikministeren på baggrund af, at DSB havde fået regnskabstallene for overfartens drift for hele 1991. Redegørelsen i december 1991 var baseret på regnskabstal for de tre første kvartaler og prognose for sidste kvartal. Regnskabsafslutningen for 1991 viste nu, at det samlede resultat for overfarten var 41 mio. kr. dårligere end forventet i december måned.:

> »De 41 mio. kr. fordeler sig med 5 mio. kr. færre indtægter (primært fra catering) og 36 mio. kr. i ekstra udgifter til vedligeholdelse- og ombygningsarbejder«

I notatet til ministeren herom erkendte DSB, at der havde været et utilfredsstillende overblik over arbejder og udgifter på færgerne, men oplyste også:

> »det er rederiets opfattelse, at de ekstra udgifter har været nødvendige og fornuftige i relation til bestræbelserne på at sikre skibenes drift.«

> »Når udgifterne ikke indgik i decemberredegørelsen, skyldes det den ekstraordinære situation, der har præget Kalundborg-Århus overfarten det sidste halve år. Mange har ofte med kort varsel måttet igangsætte arbejder - uden at dispositionerne tilsvarende hurtigt er blevet indregnet i grundlaget for prognoser-

ne. Der har tillige været en uklar ansvarsfordeling mellem det centrale rederi og færgernes ledelse. Hertil kommer at et antal større regninger er indgået meget sent.«

Som følge heraf havde DSB indskærpet disciplinen ved anvendelsen af budget- og regnskabssystemet, og taget initiativ til en ny organisation i rederiet.

For staten betød det, at den i december-redegøreisen beregnede mergevinst på 269 mio. kr. nu var 41 mio. kr mindre, dvs. 228 mio. kr. DSB tilføjede:

»at nogle af de udførte ombygnings- og forbedringsarbejder vil forøge færgernes værdi, hvilket vil komme DSB til gode ved udløbet af charteraftalen.«

Folketingets trafikudvalg blev orienteret om udviklingen.

8.3. Rigsrevisors beretning

Den 19. december 1991 modtog Statsrevisorerne Rigsrevisors beretning 8/90 om DSB's færgedispositioner efter beslutningen om den faste forbindelse over Storebælt. Den 29. januar 1992 fremsendte Statsrevisorerne beretningen til Folketinget og trafikministeren.

Arbejdsgruppen skal henvise til Rigsrevisors beretning.

Statsrevisorerne bemærkede bl.a. følgende:

»Statsrevisorerne kan tilslutte sig rigsrevisors udtalelse om, at DSB i højere grad skal give Folketinget og Finansudvalget de fornødne oplysninger som grundlag for beslutningerne.«

Statsrevisorerne henviste her til Rigsrevisors bemærkning om, at bemærkningerne til forslaget til lov om salg af færgerne burde have indeholdt oplysninger om driftsresultatet på overfarten. Trafikministeren svarede Statsrevisorerne den 31. marts 1992. I svaret bemærkede ministeren, at idet Rigsrevisoren accepterer, at færgesalgsloven vedrørte finansielle konsekvenser af et færgesalg, kan ministeren ikke være enig med Rigsrevisoren i, at bemærkningerne til loven burde have indeholdt tal for driftsresultatet på overfarten:

»Driftsresultatet er jo netop *ikke* udtryk for den finansielle konsekvens, der var sagens afgørende faktor. ...driftsresultatet er hverken mere eller mindre vigtigt end de øvrige elementer. Og ingen af elementerne udtrykker alene den finansielle konsekvens.«

Ministeren henviste i den forbindelse også til de svar, der blev afgivet til Folketingets trafikudvalg i forbindelse med færgesalgslovens behandling, og som yderligere belyste den forventede driftsresultatudvikling.

Den 31. marts 1992 var trafikministeren i samråd i Folketingets trafikudvalg om en række spørgsmål om Ask og Urd, herunder Rigsrevisors beretning. Med brev af 2. april 1992 modtog udvalget ministerens skriftlige besvarelse af samrådsspørgsmålene.

Som svar på spørgsmål S om

»statsrevisorernes bemærkninger om, at der har været fremlagt forkerte oplysninger om økonomien«,

gentog ministeren sine kommentarer fra brevet til Statsrevisorerne vedrørende forholdet mellem driftsresultat og finansielle konsekvenser, og tilføjede:

»Det er således min opfattelse at de nødvendige oplysninger for beslutningen forelå«

Til spørgsmål U, der vedrørte, hvor store udgifterne til køb og drift af færgerne indtil nu havde været, oplyste ministeren blandt andet, at DSB var i færd med en ny revision og at det var ministerens opfattelse, at der var grund til at følge udviklingen på overfarten tæt. I svaret oplyste ministeren dog følgende om regnskabet for 1991:

»Der var i 1991 budgetteret med 166 mio. kr. i færgeudgifter til drift, vedligeholdelse og charterhyre. Det blev 26 mio. kr. højere. Udenfor driftsregnskabet har der i forbindelse med færgeskiftet været afholdt omkostninger til handlingsplan, tværskibskraft og andre ombygningsarbejder på Ask og Urd på samlet 28 mio. kr. Hertil kommer ombygning af havne. De samlede merudgifter for færgerne blev således 54 mio. kr. højere end budgetteret. Indtægstabet på 37 mio. kr. modsvares af de

ekstraordinære renteindtægter på 41 mio. kr. i 1991 i forbindelse med færgesalget.

Omkring 1992-budgettet for Kalundborg-Århus overfarten kan jeg oplyse, at DSB på baggrund af årsregnskabet for 1991 er i færd med at vurdere behovet for en revision.«

Trafikudvalget spurgte også (spørgsmål V) om det kunne bekræftes, at DSB var vidende om, at den årlige charterhyre pr. færge var højere end de 27-28 mio. kr., som Folketinget blev oplyst om under 2. behandlingen af forslaget. Ministeren svarede, at

»på baggrund af de oplysninger jeg har modtaget fra DSB kan jeg ikke bekræfte, at DSB skulle have forholdt oplysninger om charterhyrens størrelse«.

8.4. Styrmandsrapporten

Den 2. april 1992 modtog Trafikministeren fra DSB en kopi af hvad der sidenhen blev omtalt som Styrmandsrapporten. Der er tale om tre DSB-ansattes ønske om at gøre opmærksom på, hvad de finder er væsentlige uregelmæssigheder i hele forløbet vedrørende Ask og Urd, herunder konsekvenserne af salget og indsættelse af erstatningstonnage. Rigsrevisionen modtog fra DSB kopi af rapporten, og Folketingets trafikudvalg modtog den 3. april rapporten fra trafikministeren. I følgebrevet oplyser ministeren, at:

»Det er fortsat DSB's opfattelse, at de informationer, som Folketinget havde, da salgsloven blev vedtaget, var et realistisk og fuldt forsvarligt beslutningsgrundlag, og der er ikke med styrmændenes rapport fremkommet oplysninger, der ændrer herved.«

Arbejdsgruppen skal henvise til omtalen af Styrmandsrapporten i Rigsrevisionens beretning 6/92 pkt. 70.

8.5. Overvejelser om ændret besejling

Foranlediget af, at Folketingets trafikudvalg ved samrådet den 31. marts 1992 havde ønsket at få belyst alternative muligheder for besejlingen på overfarten, udarbejdede DSB i begyndelsen af april måned 1992 notater omhandlende elementer i en ændret betjening af Århus-Kalundborg overfarten.

I den forbindelse afholdtes den 6. april 1992 møde mellem trafikministeren og finansministeren. DSB's generaldirektør deltog også. Af håndskrevet referat fra dette møde fremgår, at trafikministeren oplyste, at

> »problemet var at DSB havde forudsat at færgerne kunne sejle 17 knob for at holde fartplanen, men at de faktisk kun er egnede til at sejle 14 knob«.
>
> »*Aftalt* at sagen forelægges K-udv. med indstilling om at der søges kontakt med partierne om en ny-ordning på Årh-«

Der udarbejdedes derfor notat af 7. april 1992 til regeringens koordinationsudvalg vedrørende færgebetjening Kalundborg-Århus herunder forslag til elementer, der kunne indgå ved ændringer i besejlingen.

Den 27. april 1992 sendte trafikministeren et notat om mulighederne til Folketingets trafikudvalg. Hvad angår forløbet med indchartringen af Ask og Urd oplystes, at

> »Kontant tilbage i kassen var der således pr 31.12.91 ialt 520 mio kr.«

Elementerne i overvejelserne om en ændring af besejlingen var, at Ask blev sat ind som ekstrafærge på Storebælt, at Urd blev rechartret, alternativt indsat på anden DSB-overfart, at togpassagerer via Århus-Kalundborg blev betjent gennem et samarbejde med Cittiships og at person- og lastbiltrafikken blev betjent gennem et samarbejde mellem DSB og DIFKO om en ny rute Sjællands Odden-Århus med anvendelse af chartret færge. Et alternativ til disse ændringer var indførelse af en »discountløsning«: Ask og Urd blev på overfarten, men fik længere overfartstid og færre afgang.

8.6. DSB's nye redegørelse

Med notat af 5. maj 1992 fra trafikministeren orienteredes Trafikudvalget om driftsresultatet for perioden 01.01.1991-31.03.1992. Notatet omhandlede også oplysninger om elementer i en ændring af besejling af overfarten.

Af notatet fremgår:

> »I 1991 er driftsunderskuddet 108 mio. kr.
>
> Som ønsket af trafikudvalget, jf spørgsmål 118, er resultatet efter chartring af Ask og Urd og frem til 31. marts 1992 opgjort særskilt. Resultatet for DSB er 120 mio. kr. [et underskud på 120 mio. kr.], hvilket afspejler, at de ekstraordinære udgifter til reparations- og udbedringsarbejder er koncentreret i den periode. Perioden er tillige præget af faldende indtægter. En nedgang var ventet på grund af de nye færgers mindre kapacitet på passager- og personbilsiden, men faldet blev større end forudset som følge af indsejlingsvanskelighederne og den øgede konkurrence på Kattegat. I 1991 er indregnet en ekstraordinær renteindtægt fra færgesalget.
>
> Færgesalget gav en indtægt på 740 mio. kr. Med resultatet for 1. kvartal 1992 er der i alt 461 mio. kr. tilbage i kassen pr. 31.3.1992. Siden færgesalgsloven har en række forudsætninger ændret sig. Det er der informeret om til trafikudvalget bl.a. i særskilte redegørelser.
>
> Regnskabsresultatet for 1991 er i overensstemmelse med tidligere orienteringer til trafikudvalget. Det samlede resultat i 1992 ventes at ende i nærheden af facit for 1991.
>
> I 1993 og årene fremover skønnes det årlige underskud at blive 50-100 mio. kr. I de første år nærmere de 100 end de 50 mio. Men prognoserne er i sagens natur usikre. Hvor mange nye kunder vil bruge overfarten i takt med den større driftsstabilitet? Vil konkurrencen på Kattegat fortsætte? Hvordan udvikler øst-vest trafikken sig generelt?«

I bilag til notatet fremgår, at i driftsunderskuddet på 108 mio. kr. i 1991 indgår en indtægtsstigning fra biler på Storebælt på 16 mio. kr.

Trafikudvalget underrettedes samtidig om de alternative løsninger til besejlingen af overfarten.

8.7. Rigsrevisors notat af 8. maj

Den 8. maj 1992 fremsendte Rigsrevisor et notat til Statsrevisorerne om den fortsatte udvikling i sagen om DSB's færgedispositioner. Der var tale om en anmodning fra Statsrevisorerne efter Styrmandsrapportens fremkomst. Notatet omhandler imidlertid ikke kun Styrmandsrapporten, men også DSB's december 1991 redegørelse, der ikke var omfattet af Rigsrevisorens første beretning 8/90.

Rigsrevisoren har særligt bemærkninger til DSB's værdifastsættelse af købsoptionen. Rigsrevisoren bemærker,

> »at DSB kun har medtaget den gunstigste af optionens tre muligheder, nemlig overtagelse af færgerne. En sådan disposition forudsætter efter Rigsrevisionens opfattelse, enten at DSB herefter afhænder færgerne til anden side til samme eller højere pris, eller at DSB selv indsætter dem i overskudsgivende færgefart fra 1998 hen imod år 2000. Optionen indebærer imidlertid to andre muligheder, hvis DSB afstår fra at erhverve færgerne:
>
> - den neutrale, hvor rederierne afhænder færgerne til tredjemand til en pris, der ikke medfører udgift for DSB.
>
> - den ugunstige, hvor rederierne afhænder færgerne til tredjemand til en pris, der er lavere end optionsprisen. I denne situation er DSB forpligtet til at udbetale Blaesberg differencen pr. færge, dog højst et beløb svarende til 10 pct af basisprisen. Rigsrevisionen skønner, at det højst kan beløbe sig til ca. 26 mill. kr. for begge færger tilsammen, svarende til en negativ kapitalværdi på 16 mill. kr.
>
> Efter Rigsrevisionens opfattelse havde det været mere korrekt, hvis DSB havde undladt kun at indregne den gunstige mulighed med en positiv kapitalværdi på 52 mill, kr., og i stedet havde anført kapitalværdien både af den gunstige og af den ugunstige mulighed i en fodnote.«

Rigsrevisoren foretog en ny beregning med udgangspunkt i DSB's decemberredegørelse. De ændringer Rigsrevisoren foretog i de anvendte tal - og ikke i de anvendte beregningsprincipper - er, at driftstallene for 1990 og 1991 indregnes med de konstaterede regnskabstal sammen de foreløbigt posterede anlægsudgifter for 1992 (værftsbesøg). Dermed falder kapitalværdien af det realiserede alternativ med indsættelse af Ask og Urd på ruten med 70 mill. kr. i forhold til december-redegøreisen.

I beløbet på 70 mio. kr. er indeholdt de 41 mio. kr. som DSB oplyste trafikministeren om i februar 1992.

Udelades værdien af købsoptionen også falder mergevinsten med 122 mio. kr. til 147 mio. kr. i forhold til den beregnede mergevinst på 269 mio. kr. i decemberredegørelsen, ifølge Rigsrevisionens beregninger.

Rigsrevisoren påpeger, at

> »en fastholdelse af dette resultat vil imidlertid kræve, at indtægtsgrundlaget bringes på niveau med budgettet for 1992 og frem samtidig med at udgiftsbudgettet fastholdes. Dette indebærer, at DSB skal øge trafikindtægterne med ca. 40 mill. kr. fra 1991 til 1992 eller ca. 36 pct.«

Afslutningsvis påpeger Rigsrevisoren, at

> »ændringerne i mergevinsten dels skyldes det ændrede tidspunkt for den forventede færdiggørelse af den faste Storebæltsforbindelse, dels skyldes at indsættelsen af erstatningsfærgerne fik et andet forløb end forventet. Disse forhold er efter Rigsrevisionens opfattelse ikke ensbetydende med, at forudsætningerne i færgesalgsloven ikke var korrekte ud fra de dengang kendte forhold.«

8.8. Økonomien i ruten

I løbet af sommeren 1992 havde færgerne stor driftsstabilitet. I notat af 17. august 1992 orienteredes trafikministeren om, at stabiliteten havde øget trafiktallene i forhold til sommeren 1991, men tallene lå fortsat under budgettallene for 1992. Imidlertid fortsætter DSB,

»Ved fastsættelsen af størrelsen af DSB's bevilling er der ved udformningen af den 4 årige rammeaftale forudsat et driftsresultat på ruten på -21 mill kr. Det kan altså konstateres at Århus-Kalundborg både i 1991 og 1992 vil belaste DSB's driftsresultat med 100 mill kr mere end forventet...

For 1993, hvor en række ekstraordinære udgifter bortfalder, forventes fortsat et resultat af størrelsesordenen - 100 mill kr.

Det vil derfor være nødvendigt- såfremt der ikke sker ændringer, jf. DSB's forslag til en ny rutestruktur - at justere DSB's bevilling i overensstemmelse med de faktiske forhold.«

I et nyt notat af 26. august 1992 gentager DSB disse oplysninger, men tilføjer dels oplysninger om trafiktallene, dels følgende til første afsnit i ovenstående citat:

»... det må alvorligt befrygtes, at DSB ikke vil kunne leve op til de driftsresultatkrav, der i rammeaftalen forventes for 1992 og 1993.«

Et notat af den 10. september 1992, sendtes til finansministeren og trafikudvalget. I forhold til de tidligere notater var der blevet tilføjet nye afsnit om skærpet konkurrencesituation på Kattegat og omtalen af behov for justering af DSB's bevillinger var fjernet. Dette behov blev imidlertid påpeget i brevet til finansministeren.

I ministerens brev af 10. september 1992 til trafikudvalget oplystes vedrørende alternative muligheder for betjeningen af overfarten, at

»Som bekendt kunne der ikke opnås politisk enighed om at gennemføre den foreslåede løsning.

En forudsætning for denne løsning var og er at betjene ruten med færgen »Djursland«.

DSB har meddelt mig, at Difko Holding A/S, som ejer »Djursland«, vil afsætte færgen til anden side, såfremt der ikke indenfor kort tid er truffet beslutning om at etablere en rute mellem Århus og Sjællands Odde som alternativ til den nuværende DSB-rute mellem Århus og Kalundborg.«

Ifølge talesedler udarbejdet til ministeren til brug for samråd med Folketingets trafikudvalg den 22. oktober 1992, forventedes fortsat et driftsunderskud for 1992, som var større end resultatet for 1991, og for 1993 forventedes ligeledes fortsat et underskud nærmere de 100 mio. kr. Det blev påpeget i talesedlerne, at disse oplysninger var i overensstemmelse med oplysningerne i redegørelsen af 5. maj 1992.

Hvad angår muligheder for alternativ betjening af overfarten, kunne ministeren oplyse, at færgen »Djursland« ikke længere var til disposition. Ministeren fastholdt imidlertid, at udviklingen på ruten og Kattegat måtte give anledning til fornyede overvejelser om trafikken på Kattegat i sin helhed:

> »Den økonomisk gevinst ved færgesalget er stadig til stede, men med den konkurrencesituation, der er, og sådan som de faktiske forhold har udviklet sig for Kalundborg-Århus overfarten, så vil den økonomiske gevinst efterhånden blive spist op afhængig af, hvor længe ruten fortsætter«

Hvad angår DSB's ekstraomkostninger oplystes det, at

> »I den 4 årige rammeaftale om DSB står, »Aftalen omfatter ikke Kalundborg-Århus og Helsingør-Helsingborg projektet, men parterne er enige om, at dispositioner på disse områder ikke kan få indflydelse på denne aftales indhold.« Jeg kan garantere for, at det heller ikke er sket indtil nu. Der er ikke sket indskrænkninger på andre områder for at dække det forøgede underskud.«

8.9. Forespørgselsdebat 5. november 1992

Folketinget debatterede spørgsmålet om forholdene for den fortsatte drift af overfarten under forespørgselsdebatten d. 5 november 1992. Forespørgelsen var fremsat af Helge Mortensen (S), Tommy Dinesen (SF) og Arne Melchior (CD).

I sit indlæg fremhævede ministeren, at rutens driftsstabilitet var fuldt tilfredsstillende. Dette havde da også udmøntet sig i en tilbagevenden af mange af rutens tidligere kunder. Ministeren tilskrev denne udvikling DSB's handlingsplan II, som var tiltag iværksat i 1992 for at forbedre regulariteten. Økonomien var dog fortsat, ifølge ministeren, problematisk.

Ministeren oplyste, at der ikke kunne findes flertal for de forslag til omlægning af ruten, som var fremme.

Hvad angik gevinsten nævnt i bemærkningerne til færgesalgsloven, oplyste ministeren:

> »Endnu er der en økonomisk gevinst tilbage, men er konkurrencen på Kattegat lige så hård fremover, er der næppe tvivl om, at gevinsten vil være spist op inden DSB's forpligtelser på overfarten ophører«

Forespørgselsdebatten endte med vedtagelsen af følgende dagsorden:

> »Idet Folketinget konstaterer, at DSB-ruten Århus-Kalundborg i medfør af Storebæltsaftalen fra 1986 og lov nr 430 af 13. juni 1990 opretholdes, indtil den faste forbindelse over Storebælt tages i brug, pålægger Folketinget regeringen:
>
> - at sejladsen skal give befordring til gods, biler og passagerer.
>
> - at rutens nuværende driftsøkonomi skal forbedres, og
>
> - at finansieringen af underskuddet skal indgå i en kommende politisk aftale om DSB's økonomi.
>
> Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

Kapitel 9

Finansiering af samarbejdsaftalerne

I samarbejdsaftalerne mellem DSB og Blæsbjerg er det i et bilag forudsat, at den totale anskaffelsessum (137.182.000 mio. kr. for Urd) samt ombygningsprisen på anslået 60 mio. kr. skal finansieres fuldt ud:

Beløb 1000 kr.	År	Bruttorente	Lånetype
109.746	8	10%	Obligationslån fra Dansk Skibskredit
48.000	8	(3% + 2,5%)	Hjemmemarkedslån
39.436	8	10% (variabel markedsrente)	Banklån
197.182			

Det præciseres i bilagets pkt. 4, at såfremt rente- og kursforudsætninger ved optagelse af de 3 lånetyper ændres, reguleres dette i charterhyren. Den konkrete reguleringsmekanisme er indeholdt i pkt. 6.

Punkt 5 indeholder en bestemmelse, som går ud på, at i det omfang en skatterenteeffekt baseret på 6 måneder CIBOR ikke er neutral for Blæsbjerg, foretages der en regulering i den efterfølgende charterhyre. En eventuel skatterenteeffekt opgøres på baggrund af Blæsbjergs års- og skatteregnskaber og redegørelser.

Udover disse bestemmelser indeholder samarbejdsaftalen ikke yderligere vedrørende finansieringen.

Charterhyren blev oprindelig beregnet på basis af en gennemsnitlig vægtet årlig rente på 8,90%. På tidspunktet for indgåelse af samarbejdsaftalerne var det forudsat, at ombygningen ville finde sted på dansk værft, og at man derfor ville kunne få indekslån til max. 5,5% p.a. til finansieringen af ombygningen gennem Danmarks Skibskreditfond. Som nævnt i afsnit 5.7 blev ombygningsopgaven overdraget et polsk værft, hvorved muligheden for indekslån bortfaldt. Dertil kom, at Danmarks Skibskreditfond afviste at finansiere skibene med markedslån, da DSB ikke ønskede at stille den nødvendige sikkerhed.

Disse forhold har betydet, at den realiserede gennemsnitsrente har været anderledes end den oprindelige budgetrente. I perioden september 1990 til september 1992 blev renten i gennemsnit 11,772% p.a., eller knap 2,9% højere end budgetteret, svarende til en merudgift på ca. 8 mio. kr. for Urd. Det tilsvarende beløb for Ask er opgjort til 7 mio. kr. Af merudgiften på i alt 15 mio. kr. over 2 år udgør ca. 8 mio. kr. bortfald af indekslån.

Merrenten i forhold til den oprindelige budgetrente blev opgjort i forbindelse med et forlig mellem DSB og Blæsbjerg i november 1992, som bl.a. søgte at gøre op med en række udestående forhold i forbindelse med ombygningen i Polen. Til illustration af beregningernes kompleksitet kan det oplyses, at kalkulationen af charterhyren, den såkaldte beregningsmodel, fylder 13 sider - efter præmisserne er fastlagt.

Det fremgår af akterne, at der i perioden medio 1991 til primo 1992 i et samarbejde mellem DSB og Blæsbjerg blev søgt etableret langtidsfinansiering til delvis afløsning af den oprindelige finansiering, som blev etableret gennem Aktivbanken A/S og Topdanmark Garanti Forsikringsselskab A/S. Ud over Danmarks Skibskreditfond søgtes finansiering i Lønmodtagernes Dyrtidsfond ligesom finansiering i udenlandsk valuta overvejedes.

Det væsentligste problem i forbindelse med etableringen af langtidsfinansieringen synes at have været spørgsmålet om afgivelse af garanti for lån. I forbindelse med overvejelser om køb af en sådan garanti fra Topdanmark Garanti Forsikringsselskab A/S oplyste Blæsbjerg i brev af 8. januar 1992 til DSB:

»I forbindelse med konverteringen fra kortfristet byggelånsfinansiering til en langfristet finansieringsordning har garanter/ långivere samtidig ønsket, at DSB afgiver en erklæring, hvoraf det fremgår, at man ikke i forbindelse med eventuelle retssager/voldgiftskendelser vil foretage tilbageholdelse i de fremtidige charterbetalinger, til skade for trediemand (långiver).«

Dette ønske skal ses i sammenhæng med charteraftalens § 6, hvorefter:

»Ethvert krav DSB måtte have på Blæsbjerg i henhold til denne aftale med bilag,....., kan inkl. renter af DSB modregnes i førstkommende charterafgiftsbetaling.«

Ved en gennemgang af korrespondancen mellem DSB og de finansielle institutioner kan det konstateres, at der endnu ikke er etableret en varig finansieringsordning, idet DSB fra måned til måned tager stilling til forlængelse af eksisterende lån.

Renten har i efteråret 1993, for de perioder som er anført i dokumenterne fra bankerne, været:

periode	*% p.a.*
1. 6.1993 - 7. 9.1993	10,8750
7. 9.1993 - 7.10.1993	10,1250
7.10.1993 - 8.11.1993	12,1250
8.12.1993 -10. 1.1993	9,8750

På grund af den uafklarede finansieringssituation er den aktuelle aconto charterhyre baseret på den oprindelige budgetrente på 8,9%, selv om den faktiske finansieringsrente er højere.

DSB har i skrivelse af 29. oktober 1993 anmodet långiverne om etablering af en varig løsning. I samme brev anmoder DSB om forhandling af TopDanmark og Aktivbankens rentemarginaler udover de i perioden fra forligstidspunktet gældende interbankrenter.

Forholdet kompliceres bl.a. af, at det ikke er DSB, men Arka Marine K/S og Arka Marine II K/S, der har optaget de gældende lån og i givet fald skal optage nye lån.

De uafklarede finansieringsforhold og derved størrelsen af charterhyren er en konsekvens af samarbejdsaftalen. DSB har ikke selv mulighed for at bringe langtidsfinansieringen på plads, men er afhængig af Blæsbjergs initiativ. Blæsbjerg har på sin side, såvidt det kan vurderes, isoleret set ikke noget økonomisk incitament til at tilvejebringe en endelig finansieringsordning. Det kan dog konstateres, at der frem til begyndelsen af 1992 har været udfoldet bestræbelser fra Arka Marine K/S og Arka Marine II K/S med henblik på at få etableret en varig finansieringsordning.

Kommentar
Beslutningen om at ombygge skibene i Polen indebar, at muligheden for at finansiere ombygningen med subsidierede indekslån fra Danmarks Skibs kreditfond bortfaldt.

Da dette forhold påvirker charterhyrens størrelse, burde denne virkning have været nævnt for trafikministeren i forbindelse med forelæggelse af beslutningen i december 1990 og senere ved orienteringen af folketinget i forbindelse med spørgsmål vedrørende økonomien i færgeskiftet.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at det er statskassen, som i sidste instans finansierer subsidieelementet i de pågældende indekslån.

Da det ikke viste sig muligt at etablere et markedslån i Danmarks Skibskreditfond, skulle der tilvejebringes andre lånetilbud. Da samarbejdsaftalen ikke regulerer dette forhold, følger det afkontraktsforholdet, at da det er Arka Marine K/S og Arka Marine II K/S, der er låntager, er det disse selskaber, dvs. Blæsbjerg, som har initiativretten. Ifølge det oplyste skal DSB godkende ændringer i finansieringen, men kan ikke selv fremtvinge nyfinansiering. Da renten ifølge samarbejdsaftalen fuldt ud indregnes i charterhyren, er denne situation utilfredsstillende for DSB, hvorimod det isoleret set ikke har økonomiske konsekvenser for Blæsbjerg i kontraktsforholdet til DSB. Da det ikke blot var en teoretisk mulighed, at færgerne skulle ombygges i udlandet, må det set fra DSB's side anses for en mangel, at denne situation ikke er reguleret i samarbejdsaftalen.

Der tilskrives efter alt at dømme fortsat en højere rente til charterberegningsgrundlaget, end hvis langtidsfinansieringen havde været bragt på plads. DSB har taget forbehold overfor størrelsen af rentetilskrivningen. Der er tale om en utilfredsstillende situation for statskassen.

DSB's vanskelige forhandlingsposition er, såvidt det ses af korrespondancen med Blæsbjerg, uden resultat søgt udnyttet af de nuværende långivere til at fjerne DSB's adgang til at foretage tilbageholdelser i charterhyren.

Til finansieringsbestemmelserne bemærkes i øvrigt, at en eventuel skatterenteeffekt, som ifølge samarbejdsaftalen i givet fald skal modregnes i charterhyren, ikke kan opgøres alenefor de to Arka K/S'er, men for »Blæsbjerg«, hvilket ifølge samarbejdsaftalens ordlyd inkluderer Blæsbjerg Marine A/S, hvis øvrige aktiviteter ikke er arbejdsgruppen bekendt.

Kapitel 10

Politi- og retssager vedrørende Ask og Urd

Dette kapitel er udarbejdet af DSB

Indledning

Med tillæg til samarbejdsaftalerne for Ask og Urd af 20. november 1992 blev der indgået forlig med Blæsbjerg. Hermed var sagen ikke afsluttet.

Nedenfor er gengivet en status for de verserende sager.

10.1. Straffesag mod Blæsbjerg

Den 9. marts 1993 indgav DSB anmeldelse til Københavns Politi om formodede straffelovsovertrædelser i forbindelse med samarbejdsaftalerne mellem DSB og Blæsbjerg. Forløbet er udførligt beskrevet i Statsrevisorernes 2. beretning 6/92 om DSB's færgedispositioner efter den faste forbindelse over Storebælt.

Heraf fremgår:

> »145. den 22. februar 1993 modtog Rigsrevisionen en telefax fra Seabow Services S.A., hvori værftets direktør anmodede om møde med Rigsrevisionen. Der henvistes **til,** at det kunne dokumenteres, at de økonomiske mellemværender vedrørende ombygningskontrakterne for M/F Ask og Urd ikke var afsluttet mellem Seabow og Arka Marine K/S og Arka Marine II K/S.
>
> Rigsrevisionen accepterede at mødes med direktøren 26. februar 1993, idet man tilkendegav, at Rigsrevisionens kompetence var begrænset til anliggender med direkte tilknytning til DSB.

Den 25. februar 1993 modtog Rigsrevisionen nogle nye oplysninger i sagen fra DSB, som var overladt DSB af BTs redaktion.

Ved mødet den 26. februar 1993 redegjorde direktøren for forløbet af ombygningssagen set fra værftets synsvinkel og fremlagde fotokopi af dokumenter, som for nogles vedkommende var identiske med dem, der var modtaget dagen før fra DSB. Dokumenterne omfattede bl.a. en specifikation af kontraktsummen til ombygningskontrakterne mellem rederierne og værftet.

I de hidtil forelagte ombygningskontrakter var kontraktsummen pr. færge anført med 48,6 mio. kr. inkl. 2,4 mio. kr. til klasse, Søfartsstyrelse mv., og der var i tillæg hertil aftalt ekstraarbejder for rederiets regning for 4,1 mio. kr.

Den nu fremlagte specifikation af kontraktsummen fremgår af tabel 15:

Tabel 15: Specifikation **af kontraktsum Ask og Urd pr. færge**

	1.000 kr.
Seabow, værftsudgift	31.258
Kommission Brax Shipping	2.352
I alt	33.610
Redningsudstyr	3.500
Navigationslys	50
Spildevandsrenser, SMC Marine A/S	550
Teknisk assistance, SMC Marine A/S	1.500
Rederleverancer	7.000
Klasse, Søfartsstyrelse, rejse- og inspektionsudgifter	2.400
Kontraktsum	48.610

Som det ses af specifikationen, var der udgifter på 2,3 mio. kr. pr. færge i kommission til Brax Shipping samt afholdte udgifter til SMC Marine A/S på i alt 2 mio. kr. pr. færge. Hertil kom, at det fremgik af noter til specifikationen, at værftet havde betalt rederleverancerne for 2 færger ansat til 14 mio. kr. med 11,5 mio. kr. til Dapo Invest og 2,1 mio. kr. til Blæsbjerg.

Det fremgik af kopier af fakturaer på rederleverancen, at det ikke drejede sig om leverancer, men om kommissioner.

146. 1. marts 1993 overgav Rigsrevisionen materialet til DSB med anmodning om en udtalelse.

DSB svarede den 8. marts 1993, at direktørens oplysninger på afgørende punkter var aldeles overrumplende for DSB's ledelse og rederidivision. Ingen personer i DSB havde haft kendskab til specifikationen af kontraktsummen og kendte derfor heller ikke eksistensen af Dapo Invest A/S.

Oplysningernes karakter medførte, at DSB søgte bistand hos sin advokat for at få klarlagt, om de nye oplysninger gav anledning til at anmode om politimæssig efterforskning.

DSB oplyste videre, at det var besluttet i første omgang at søge sagen belyst direkte fra Blæsbjerg. Mødet kom i stand den 24. februar 1993, bl.a. med deltagelse af den tilsynsførende advokat for Blæsbjerg Marine A/S under betalingsstandsning.

Det oplystes på mødet, at Blæsbjerg ikke havde kendskab til posten kommission til Brax Shipping på 2,3 mio. kr. pr. færge, men Blæsbjerg var klar over, at Brax Shipping havde fået en kommission. Til den tekniske assistance fra SMC til værftet oplyste Blæsbjerg, at der var tale om betaling for arbejdstegninger fra SMC til værftet. Til rederleverancen på 7,0 mio. kr. pr. færge bekræftede Blæsbjerg, at det var korrekt, at værftets tilbud til Blæsbjerg havde været 7,0 mio. kr. lavere pr. færge end kontraktprisen på 48,6 mio. kr., og at Blæsbjerg havde fået udbetalt de pågældende beløb.«

Som det er fremgået ovenfor, har DSB anmeldt forholdet til politiet i marts 1993.

Den 30. september 1993 har DSB supplerende anmeldt endnu et forhold, idet Blæsbjerg-koncernen efter DSB's opfattelse har skaffet sig uberettiget vinding på bekostning af bankerne og/eller DSB.

Begrundelsen er den, at Blæsbjerg-koncernen har krævet og modtaget direkte betaling fra DSB for visse driftsudgifter, ekstraarbejder mv. på ombygningen af Ask og Urd samtidig med, at de pågæl-

dene beløb af Blæsbjerg-koncernen er hævet på de byggelånskonti, Blæsbjerg-koncernen har fået bevilget i bankerne.

Forholdet, der vedrører betalinger i perioden august 1991 til januar 1992, udgør samlet ca. 24 mio. kr.

Den politimæssige efterforskning betød, at der i december 1993 blev rejst sigtelse mod Blæsbjerg for følgende forhold:

1. Bedrageri, subsidiært mandatsvig, ved i forbindelse med ombygningen at have opnået en uberettiget vinding på ca. 17 mio. kr.

2. Bedrageri, subsidiært mandatsvig, ved i forbindelse med charterhyreberegningen at have opnået en uberettiget vinding på ca. 8 mio. kr.

3. Bedrageri ved uberettiget at have formået Aktivbanken A/S og Topdanmark Garanti A/S af byggelånet at udbetale ca. 24 mio. kr.

Spørgsmålet om erstatning til DSB for i første omgang den uberettigede kommission har DSB håndteret ved aconto at regulere charterbetalingerne, som om værftsregningerne havde været uden disse kommissionsbeløb. DSB har på den baggrund tilbageholdt en forholdsmæssig andel på 3,5 mio. kr. ved den årlige charterbetaling vedrørende Ask pr. 1. august 1993 og tilsvarende en andel på 3,5 mio. kr. vedrørende Urd pr. 15. september 1993

Blæsbjerg Marine A/S og andre til koncernen hørende selskaber er den 1. december 1993 erklæret konkurs. Konkursen gælder ikke de to ejerselskaber for Ask og Urd, Arka Marine K/S og Arka Marine II K/S

10.2. Udeståender med DORA/Seabowværftet

Efter DSB's opfattelse var det af værftet udførte arbejde på Ask og Urd mangelfuldt. Da værftskontrakten på ombygningen af færgerne i foråret 1991 var indgået mellem værftet og rederierne (Arka Marine K/S og Arka Marine II K/S) var det også Blæsbjerg, der på DSB's foranledning skulle fremsætte krav overfor værftet om erstatning for mangler.

I overensstemmelse med værftskontrakterne havde værftet stillet bankgarantier til sikkerhed for afhjælpning af mangler i garantiperioden. DSB pålagde i slutningen af april 1992 Blæsbjerg at kræve bankgarantierne stillet af Gotthard Bank på i alt 4,8 mio. kr. udbetalt, da DSB/Blæsbjergs krav mod værftet for mangler oversteg dette beløb. DSB fik dokumentation fra Aktivbanken A/S om, at banken på vegne af Blæsbjerg havde krævet garantierne udbetalt.

Garantibeløbet, 4,8 mio. kr., indgik i en forligsskitse, som blev forhandlet mellem parterne i april 1992, og hvor der om dette punkt mellem parterne var enighed.

Da bankgarantierne til trods for flere rykkere fra Aktivbanken A/S ikke var blevet udbetalt, blev det i forbindelse med forliget mellem DSB og Blæsbjerg i november bestemt, at kravene mod værftet og Gotthard Bank skulle søges gennemført ved DSB's advokat i Blæsbjergs navn, men for DSB's regning og risiko. Endvidere forpligtede Blæsbjerg sig til at bistå DSB med at søge gennemført rederikravene mod værftet.

DSB's advokat fremsatte derfor i brev af 25. november 1992 til Gotthard Bank krav om at få værftsgarantierne udbetalt. Hertil svarede banken, at Blæsbjerg på vegne af Arka Marine K/S og Arka Marine II K/S havde accepteret, at værftsgarantierne blev nedskrevet, og at garantierne blev ændret fra anfordringsgarantier til simple garantier, der først kunne kræves udbetalt efter endelig dom eller forlig.

Blæsbjergs accept af nedskrivningen samt ændring til simple garantier var sket i perioden fra december 1991 til maj 1992 uden DSB's viden og på trods af aftalerne med DSB i april 1992 og november 1992.

Da bankerne af Arka Marine K/S og Arka Marine II K/S havde modtaget transport i bankgarantierne, blev det i april 1993 mellem DSB og bankerne aftalt, at bankerne skulle anlægge 2 retssager mod Gotthard Bank, dels på vegne af Arka Marine K/S og Aktivbanken A/S, dels på vegne af Arka Marine II K/S og Topdanmark Garanti A/S for at kræve garantibeløbene, hver 2,4 mio. kr., udbetalt. Disse sager verserer ved Sø- og Handelsretten i København.

Herefter har Seabow services S.A. ultimo november 1993 anlagt 2 retssager, dels mod Arka Marine K/S og Aktivbanken K/S og dels mod Arka Marine II K/S og Topdanmark Garanti A/S, med påstand om betaling af henholdsvis 824.000 kr. og 2,3 mio. kr., der begge vedrører værftets krav for ekstraarbejder. Det gøres endvidere gældende, at arbejdet, som Seabow Services S.A. har udført, har været uden mangler. Disse sager verserer ligeledes ved Sø- og Handelsretten og behandles sammen med de af bankerne anlagte sager vedrørende frigivelse af garantier. Arka Marine K/S og Arka Marine II K/S er repræsenteret ved DSB's advokat.

10.3. Forholdet til bankerne

I december 1992 har Aktivbanken A/S og Topdanmark Garanti A/S rejst indsigelse mod forliget af 20. november 1992 og gjort gældende, at de i henhold til transport i certepartierne skulle meddele samtykke til forliget. Det tilføjes, at Blæsbjergs advokat, der tillige var advokat for bankerne, i forbindelse med indgåelsen af forliget forsømte at indhente bankernes samtykke til trods for, at advokaten tidligere havde tilkendegivet, at bankernes samtykke ville blive indhentet.

På denne baggrund og som følge af Blæsbjerg-koncernens betalingsstandsning og senere konkurs har der i 1993 været afholdt flere møder mellem bankerne og DSB angående fastlæggelse af betingelserne for det fremtidige samarbejde. Disse forhandlinger er endnu ikke afsluttet.

Trafikministeriet **Den 29. september 1993.**

PRESSEMEDDELSE

Udredningsarbejde vedfrende DSB.

Trafikministeren har besluttet at gennemføre et udredningsarbejde vedrørende nogle spørgsmål inden for DSB.

Beslutningen er truffet i forlængelse af de spørgsmål, der er rejst i Folketinget og af statsrevisorerne og Rigsrevisionen vedrørende DSB's færgedispositioner efter beslutningen om en fast forbindelse over Storebælt m.v. og endelig af forslaget om en ny overordnet organisation af DSB. Udredningsarbejdet forudsættes at kunne bidrage til, at DSB's ledelse får forbedret grundlaget for arbejdet med de fremadrettede opgaver for virksomheden.

Der nedsættes derfor en arbejdsgruppe, der har til opgave at redegøre for de bevillingsmæssige og forretningsmæssige forhold vedrørende

- DSB's færgedrift mellem Kalundborg og Århus,
- DSB's økonomistyringssystem.
- igangværende større anlægsaktiviteter og materielanskaffelser omfattende, transmissionssystem, elektrificering, sikringsanlæg, ATC og rangerlokomotiver

Til formand for arbejdsgruppen er udpeget

Direktør, formand for bestyrelsen for Sund og Bælt Holding A/S, Michael Christiansen,

og som medlem

direktør Erik Eisborg, DSB, der fra 9. oktober 1993 er konstitueret som generaldirektør.

kontorchef Kurt B. Pedersen, Budgetdepartementet, og

konstitueret departementschef, planlægningschef Kurt Lykstoft Larsen, Trafikministeriet.

Der ydes sekretariatsmæssig bistand af Trafikministeriet, Budgetdepartementet og DSB, idet sekretariatet ledes af Trafikministeriet.

Arbejdsgruppen kan i nødvendigt omfang inddrage ekstern bistand.

Arbejdsgruppens arbejde forudsættes tilendebragt medio januar måned 1994.

Det forudsættes at udvalgets rapport kan indgå i grundlaget for den redegørelse til statsrevisorerne, som statsrevisorerne har henstillet afgivet til beretningen om DSB's færgedispositioner.

Udvalgets rapport vil blive offentliggjort.

Trafikministeriet **Den 6. oktober 1993.**

PRESSEMEDDELELSE

Departementschef Nils Bernstein erstatter teaterchef Michael Christiansen som formand for den arbejdsgruppe, **der skal afgive en redegørelse om DSB.**

Trafikminister Helge Mortensen nedsatte den 29. september 1993 en arbejdsgruppe, der skal udrede visse spørgsmål indenfor DSB's forretningsområde, bl.a. problemer omkring **Ask** og **Urd.**

Som formand for denne arbejdsgruppe blev teaterchef Michael Christiansen udpeget.

I de forløbne dage er der fra forskellig side stillet spørgsmål ved, om dette formandskab er foreneligt med den omstændighed, at Peter Langager er blevet ansat som direktør i Sund og Bælt Holding, som Michael Christiansen er formand for.

For at undgå enhver tvivl omkring udarbejdelse af rapporten har Michael Christiansen imidlertid ønsket at blive fritaget for formandskabet.

Trafikminister Helge Mortensen har uanset, at der hverken formelt eller reelt foreligger noget habilitetsproblem accepteret Michael Christiansens ønske, og har i stedet udpeget departementschef Nils Bernstein, Landbrugsministeriet, som formand for gruppen.

I anledning af de spørgsmål, der har været rejst om udredningsarbejdet i de sidste dage bl.a. af Lars Gammelgaard, udtaler trafikminister Helge Mortensen:

"Statsrevisorerne har som bekendt bedt mig om en redegørelse vedrørende Ask og Urd sagen.

Jeg har fundet det hensigtsmæssigt at gennemføre et udredningsarbejde i en arbejdsgruppe, således at gruppens rapport kan indgå i grundlaget for min redegørelse til statsrevisorerne.

Udover Ask og Urd sagen har jeg bedt arbejdsgruppen om at redegøre for sporgsmål i relation til DSB's økonomistyringssystem og igangværende anlægsaktiviteter og materielanskaffelser.

Arbejdsgruppen skal således alene udføre et arbejde, der helt kan sammenlignes med sædvanlige departementale opgaver.

Arbejdsgruppen er derfor ikke og kan på ingen måde sammenlignes med en undersøgelsesret, idet der ikke i forbindelse med gruppens arbejde kan foretages afhøringer af ansatte i DSB, ligesom arbejdsgruppen ikke har til opgave at placere et ansvar på bestemte personer."

Notat vedrørende DSBs beregninger af kapitalværdien af alternativ besejling af Århus-Kalundborg overfarten

1. Indledning

I det følgende vil beregningerne af gevinsten ved færgesalget blive gennemgået. Beregningerne blev i forløbet justeret ikke blot som følge af ændringer i de faktiske forhold, men også som følge af ændret erkendelse. Gennemgangen vil særligt vedrøre de enkelte poster, der indgår i beregningerne.

To alternativer for besejlingen af overfarten vil blive behandlet: fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim og salg af Peder Paars og Niels Klim med indsættelse af erstatningstonnage.

Der er tale om kapitalværdiberegninger. Princippet i beregningerne er, at alle fremtidige indtægter og udgifter tilbagediskonteres til samme tidspunkt. Ved at trække summen af de tilbagediskonterede udgifter fra summen af de tilbagediskonterede indtægter fås det pågældende alternativs nutidsværdi (kapitalværdi). Mergevinsten ved færgesalgsloven kan således opgøres som differencen mellem alternativernes nutidsværdi.

Der henvises iøvrigt særligt til vedlagte skema 1.

Endelig vil der blive redegjort for hvilke informationer Folketinget havde til rådighed i perioden frem til vedtagelsen af loven om salg af færgerne Peder Paars og Niels Klim den 1. juni 1990.

2. De oprindelige beregninger

2.1 Fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim.

Den oprindelige beregning af kapitalværdien ved fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim blev introduceret i et notat af 27. september 1989 fra DSB til trafikministeren. Der blev ikke skelnet mellem de enkelte år i perioden. Tallene baseredes på overfartens 1988-regnskab.

Indtægter

Trafikindtægterne opgjordes til 131 mio. kr. pr år. Bag dette beløb lå ifølge DSB i notat af 17. december 1993 et beskedent plus på lastbilindtægterne og et lille indtægtsfald på personbiler. Denne udvikling begrundedes i, at selvom lastbilmarkedet forven-

tedes at ville vokse, var lastbilkapaciteten allerede i 1988 fuldt udnyttet på en del ture, og at væksten i personbiler forudsattes afbrudt ved åbningen af jernbaneforbindelsen over Storebælt.

Til trafikindtægten blev lagt indtægter fra bådtogspassagerer på 24 mio. kr. Denne indtægt var en overførsel internt i DSB fra tog-trafikken til rederiet.

Der er tale om passagerer, som sejler på overfarten Kalundborg-Århus i tilknytning til en togrejse. Billetindtægten optræder i første omgang i togpassagerregnskabet.

Uanset rejserute er det forventet, at DSB vil beholde indtægten fra bådtogspassagerer. Indtægtsbeløbet optræder i begge investeringsalternativer. Det er derfor reelt uden betydning for forskellen de to alternativer imellem, om en mere nøjagtig beregning af indtægten fra bådtogspassagererne skulle afvige fra de kalkulatorisk opgjorte 24 mio. kr.

Endvidere indregnedes på indtægtssiden underskuddet fra cateringdriften med 18 mio. kr. i alle årene. Heri indgår aflønning af sikkerhedsbesætning ansat af DSB færgerestauranter.

I alle årene frem til 1996 var den samlede indtægt således 137 mio. kr.

Hvad angik indtægt fra færge salget i 1996 regnedes den med som en ekstraordinær indtægt på 300 mio. kr. minus 10 mio. kr. i salgsomkostninger.

Omkostninger

Omkostningerne indgik opdelt i driftsomkostninger ved færgerne og driftsomkostninger på land/i havn. I notatet af 27. september 1989 var der udgifter på ialt 111 mio. kr. Der forudsattes således uændret sejladsomfang og servicegrad ved fortsat sejlads med færgerne.

Kapitalomkostningerne indgik ikke i beregningerne.

Kapitalværdien

Kapitalværdien ved fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim blev beregnet til 317 mio. kr. Beregningerne blev foretaget for en 6-årsperiode (medio 1990 til medio 1996), i 1989-prisniveau, og med 7% som kalkulationsrentefod.

Den gennemgåede beregning var efter de foreliggende akter uændret indtil 1. maj 1990.

2.2 Salg af Peder Paars og **Niels Kiim og indsættelse af** erstatningstonnage

Dette alternativ havde i begyndelsen to varianter, idet DSB i begyndelsen af forløbet i 1989 beregnede erstatningstonnage i form af Superflex-færger. Først i notat af 27. november 1989 indgik ro-ro-færger som anden erstatningstonnage.

Indtægter

I notat af 27. november 1989 indgik trafikindtægter på 111 mio kr. Til grund for dette lå, ifølge DSBs notat af 17. december 1993 følgende:

> "I betragtning af at Heimdal-færger i forhold til Peder Paars/Niels Klim har ca dobbelt så stor lastbilkapacitet, ca. samme personbilkapacitet, lidt større overfartstid og lavere passagerstandard, forudsattes en nedgang på 40 % i personbiltrafikken og en vækst på 25 % i lastbiltrafikken i forhold til uændret sejlads."

Hertil skulle lægges indtægter fra bådtogspassagerer på 24 mio kr, ialt 135 mio. kr. (se iøvrigt ovenfor).

Til de nævnte indtægter lægges et forventet cateringsunderskud på 2 mio kr., således at den samlede indtægt sættes til 133 mio kr.

Omkostninger

Ved første beregning med roro-færgerne fremgår, at færgerne er billigere i drift end Peder Paars og Niels Klim. I DSBs notat af 17. december 1993 oplyses følgende om omkostningerne:

> "Heimdal-færgernes årsomkostninger vurderedes i den første beregning, hvor de indgår, til 95 mio kr årligt. Det lavere niveau var baseret på erfaringerne med denne færgetype på Storebælt og skyldtes blandt andet lavere vedligeholdelsesomkostninger som følge af væsentligt mindre og enklere passagerfaciliteter samt lidt lavere terminalomkostninger på grund af lavere forudsat personbiltrafik."

Charterhyren bliver først sat til 52 mio kr pr år for i notat af 2. januar 1990 at blive sat til 70 mio kr. I notat af 6. april 1990 ændres dette til 55 mio. kr.

Hvad angår engangsomkostninger til ændringer i havnene beregner DSB 10-11 mio kr ialt - iøvrigt både ved superflex-, roro- og Ask/Urd-modellen.

Der henvises iøvrigt til redegøreisens afsnit 3.10.3.

Hvad angår indtægten fra salg af Peder Paars og Niels Klim indregnedes en indtægt - efter fradrag af salgsomkostninger - på 790 mio. kr. indtil den betingede salgsaftale med Stena var indgået.

Kapitalværdi

Beregninger af kapitalværdien baseredes som nævnt på 6 årsperioden (medio 1990 **til** medio 1996), i 1989-prisniveau, og med 7% som kalkulationsrentefod.

I beregningen af den 27. november 1989 er kapitalværdien ved indsættelse af roro-færger 705 mio kr.

2.3 Øvrige notater

Den ovenfor beskrevne beregning fastholdes på næsten alle punkter frem til færgesalgsloven er udarbejdet. På to punkter sker der dog løbende ændringer: charterhyren og salgsprisen for Peder Paars og Niels Klim.

Ved et notat af 2. januar 1990 fra DSB til trafikministeren og som ifølge notatets tekst også er sendt til finansministeren, foretages en ændring i charterhyren, idet denne sættes til 70 mio. kr. pr. år pr. færge. Samtidig indregnes salgsomkostninger på 20 mio. kr. Kapitalværdien falder dermed til 626 mio. kr.

Ved notat af 6. april 1990 foretages ændringer i både charterhyren og salgsindtægten. Der regnes nu med en salgsindtægt på 740 mio. kr. og en charterhyre på 55 mio. kr. Kapitalværdien bliver derved 650 mio. kr.

Denne beregning er imidlertid ikke korrekt, idet salgsbeløbet ikke blev tilbagediskonteret til trods for at købssummen først skulle udbetales et år efter. Endvidere blev der heller ikke taget højde for salgsomkostninger.

Den tilbagediskonterede værdi af købssummen var 692 mio. kr, hvorfra skulle trækkes ca. 20 mio. kr. i salgsomkostninger. Ved ikke at foretage indregningen af salgsindtægten korrekt, blev kapitalværdien af erstatningsalternativet derfor ca 70 mio. kr. for højt i beregningen.

Fejlen blev senere korrigeret i interne DSB-notater i slutningen af april 1989.

I modsat retning trækker, at Peder Paars og Niels Klim fortsat vil besejle overfarten endnu et år. Dette har positiv effekt på kapitalværdien af alternativet med erstatningstonnage, idet Peder Paars og Niels Klim giver driftsoverskud til forskel fra den indchartrede erstatningstonnage - bl.a. som følge af charterhyren.

Korrigeres der for disse forhold - som har forskellige fortegn - er nettoeffekten, at kapitalværdien falder fra de 650 mio kr., beregnet i notatet af 6. april 1990, til 621 mio kr., jf. skema 2.

2.4 Mergevinst ved færgesalg

Mergevinsten ved de grundliggende beregninger var 388 mio. kr. Frem til notatet af 6. april 1990 falder den i notaterne beregnede mergevinst til 333 mio. kr., som følge af ændret salgspris og charterhyre.

Som påpeget ovenfor er der imidlertid fejl i notatet af 6. april 1990. Korrigeres for begge disse fejl, jf. skema 2, er kapitalværdi for erstatningstonnagen 621 mio kr. Det medfører, at mergevinsten med indregningen af denne korrektion falder til 304 mio kr (621-317 mio kr). Som nævnt i redegøreisens afsnit 3.4 sendtes 6. april 1990-notatet til Kristeligt Folkeparti.

3. Beregninger efter færgesalgslovens udarbejdelse.

Forslaget til lov om salg af færgerne Peder Paars og Niels Klim oversendes af DSB til trafikministeren ved brev af 20. april 1990. På det foreliggende grundlag må det således antages, at grundlaget for den i forslagets bemærkninger angivne mergevinst "over 300 mill, kr." ved færgesalget er baseret på beregningerne i 6. april 1990-notatet.

I internt notat af 23. april 1990 argumenteres for, at beregningen udtrykker

> "en meget forsigtig vurdering af forkellen mellem de to alternativer. Reelt vil der blive tale om en betydelig større økonomisk mergevinst."

Se iøvrigt redegøreisens afsnit 3.6.

Den 27. april 1990 udarbejdes et internt DSB-notat vedrørende en alternativ opgørelse af konskevenserne af salg af færgerne. Notatet viser en beregning, som så vidt muligt afspejler beregningspraksis i private virksomheder. Det vil særligt sige, at afskrivninger af færgerne Peder Paars og Niels Klim indgår i regnestykket. Mergevinsten blev beregnet til 325 mio. kr. inkl. kapitalomkostninger.

Den 30. april 1990 udarbejdes endnu et internt DSB-notat med beregninger. Ifølge notatets tekst var beregningerne blevet udleveret på møde med borgmesteren i Århus. Beregningen er ændret på to måder i forhold til de ovenfor beskrevne beregninger. For det første har de enkelte år fået en selvstændig profil. Således tages der nu i beregningen højde for at bådtogspassagererne vil bortfalde efter tre år og

det forventes at ved indsættelsen af erstatningstonnage vil de falde bort straks. Ligeledes tages der højde for, at Peder Paars og Niels Klim vil besejle ruten frem tilforåret 1991.

For det andet raffineres beregningerne i den forstand, at der nu medregnes bidrag til fællesomkostninger og tilførsel af provisioner fra salg af billetter.

Effekten af disse ændringer er, at mergevinsten, ekskl, kapitalomkostninger, er 240 mio. kr., og 507 mio. kr. inkl. kapitalomkostninger.

I internt notat af 1. maj 1990 underkastede DSB beregningerne endnu en justering, idet bådtogspassagererne nu behandles parallelt i begge alternativer (d.v.s. bortfald efter tre år). Mergevinsten ekskl, kapitalomkostninger opgøres til 304 mio. kr., og inkl. kapitalomkostninger til 571 mio. kr.

DSB foretager ingen yderligere justeringer før i notat af 8. oktober 1990.

4. Orientering af minister og Folketing

Som det fremgår af vedlagte skema 3 er trafikministeren og finansministeren løbende blevet holdt orienteret om beregningen af mergevinsten. Folketingets trafikudvalg har modtaget DSBs notat af 4. december 1990, hvoraf de centrale beregninger fremgik, dog ikke fra trafikministeren.

I det følgende vil blive ridset op, hvilke informationer trafikministeren gav Folketinget i forbindelse med Folketingets behandling af besejling af overfarten mellem Århus og Kalundborg fra og med beslutningsforslag B 26 af 8. november 1989 til og med vedtagelsen af loven om salg af færgerne d. 1. juni 1990.

Beslutningsforslaget B 26 - omtalt i redegøreisens afsnit 3.1 - blev førstebehandlet 6. december 1989. Unde behandlingen blev Folketinget informeret af trafikministeren om, at overfarten fortsat skal besejles mindst frem til 1996, at færger af Heimdaltypen er egnet alternativ og at færgesalget indgår i bestræbelser på at forbedre statens finansielle situation.

I december måned 1989 vedtages finansloven for 1990, jvf. redegøreisens kapitel 2 og 3.1. Folketinget giver hermed principtilslutning til, at der søges opnået en budgetforbedring på 450 mill. kr. i forbindelse med ændringer i besejlingen af Kalundborg-Århus overfarten.

Under trafikudvalgets behandling af B 26 stilles en række spørgsmål. Af trafikministerens besvarelser frem til beslutningsforslagets anden behandlng 8. maj 1990 skal følgende oplysninger fremhæves:

19. januar 1990:

- der ikke vil blive tale om en færgerokade, men de nye færger skal have tilstrækkelig kapacitet og "omtrent samme overfartstid som Peder Paars og Niels Klim". (Spm. 1)

- "...Erstatningstonnage...kunne meget vel være af samme type som Kraka og Heimdal....charterhyren for sådanne skibe vil dels bero på nuværende markedsværdi, dels på prisen for at ombygge skibene..." (spm. 2)

- "Den samlede pris for at ombygge færgelejerne i Århus og Kalundborg er senest vurderet til at ville udgøre ca 25 mio kroner (eksl moms)." (spm. 3-5)

- "Heimdal-typen sejler med en marchfart på ca 16,0 knob. Under gunstige vejrforhold vil den derfor kunne fastholde samme overfartstid som Peder Paars og Niels Klim....." (spm. 7)

26. januar 1990:

- "På baggrund af den vedtagne finanslov for 1990 har jeg nu bedt DSB om at undersøge salgsmuligheder- og vilkår for de to Århus færger, muligheder og vilkår for anskaffelse af afløsende tonnage samt muligheder og vilkår for samsejlads på Kattegat med andre rederier." (spm. 14)

Den 26. april 1990 afgiver trafikudvalget betænkning over beslutningsforslaget. Det fremgår heraf bl.a., at udvalget er vidende om, at færgerne er solgt (skete som bekendt ved kontrakt af 6. april 1990), og at "prisen ikke blev 800 mio. kr."

Den 3. maj 1990 fremsattes forslag til lov om salg af færgerne Peder Paars og Niels Klim. Der henvises til redegøreisens afsnit 3.7 vedrørende lovforslagets bemærkninger. Ved fremlæggelsen oplyser trafikministeren bl.a.:

"Da samtidig de to færger repræsenterer en nu konstateret betydelig kapital, da der vil blive sikret en kapacitets- og serviceraæssig forsat god betjening på Århus-Kalundborg-overfarten, og da togpassagerer vil blive sikret tilstrækkelige og tidsmæssigt forbedrede rejsemuligheder i trafikken over Storebælt, finder regeringen, at tidpsunktet ultimo maj 1991 er mest velvalgt til at igangsætte den nødvendige og forudsatte tonnagetilpasning på Kattegat. Jeg skal op disse forhold samt om de økonomiske konsekvenser af et færgeskift på Århus-Kalundborg-overfarten til maj næste år i det hele tillade mig at henvise til lovforslagets bemærkninger."

Den 8. maj 1990 var der anden og sidste behandling af beslutningsforslag B 26. Trafikministeren tog ikke ordet under debatten.

Den 9. maj 1990 var der første behandling af lovforslaget om salg af færgerne. I et indlæg af trafikministeren fremgår, at erstatningstonnagen får plads til 600 passagerer, at overfartstiden på 3 timer fastholdes og at færgeskiftet sker i maj måned 1991.

Den 10. maj 1990 besvarer trafikministeren spørgsmål 21 fra trafikudvalget ad forslag til folketingsbeslutning B 26. Svaret indebærer, at trafikudvalgets medlemmer får mulighed for gennemsyn af aftalen mellem DSB og Stena.

Den 21. maj 1990 besvarer trafikministeren spørgsmål 22 fra trafikudvalget ad forslag til folketingsbeslutning B 26. Besvarelsen er udførligt citeret i redegøreisens afsnit 3.7. Det skal tilføjes, at der af svaret fremgår, at:

> "Charterhyren på sammenlagt 55 mio kr for de to henholdsvis 7 og 8 år gamle RoRo-færger, som DSB har på hånden, er fastsat på baggrund af et forhandligstilbud givet i februar 1990 fra bortfragter. Tilbuddet lød på ca 26 mio kr årligt pr RoRo-færge ombygget for ca 115 mio kr til faciliteter for 500 passagerer.
>
> DSB har efterfølgende ønsket faciliteter til 600 passagerer og en noget større motorkraft i RoRo-færgerne. Ombygningsudgiften forventes som følge heraf at vokse til ca 130 mio kr og charterhyren tilsvarende til 27-28 mio kr.
>
> Der er endnu ikke udarbejdet noget udkast til charteraftale mellem DSB og bortfragter."

Den 22. maj 1990 besvarer trafikministeren skrifteligt alle de spørgsmål trafikudvalget stillede under udvalgets behandling af loven om færgesalget. I redegøreisens afsnit 3.7 er citeret fra spørgsmålene og svarene. Det skal i denne forbindelse særligt påpeges, at tilbuddet af 17. maj 1990 fra Mercandia fremlægges til gennemsyn for trafikudvalget.

Endvidere skal svaret på spørgsmål 13, som vedrørte driftsomkostningerne forbundet med de nuværende færger og hvad driftsomkostningerne forventedes at blive ved erstatningstonnagen, særligt fremhæves:

> "De nuværende driftsomkostninger vedrørende Århus-Kalundborg-overfarten udgør tilsammen ca 121 mio. kr. årligt. Heraf koster selve færgedriften ca. 76 mio. kr. Havneafgifterne udgør ca. 15 mio. kr., driften af terminalerne ca. 20 mio. kr. og overfartens andel af DSB's fællesomkostninger vedrørende færgedriften ca 10 mio. kr.

> Ved indsættelse af chartret erstatningstonnage påregnes årlige driftsudgifter på ca. 160 mio.kr. inklusive 55 mio. kr. i såkaldt bareboatcharterhyre (uden besætning, olie m.v.) for de 2 rorofærger. De egentlige driftsudgifter på de resterende ca. 105 mio. kr. fordeler sig med ca. 64 mio. kr. til driften af færgerne, ca. 13 mio. kr. til havneafgifter, ca 18 mio. kr. til terminaldriften og uændret ca. 10 mio. kr. som andel af fællesudgifterne."

Det skal bemærkes, at disse tal er taget fra beregningen af 1. maj 1990 og ikke beregningen af 6. april 1990.

Den 23. maj 1990 afgiver trafikudvalget sin betænkning. Til betænkningen er optrykt som bilag nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og ministerens svar herpå.

Den 29. maj 1990 gennemføres anden behandlingen af lo\forslaget. Der henvises til redegøreisens afsnit 3.7. Under debatten rejses særligt spørgsmålet om den beregnede mergevinst kan fastholdes, som følge af tvivl rejst om omkostningerne ved ombygning af erstatningstonnagen. Der bliver i den forbindelse givet udtryk for, at om ombygningsomkostningerne er 260 mio. kr. eller 290 mio. kr. har betydning (Fl. Kofod-Svendsen, MF). Den fungerende trafikminister gør i sit indlæg opmærksom på, at det er beløbet på 260 mio. kr., der er det korrekte.

Loven blev vedtaget den 1. juni 1990.

Der er særligt tre forhold, som må betragtes at have haft væsentlig betydning ved vedtagelsen af færgesalgsloven:

1. Forhold omkring salg af færgerne Peder Paars og Niels Klim (salgspris m.v.)
2. Forhold omkring erstatningstonnage (pris, kapacitet, fart m.v.)
3. Statens økonomiske gevinst ved færgesalget.

Hvad angår første forhold, kan det konstateres, at Folketinget var informeret om den opnåede salgspris og iøvrigt alle andre forhold, som indgår i kontrakterne mellem DSB og Stena, idet trafikudvalget fik mulighed for at gennemse kontrakterne.

Hvad angår erstatningstonnagen blev Folketinget orienteret om centrale forudsætning som overfartstid og kapacitet. De økonomiske forhold omkring chartringen blev Folketinget orienteret om bl.a. ved gennemsyn af tilbuddet af 17. maj 1990 fra Mercandia. I svaret på spm. 13 oplyses driftsomkostningerne ved erstatningstonnagen.

Beregningen af statens økonomiske gevinst ved færgesalget og indchartringen af erstatningstonnage bliver ikke gennemgået i lovforslagets bemærkninger, men oplyses til "mere end 300 mio. kr." I notatet af 1. maj 1990 er kapitalværdien af færgesalget opgivet til 304 mio. kr.

Skema 1: De enkelte beregningsposter (mio. kr.)

De angivne tal udtrykker de årlige beløb i beregningernes første år, mens kapitalværdien er for alle år i beregningerne.

1: A Fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim

Notat af:	27-09-89	11-10-89	31-10-89	27-11-89	02-01-90	06-04-90	01-05-90	08-10-90
Trafikindtægter	131						131	
Bådtogspassagerer	24						40	
Catering	-18						-18	
Provisioner	0						-6	
I alt	137	137	137	137	137	137	147	147
Færgedrift	76						76	
Havneudgifter	15						15	
Terminaldrift	20						20	
Fællesomkostninger							10	
I alt	111	111	111	111	111	111	121	121
Salgsindtægter i 1996	290	290	290	290	290	290	290	290
Kapitalværdi	317	317	317	317	317	317	236	227

1: B Erstatningstonnage (Kun Mercandias roro-færge, dog 8-10-90 Ask og Urd)

Notat af	27-09-89	11-10-89	31-10-89	27-11-89	02-01-90	06-04-90	01-05-90	08-10-90
Trafikindtægter				111	111	111	107	107
Bådtogspassagerer				24	24	24	38	38
Catering				-2	-2	-2	-2	-2
I alt				133	133	133	143	143
Færgedrift				64	64	64	64	64
Havneudgifter				13	13	13	13	13
Terminaldrift				18	18	18	18	18
Fællesomkostninger							10	10
Charter				52	70	55	55	60
I alt				147	165	150	160	165
Havneinvesteringer				11	11	10	10	10
Salgsindtægter i 1991				790	790	740	718	718
Forudbetalt charterhyre								39
Kapitalværdi				705	626	650	540	507
1: C Mergevinst				388	309	333	304	280

Skema 2: Korrigeret beregning af kapitalværdi i notat af 6. april 1990.

Korrekt indregning af salgsindtægt samt i indregning af fortsat sejlads med Peder Paars og Niels Klim i 1990/91 i erstatnings-alternativet.

	Kap. værdi	1990/91	1991/92	1992/93	1993/94	1994/95	1995/96
Trafikindtægter		131	113	113	113	113	113
Bådtogspassagerer		24	38	38	38	38	38
Catering		-18	-18	-18	-18	-18	-18
Indtægter i alt	638	137	133	133	133	133	133
Omkostninger i alt	679	111	150	150	150	150	150
	-41	26	-17	-17	-17	-17	-17
Salgsindtægt	692	740	0	0	0	0	0
Salgsomkostninger/ havneombygning	30	32					
Kapitalværdi	621						

Skema 3: Oversigt over **beregningsno** tater

Notat	Mergevinst	Tilgået
27. september 1989	(Roro-erstatnings-alternativet indgår ikke)	Trafikministeren
11. oktober 1989	Uddybende redegørelse i forlængelse af ovennævnte.	Internt i DSB
31. oktober 1989	Beregning af krav til salgspris (roro-erstatningsalternativet indgår ikke).	Internt DSB
9. november 1989	(Roro-erstatnings-alternativet indgår ikke)	Trafikministeren og regeringens koordinationsudvalg
28. november 1989	Roro-erstatnings-alternativet indgår for første gang. Mergevinst er 388 mio. kr.	Trafikministeren til brug i regeringens koordinationsudvalg
4. december 1989	Mergevinst 388 mio. kr.	Borgmesteren i Århus og Folketingets Trafikudvalg ved brev af 10. januar 1990 fra borgmesteren.
2. januar 1990	309 mio. kr. (charterhyren sat til 70 mio.kr.)	Trafikministeren. DSB oplyser i notatet, at finansministeren også har modtaget notatet til burg for møde med Socialdemokratiet.
3. april 1990	343 mio. kr. (charterhyren sat til 50 mio. kr.)	Trafikministeren og finansministeren
6. april 1990	333 mio. kr. (charterhyren er sat til 55 mio. kr.)	Sendes til Flemming Kofod-Svendsen og trafikministeren.
23. april 1990	Notat til supplering af 6. april redegørelsen	Internt DSB
27. april 1990	325 mio. kr. inkl. kapitalomkostninger	Internt DSB
30. april 1990	265 mio. kr. inkl. kapitalomkostninger; 240 mio. kr. ekskl. kapitalomkostninger	Internt DSB, men udleveres ifølge notatet til borgmesteren i Århus.
1. maj 1990	571 mio. kr. inkl. kapitalomkostninger; 304 mio. kr. ekskl. kapitalomkostninger.	Internt DSB

Betragtninger vedrørende ombygningsprojekt for Mercandia (KEH 90072)

December 1993

KEH 93158
SEJ/rp

Ombygning af to "Mercandia President" type Ro-Ro skibe (Frederikshavn Værft nyb. nr. 405 og 406) for bareboat charter til DSB, sejlads på ruten Århus-Kalundborg. (Perioden ultimo 1989 til medio 1990).

Følgende forhold forsøges belyst:

1. Væsentlige tekniske hovedforskelle fra ombygningen af Heimdal (KEH 88037)

2. Vurdering af ombygningsprisen i forhold til Heimdals ombygningspris.

3. Usikkerheden ved at forudsige værftspriser for ombygninger

Sammenlignet med ombygningen af Heimdal er der følgende hovedforskelle:

a. Sponsons
b. Ændringer vedrørende maskineri
c. Øgning af passagerantal fra 500 - 600

Først gives en teknisk beskrivelse af forskellene og derefter et skøn over forskellene i ombygningsomkostningerne.

A. Sponsons

I perioden efter Heimdals ombygning var blevet udført, ændredes de internationale krav til bilfærgers stabilitet. SOLAS '90 trådte i kraft den 29. april 1990.

For at opfylde disse nye krav, uden at reducere projektets lasteevne, var det nødvendigt at nedsætte dybgangen med 0.15 m til 4.5 m og påbygge sponsons.

Ved sponsons forstås "kasser" på begge sider af skibet, i dette tilfælde 800 mm brede over ca. 60% af skibets længde. Sponsonen skal udføres i samme styrke, som den oprindelige skibsside, og den indenfor liggende skibsside åbnes.

Sponsonens form tilpasses nøje det oprindelige skibs form, og der tages hensyn til fremdrivningsmodstand gennem vandet.

En sponson, som ovenfor beskrevet, ville opfylde kravene i SOLAS '90. Et foreløbigt vægtoverslag viste, at stålvægten var ca. 160 ton, afhængig af endelig form. Denne skulle verificeres ved modelforsøg, ligesom dimensioneringen skulle godkendes hos Det Norske Veritas.

B. Ændringer Vedrørende Maskineri

I basisprojektet M/F Heimdal var det oprindelige fremdrivningsmaskineri fra nybygningsperioden bibeholdt. Ud over dette var der installeret 3 stk. diesel generator-sæt på hver 1400 KW.

Disse nye generatorer leverer strøm til 2 azimuth propeller sæt på hver 1500 HK.

Azimuth propellerne kan assistere med øget fremdrivningseffekt ved normal sejlads, men er ikke mindst værdifulde ved havnemanøvrer.

De 3 generator-sæt leverer ligeledes strøm til bowpropeller og passagerindretning.

I det nye projekt til Århus-Kalundborg overfarten var kravet til overfartstid således, at man efter nogle diskussioner skønnede, at Heimdals koncept for fremdrivningsmaskineri ikke kunne anvendes.

Der var herefter 3 realistiske muligheder for at øge fremdrivningseffekten og opfylde kravet til overfartstid:

a. Flytning og genanvendelse af eksisterende hovedmotor, gear og propeller samt installation af ny og større motor med gear og propeller ved siden af. To motorer og to propeller.

b. Fjernelse af eksisterende motor, gear og propeller og anbringelse af to nye større motorer med gear og propeller ved siden af hinanden. To motorer og to propeller

c. Bibeholdelse af eksisterende motor, gear og propeller samt installation af to nye motoranlæg med gear og propeller, et anlæg på hver side af den oprindelige hovedmotor. 3 motorer og 3 propeller.

Det blev besluttet, at ovennævnte 3 muligheder skulle vurderes ved modelforsøg på modeltanken i Wien, hvor man ligeledes skulle fastlægge de endelige linier af den nødvendige sponson.

C. Øgning af Passagerantal fra 500 til 600

Basisskibet Heimdals indretning var beregnet til 500 passagerer.

I det nye projekt til Århus-Kalundborg ønskede DSB 600 passagerer.

Dette ville kræve en øgning af indretningsarealet på ca. 250 m^2. Man vurderede, at et dækshus på størelse med Lodbrogs ville være passende, det område, der på Lodbrog var tax-free shop, kunne anvendes til opholdsområde. Vægt og stabilitetsforhold ville såldes være kendte.

Fra DSB blev der udtrykt ønske om yderligere små justeringer i indretningen. Disse ville blive meddelt snarest muligt. Hertil kom en nødvendig øgning af redningsmidler.

Vurdering af Ombygningspriser i forhold til **Heimdals** Ombygningspris

a. Sponsore

Med en anslået vægt på ca. 160 tons kan omkostningerne blive således:

160 t stålsektioner *å* 40 kr/kg	-	kr. 6.4 mio.
Maling, overbordrør, lejdere, diverse arbejder i skibet	-	kr. 3.6 mio.
Merpris ca.		kr. 10.0 mio.

Idet skibet alligevel skulle doksættes.

b. Ændringer vedrørende Maskineri

Den del af Heimdals ombygningspris, der hidrører fra maskineriet, kendes ikke, men må anslås til at have været ca.	kr. 30 - 35 mio.
Alternativ a., der var på tale, skønnedes at koste ca.	kr. 40 - 50 mio.
Merpris for alternativ a. vil således være ca.	kr. 10 - 15 mio.

c. Øgning af Passagerantal fra 500 - 600

Omkostningerne kan vurderes således:

Øget dækshus 75 t stål å 25 - 30 kr/kg	-	kr. 2.0 mio.
250 m^2 pass, indretning, salon ca. 15.000 kr/m^2	-	kr. 4.0 mio.
Merpris ialt		**kr. 6.0** mio.

Den totale merpris ville således kunne forventes at være kr. 25 - 30 mio. i forhold til Heimdal.

3. Usikkerheden ved at Forudsige **Værftspriser** for Ombygninger

Gennem vort mangeårige arbejde med projektering af tilsvarende ombygninger til danske og udenlandske rederier, har vi gjort den erfaring, at det kan være yderst vanskeligt at forudsige ombygningsprisen.

Nogle væsentlige parametre, der har indflydelse på prisfastsættelser:

1. Antallet af værfter, der bliver inviteret til at give tilbud.
   Et antal på ca. 10 bør tilstræbes idet normalt kun ca. 50% vil give tilbud.

2. At værfter af så mange nationaliteter som muligt deltager.

3. Den beskæftigelsesmæssige situation på værfterne. Denne kan i en given periode være yderst forskellig fra land til land.

De ombygningspriser, som vi har modtaget, varierer normalt med ±25% fra basis. Vi har flere eksempler på variationer på op til +.50%.

I de tilfælde hvor tilbuddene har været specielt høje, har grunden ofte været, at der kun har været tilbud fra et eller to værfter, eller at for få nationaliteter har deltaget.

I forbindelse med flere ens ombygninger, som i dette tilfælde, har man ofte kunne ombygge skib nr. 2 til 90% af nr. 1s pris.

I perioden mellem ombygningen af Heimdal og projektet til Århus-Kalundborg var der en moderat øgning af ombygningspriserne, antagelig af størrelse ca. 5%.

Stig E. Joensen

Arb ej dsgruppen
vedr. DSB-udredningen

Den 7. januar 1994
Den 24. februar 1994

R e f e r a t

Jeg havde den 6. januar 1994, kl. 15, et møde med Stig Joensen, Knud E. Hansen A/S, Bredgade 75.

Forevist brevet fra Jens Stephensen af 16. december 1993 (003-809v) oplyste Stig Joensen, at han ingen erindring havde om, at der blev drøftet prisoverslag på det møde medio maj 1990, hvor Jens Stephensen deltog. Stig Joensen oplyste, at han var den medarbejder, der kørte sagen hos Knud E. Hansen, og at der efter hans erindring ikke blev afholdt seperatmøder i Knud E. Hansens lokaler. På mødet blev der efter Stig Joensens erindring drøftet tekniske spørgsmål.

Forsåvidt angår det prisoverslag, som er indeholdt i brevet, fandt Joensen det "large", at både motorarrangement og sponson kunne modsvares som beskrevet i Jens Stephensens brev. Forsåvidt angår merprisen på 1 mill. kr. vedrørende apteringen, nævnte Joensen, at kravet vedrørende passagerer jo på dette punkt blot var 1 stol til hver passager.

Sammenlagt fandt Stig Joensen imidlertid ikke, at udgiftsoverslaget på 115-120 mill. kr. var urealistisk, når man så bort fra værftssituationen. Man vidste i maj måned, at der skulle to værfter til at løse opgaven til tiden, og at der alene var 3 danske værfter inde i billedet, hvoraf Fredericia ikke kunne ombygge 1 færge uden samarbejde med et andet værft. Skulle ombygningsopgaven foregå på et udenlandsk værft, gav det komplikationer i forhold til anpartshaverne.

Stig Joensen oplyste endeligt, at den merpris, han anslår i sit notat af 6. december 1990 på 25-30 mill. kr. for de tre elementer (motorarrangement, sponsens og forøgelse af passagerantal) skal ses i forhold til den realiserede ombygningspris for Heimdal. Han havde hidtil kun kendt kontraktbeløbet på 87,5 mill. kr. , og ikke at værftet havde tabt 15 mill. kr. Lagde man 25-30 mill. kr. til de 87,5 mill, kr., svarede det til Jens Stephensens prisoverslag.

Nils Bernstein

Tilføjelse:
Stig Joensen har den 24. februar 1994 telefonisk oplyst, at det i 1990 var almindelig kendt i branchen, at den serie både, som Ask og Urd tilhører, som er bygget i Italien for Rumænien, havde problemer. Skibene var generelt af dårlig kvalitet, og maskineriet var problematisk.

Nils Bernstein

Kopi til'Stig Joensen, Knud E. Hansen A/S.

BURMEISTER & WAIN SKIBSVÆRFT A/S

ak 5-447

DSBs Rederidivision
Bernstorffsgade 46
1577 København V

att.: Teknisk chef Knud Prytz

Your ref. 2001/JS/apc
Our ref.

1993-12-16

Vedr.: Ombygningsprojekt til Århus-Kalundborg ruten maj 1990

På given foranledning skal jeg bekræfte oplysninger afgivet telefonisk dette efterår som følger:

Jeg blev i maj 1990 som administrerende direktør for Aarhus Flydedok A/S bedt om at give forhånd «tilbud på ombygning af et pax Mercandia Ro-Ro både til brug som erstatningsfærger for Kiel« Klim og Peder Pars

Der blev i den forbindelse afholdt en rakke møder mellem Aarhus Flydedok A/S's personale samt Mercandias tekniske direktør, Sv. Erik Hansen, og Kaj Skovgaard Rasmussen fra DSB hos konsulentfirmaet KEH i Bredgade, København

Jeg deltog i det sidste af disse møder aedio maj 1990, hvor vi opstillede an foreløbig kalkulation for projektet

Vores baggrund for dette arbejde var værftets erfaringer med ombygningen af M/F Heimdal året far

- Hin erindring om prisoverslagets konklusion er som følger

		mio. kr.
1.	Udgangspunktet K/F Heimdal Byggepris	87,5
2.	Aarhus Flydedok A/S tab (underdækning før fortjeneste)	15,0
3.	Nye fremdzrivningsanlag med 2 hovedmotorer (et tremotoran1 og diskuteredes også) minus AZIMUT thruster anlæg og minus BOV propeller	0,0
4.	Nye sponsons minus "jernbane"fender-lister	0,0
5.	Lidt større aptering	1,0
6.	Fremskrivning af pris	3,0
7.	Fortjeneste + risiko	10.0
		116,5

At pkt. 3 og • ikke giver meromkostninger, er rimeligt set i lyvet af de meget komplicerede dieselelektroniske anlag, som indgik i Heimdal og den meget komplicerede fenderkonstruktion, som knrvedea p.g.a. Heimdals sejlads pi de gammeldags "Sakse lejer".

P.O. Box 2122 . Refshaleøen . DK-1015 Copenhagen K
Tel. 45 3157 1133. Telex 31455 bwyrd dk/design off. 31438 bwyrd dk. Telefax 43 31 57 11 19/design oft 45 31 57 11 50
Reg. No. 207.984

Det var således værftets bedste overbevisning, at sådan et projekt rimeligt sikkert tainnc udføres inden for en beløbsramme pi 115-120 mio.kr. med den givn« leveringstid under "normale omstændigheder", det vil sige under forudsætning af en åben ordrebog - ("Willing buyer - willing seller").

X juni mined måtte vi imidlertid se vore« ordrebog bookat op med gode nybygningsordrer 2-3 ar frem, hvorfor vi meddelte DSB, at vi mitte trække om fra tilbudet.

Ovenstående oplysning er efterfølgende konfereret og bekræftet af min tidligere medarbejder, reparationschef Erik Christiansen, som deltog i madarne.

Om yderligere oplysninger skulle ønskes, star jeg meget gerne til rådighed for DSB.

Med venlig hilsen
BURMEISTER & WAIN SKIBSVÆRFT A/S

Jens Stephensen

Arbejdsgruppen vedr. DSB-udredningen

Dato **15. februar 1994**

Notat

Jeg havde d.d. møde med den tidligere direktør for Århus Flydedok, Jens Stephensen, som i 1990 deltog i drøftelserne med DSB om ombygning af to Mercandia ro-ro skibe til Århus-Kalundborg overfarten. Jens Stephensen (JS) er i dag direktør på BW.

Drøftelsen tog udgangspunkt i JS's brev af 16/12-93 til DSB vedrørende udarbejdelse af et prisoverslag for færgeombygningen baseret på erfaringerne med ombygningen af Heimdal i 1988. JS oplyste, at prisoverslaget, herunder de enkelte elementer, blev drøftet med ihvertfald Skovgård medio maj 1990. Skovgård var således vidende om, at de ca. 115 mill. kr. rummede mulighed for grundalternativet vedrørende motorombygningen (den gamle motor flyttes ud i siden, og der placeres en ny motor i den anden side), påsætning af sponsons samt udvidelse af passagertal. Forklaringen var, at assimut-motorerne i Heimdal var relativt dyre at indbygge, ligesom der var mange lønudgifter (faktor 10 i forhold til sponsons målt på stålet) forbundet med Heimdals fender løsning.

Århus Flydedok havde deltaget i drøftelserne ud fra to forudsætninger. For det første ville man ikke endnu engang tabe penge på en DSB ombygning og for det andet forudsatte eventuel deltagelse i ombygningen, at man ikke forinden fik afsluttet kontrakt vedrørende værftsarbejder til anden side. JS var enig i vurderingen af, at Danyard alene deltog i orienteringen om ombygningen af høflighed, idet man var optaget af at opfylde andre

kontrakter. Som følge heraf var det reelt kun Fredericia Værft og Århus Flydedok, som blandt de danske værfter havde mulighed for at deltage i ombygningen - således som det så ud i maj 1990. Da der skulle to værfter til at løfte ombygningen var konkurrencesituationen ugunstig for DSB i forsommeren 1990. Situationen havde udviklet sig hurtigt. Havde ombygningen skullet finde sted i begyndelsen af året, ville billedet have været et andet.

JS oplyste iøvrigt, at han som konsulent for DSB - ansat hos Dwinger Consult - i midten af 80'erne havde arbejdet med projektet vedrørende eventuel ombygning af "Stena Driver", senere Ask, til godsruten Dan Link mellem Helsingborg og Københavns Frihavn. Propjektet var blevet droppet, idet man ikke fandt det fornuftigt at bekoste en ombygning af en færge af ringe kvalitet - især maskinanlægget fandtes uegnet til færgedrift.

Nils Bernstein

Arbejdsgruppen vedr. DSB
Den 14. februar 1994

N o t i t s
vedr.
eventuel ombygning af to Mercandia
Ro-Ro færger foråret 1990

Jeg har d.d. haft et møde med hr. Svend E. Hansen, tidligere teknisk direktør i Mercandia Rederierne. Svend E. Hansen (SEH) varetog i 1990 forhandlingerne med DSB, forsåvidt angår de tekniske spørgsmål i forbindelse med eventuel ombygning af de to Mercandia Ro-Ro-færger. SEH er i dag ansat i rederiet Knud I. Larsen I/S, Vedbæk.

SEH oplyste, at han aldrig tidligere har set den detaljerede kalkulation fra Aarhus Flydedok, som er indeholdt i Jens Stephensens brev af 16. december 1993 (vedlagt). Derimod kendte han selvsagt hovedtallet på de 115 mill. kr. - for en ombygning som Heimdal.

Forsåvidt angår den detaljerede kalkulation var det SEH's opfattelse, at pkt. 3 ikke var helt urealistisk. Der var en del arbejde i etableringen af Heimdal-motoranlægget. Det var derfor ikke urealistisk, at 0-alternativet kunne etableres uden merudgifter i forhold hertil.

Derimod var pkt. 4 (sponsons) og pkt. 5 (aptering) efter SEH's opfattelse i underkanten. Efter hans skøn måtte disse elementer koste lidt mere end antaget i kalkulationen.

På den anden side var der næppe tale om store beløb. Med 3-motor-alternativet ville man næppe komme over 135 mill. kr. i **alt** - og dette beløb kunne måske have været reduceret i en forhandling.

SEH oplyste, at skønnet på 130 mill. kr. incl. øget motorkraft ikke kom fra ham. Det måtte være DSB's eget skøn, som måske nok så ud til at være en anelse i underkanten - men ikke urealistisk som en kalkuleret pris.

Forsåvidt angår værftssituationen oplyste SEH, at Danyard efter hans opfattelse deltog i orienteringsmødet af høflighed, men ikke var reelt interesseret i sagen. Da Svendborg Værft også havde meldt fra medio maj, var der reelt kun Aarhus Flydedok og Fredericia Værft, der var interesserede. SEH var opmærksom på, at der skulle to værfter til at løse ombygningsopgaven. Efter SEH's opfattelse måtte det forventes, at Fredericia ville være dyrere end Aarhus Flydedok, idet Fredericia i vid udstrækning måtte basere sig på underleverandører. Hertil kom, at Aarhus Flydedok i forvejen havde foretaget ombygningen af Heimdal og derfor kendte opgaven.

Nils Bernstein

Søfartsstyrelsen

BILAG4

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
att. Anne Jøker

København, den 3. marts 1994

Som aftalt telefonisk g.d. mellem Anne Jøker, Trafikministeriet, og undertegnede fremsendes hoslagt Søfartsstyrelsens bemærkninger til uddrag af rapport af en besigtigelse af motorfærgen ASK's /ex m/v SERDICA, ex m/s NORDIC HUNTER.

Bemærkninger til konklusion om **fremdxivningsnrvnski neriets tilstand i DSB-færgen ASK:**

Basis for bemærkningerne er side 6 i rapport fra AALMAR Surveys Ltd. (udateret).

Af rapporten fremgår, at fremdrivningsmotorerne i deres levetid har været udsat for et antal havarier, der overskrider gennemsnittet, bl.a. omfattende 3 krumtaphuseksplo8ioner samt korosion og revnedannelser i cylinderdækslerne. Problemerne med motorerne var ikke løst på besigtigelsestidspunktet.

Det oplyses endvidere, at klassifikationsselskabet (Lloyds Register of Shipping) ikke har udestående krav til maskineriet.

At klassifikationsselskabet ikke har udestående krav til en motor betyder, at klassifikationsselskabet på det tidspunkt, da besigtigelsen blev udført og umiddelbart herefter, anså maskineriet at være i funktionsduelig stand, og at sikkerheden er tilfredsstillende. Klassifikationsselskabernes vurdering forudsætter imidlertid, at maskineriet i princippet vedligeholdes til en standard svarende til den, der blev besigtiget, og at skader, som måtte indtræffe, indberettes, saledes at en ny vurdering af tilstanden kan udføres.

Vermundsgade 38 C Postboks Telefon
2100 København 0 2605 39 27 15 15

Klassifikationsselskabet tager ikke stilling til økonomiske konsekvenser forbundet med vedligeholdelsen af maskineriet og de driftsøkonomiske omkostninger, der måtte være forbundet med eventuelle liggedage på grund af maskinha varier.

Selvom der er noget, der tyder på, at der for det pågældende skib er tale om fremdrivningsmotorer, der savner den fornødne robusthed, skal det nævnes, at Søfartsstyrelsens vurdering af sikkerheden for de ombordværende har været og er, at den er tilfredsstillende, idet de mangler, der måtte være ved motorerne, opvejes af, at der er tale om to af hinanden uafhængige fremdrivningssystemer.

Søfartsstyrelsen tager ikke i sin vurdering af sikkerheden stilling til de driftssikkerhedsmæssige aspekter. Denne vurdering kan efter Søfartsstyrelsens opfattelse bedst udføres af det rederi, der driver skibene.

Hans Christensen
vicedirektør

DSB

BILAG 5

Kobenhavn den 28.08.1990

URD

S A M A R B E J D S A F T A L E

mellem

Danske Statsbaner
Sølvgade AO
1349 København K
(herefter kaldet *DSB)*

og

Blaesbjerg Marine A/S
Mindet 1
8000 Århus C
på egne vegne og på vegne af
et Blæsbjerg-gruppen 100Z til-
hørende KS. ARKA Marine II K/S
(herefter kaldet *Blaesbjerg)*

(herefter tilsammen kaldet Parterne)

om ombygning og befragtning af M/S Boyana (i det følgende kaldet Skibet).

§ 1

Nærværende aftale fastlægger Parternes samarbejde vedrørende bortfragtning af ovennævnte ro-ro skib fra *Blaesbjerg* til *DSB* på et uopsigeligt 8-årigt bareboat certeparti, samt *Blaesbjerg* ombygning af *Skibet* i den første fase af charterperioden.

./. Bareboat certepartiet vedlægges som Bilag 1.

Bareboat certepartiet gælder med de ændringer og tilføjelser, som fremgår af nærværende samarbejdsaftale, således at samarbejdsaftalens ordlyd i tilfælde af eventuel modstrid går forud for bareboat certepartiets ordlyd.

Som bilag 2 vedlægges så hurtigt som muligt det af *Parterne* i fællesskab udarbejdede udkast til den værftskontrakt, *Blaesbjerg* forhandler og forventes at indgå med værftet. Den endelige værftskontrakt tiltrædes af *DSB* i forhold til *Blaesbjerg.*

Såfremt der måtte være indbyrdes modstrid mellem nedennævnte aftaler gælder følgende rangrækkefølge:

249

Samarbejdsaftale for certeparti, for kontrakt med værft, for specifikation, for ovrige bilag og for tegninger. Alene hvad der er fastlagt i samarbejdsaftale og certeparti skal være gældende mellem Parterne, medens de ovrige aftaler regulerer de krav, der kan stilles i henseende til ombygning af Skibet.

./. Værftskontrakt vedlægges som bilag 3. Specifikationen vedlægges som bilag 4. Ovrige bilag til værftskontrakt vedlægges som bilag 5.

Bilag 1 og bilag A vedlægges og forsegles denne samarbejdsaftale ved dens indgåelse, og de ovrige bilag 2, 3, 4, 5 og 6 så snart de foreligger, og Parterne erklærer at ville tilstræbe, at dette kan ske hurtigst muligt og inden 15.10.1990.

§ 2

Der skal af Parterne i fællesskab udarbejdes værftskontrakt, specifikation, øvrige bilag og tegninger til brug for ombygningen af *Skibet* med henblik på dettes indsættelse som færge under dansk flag.

Specifikationen med tilhorende bilag og tegninger skal udarbejdes af SMC Nakskov A/S på vegne af begge *Parter.* Ingen af Parterne kan derfor over for den anden Part påberåbe sig eventuelle fejl og/eller mangler i denne specifikation med tilhorende bilag og tegninger eller i værftskontrakten.

./. Aftalen med SMC Nakskov A/S der er godkendt af *DSB* vedlægges som bilag 6.

Enhver ændring af værftskontrakten, specifikationen, ovrige bilag og tegninger kræver begge Parters forudgående skriftlige accept.

S 3

Blaesbjerg forer gennem egne eller udpegede skibsinspektorer byggetilsyn over for værftet i forbindelse med ombygningen.

DSB påtager sig over for *Blaesbjerg*, i samarbejde med *Blaesbjerg* og på *Blaesbjergs* vegne at deltage i byggetilsynet på samme måde og i samme omfang, som om *DSB* forestod ombygningen, og således at ingen af Parterne over for hinanden kan påberåbe sig eventuelle fejl og mangler ved tilsynet.

DSB giver *Blaesbjerg* oplysninger om de bemærkninger, som *DSB*s tilsyn giver anledning til. *Blaesbjerg* påtager sig i eget navn og på egne vegne at foretage det i anledning heraf fornødne over for værftet.

§ A

Skibet tilbageleveres efter ombygning, som fastlagt i værftskontrakten, forudsat at såvel *Blaesbjerg* som *DSB* kan godkende, at *Skibet* er ombygget uden mangler i henhold til værftskontrakten.

Det skal anføres i værftskontrakten at alle de i specifikationen, øvrige bilag og tegninger stillede krav anses for væsentlige, og værftet skal derfor ikke kunne kræve, at *Blaesbjerg* overtager *Skibet* med mindre alle de i værftskor.trakten, specifikationen, ovrige bilag og tegningerne stillede krav ur.der prøveturen og overtagelsesgennemgangen konstateres at være opfyldt.

Måtte alene en af *Parterne* nægte sin godkendelse er *Blaesbjerg* forpligtet til over for værftet at afvise Skibet, indtil dette kan godkendes af begge *Parter.*

Såfremt det ved forlig eller endelig retsafgørelse bliver fastslået, at *Blaesbjerg* tilbageholdt sin godkendelse, og ikke var berettiget hertil i medfør af værftskontraktens bestemmelser med tilhorende specifikation, ovrige bilag og tegninger bortfalder charterbyren for den periode, den manglende godkendelse har forsinket leveringen fra værftet. Såfremt en af *DSB* uberettiget foretaget tilbageholdelse af godkendelse giver anledning til krav fra værftet friholder *DSB Blaesbjerg* fra sådanne krav.

§ 5

Ingen af *Farterne* kan over for hinanden rejse krav som folge af fejl og mangler ved ombygningen.

Såfremt *DSB* onsker. at der for fejl og mangler rejses krav over for firmaet SMC Nakskov A/S eller værftet, skal *Blaesbjerg* i eget navn rejse sådanne krav.

Måtte der i henhold til forlig, der er tiitrådt af *DSB* eller i henhold til endelig com. blive udbetalt erstatning og/eller godtgørelse af firmaet SMC Nakskov A/S eller værftet i anledning af fejl og mangler ved ombygningen, tilfalder en sådan endeligt *DSB.*

Såfremt der af firmaet SMC Nakskov A/S og/eller værftet rejses krav for ekstraarbejder, d v s arbejder, der leder til betaling ud over kontraktssummen, skal *Blaesbjerg* afvise sådanne krav, såfremt *DSB* bestemmer dette.

Måtte det ved forlig, som tiltrædes af *DSB* eller ved endelig dom blive fastslået, at der tilkommer firmaet SMC Nakskov A/S og/eller værftet beløb for ekstraarbejder ud over kontraktssummen, bestemmer *DSB* hvorvidt sådanne krav skal medføre hyreregulering i overensstemmelse med reglerne i § 6, eller om kravet i stedet fuldt ud betales af *DSB,* ligeledes jf § 6.

Såfremt DSB måtte fremsætte ønske herom skal *Blaesbjerg* ved gennemførelsen af krav over for firmaet SMC Nakskov A/S og/eller værftet eller ved forsvar af krav fra disse over for *Blaesbjerg,* benytte en af *DSB* foreslået advokat.

Alle sagsomkostninger inklusive eventuelle garantiomkostninger og eventuelt salær til en af *DSB* foreslået advokat i forbindelse med fremsættelse af krav over for firmaet SMC Nakskov A/S og/eller værftet og i forbindelse med forsvar (afvisning) af krav fra firmaet SMC Nakskov A/S og/eller værftet for ekstraarbejder og lignende, bæres i forhold til den økonomiske interesse hver af Parterne har i den aktuelle tvist som defineret ved nærværende aftale.

Hver Part bærer egne advokatomkostninger ud over de i ovenstående bester.-melse nævnte advokatomkostninger.

Eventuelle dagboder, der betales af værftet for forsinket levering, tilkommer endeligt *Blaesbjerg* og *DSBs* charterhyre bortfalder i forsinkelses-perioden. Eventuelle dagboder, der betales af værftet for tidstab, der cp-står efter leveringen, tilkommer *DSB.* Dagbodssatsen skal mindst svare til charterhyren pr dag.

Skibet skal i henhold til værftskontrakten søges ombygget i perioden 01.10.1990 til 01.03.1991 og tilbageleveret 01.03.1991.

Forsinkes ombygningen så meget, at *Blaesbjerg* efter ombygningskontrakten er berettiget til at hæve denne, afgør *Blaesbjerg* efter at have konsulteret *DSB* om dette skal ske, og *Blaesbjerg* skal i så fald være berettiget til at færdiggore ombygningen ved andet værft inden for yderligere 2 måneder fra det tidspunkt hvor Blaesbjerg efter ombygningskontrakten er berettiget til at hæve denne, uden at *DSB* skal have adgang til at hæve nærværende aftale og bareboat certepartiet. Efter udløb af den i forrige punktum nævnte frist, kan *DSB* frit hæve såvel nærværende aftale som bareboat certepartiet og levere *Skibet* tilbage.

§ 6

DSB tager levering af *Skibet* under bareboat certepartiet, som angivet i dette. Fra dette tidspunkt regnes bareboat certepartiets uopsigelighedsperiode.

Det er for bareboat befragtningen aftalt, at *DSB* skal betale en årlig forudbetalt hyre på DKK 28.866.000.

Dette beløb er baseret på de i Bilag A indeholdte forudsætninger, hvor den endelig hyre vil blive reguleret for afvigelser heraf som angivet i Bilag A. Bilag A er inkorporeret som en del af samarbejdsaftalen.

Hyren betales i hvert år fra leveringen af *Skibet* under bareboat certepartiet som følger:

Ved leveringen og på hver årsdag betaler *DSB* 12 måneders hyre. I alle senere år betales hyren på samme dag, således at der på årsdagen for leveringen betales 12 måneders hyre forud.

Betalingen sker i øvrigt til den i bareboat certepartiets rubrik 25 angivne bank og konto, hvis indestående spærres til fordel for panthavere cg andre rettighedshavere i *Skibet* og långivere til *Blaesbjerg*, således at frigivelse kun kan finde sted i overensstemmelse med en mellem Parterre og banken aftalt plan.

Ethvert krav *DSB* måtte have på *Blaesbjerg* i henhold til denne aftale med bilag, f eks efter § 4 sidste stk eller § 5, kan inkl renter af *DSB* medregnes i førstkommende charterafgiftsbetaling.

§ 7

DSB påtager sig inden ombygningen påbegyndes at udfore den besigtigelse ved levering, der er foreskrevet i bareboat certepartiets part II, klausul 5.

DSB er berettiget til at foretage gennemgang og afvisning i forbindelse med værftets levering efter ombygningen 7 dage før forventet levering fra værftet med henblik på at konstatere om *Skibet* har eller under ombygningsperioden er blevet påført væsentlige skader og/eller væsentlige mangler, der ikke kunne konstateres ved besigtigelsen forud for ombygningen.

Såfremt der 7 dage for forventet levering fortsat henstår mange restpunkter i forhold til værftets forpligtelser, er der mellem *Parterne* enighed om at tilpasse besigtigelsen således at denne kan gennemføres på fuldt betryggende måde. Ny besigtigelse skal dog ske med mindst 48 timers forudgående varsel til *DSB.*

§ 8

Blaesbjerg opretholder alle de forsikringer, de måtte finde nodvendige indtil levering fra værftet efter ombygning har fundet sted, idet risikoen indtil dette tidspunkt bæres af *Blaesbjerg*, og *DSB* godtgor udgifterne hertil ifolge regning

Samtidigt med leveringen fra værft, udtager *Blaesbjerg* totalforlisforsikring, herunder forsikring med "constructive and compromised total loss", og *DSB* godtgør udgifterne hertil ifølge regning.

Forsikringen skal tegnes på sædvanlige vilkår under hensyn til den påtænkte benyttelse af *Skibet.* Forsikringssummen skal udgøre 110Z af anskaffelsesprisen med tillæg af ombygningsprisen, der med tillæg af selvrisikoen - der bæres af *DSB* - tilsikrer *Blaesbjerg* fuld erstatning ved totalforlis. *Blaesbjerg* kan ikke i tilfælde af totalforlis kræve erstattet noget beløb eller tab herudover.

Udover det foran anførte forsikres *Skibet* ikke efter leveringen fra værft, da *DSB* som selvforsikrer bærer alle øvrige risici, d v s P & I risici, kaskorisiko bortset fra totaltab, kaskointeresse, panthaverinteresse og/eller bareboat owners interesse.

Der tegnes af *Blaesbjerg* sædvanlig krigsforsikring for Skibet og *DSB* godtgør udgiften hertil ifølge regning.

DSB vil i fornødent omfang over for *Blaesbjerg* og/eller panthavere i *Skibet* bekræfte ovennævnte selvforsikringsdækning.

§ 9

Såfremt *Blaesbjerg* efter nærværende kontrakts underskrivelse træder i likvidation, åbner forhandlinger om tvangsakkord, standser sine betalinger eller kommer under konkursbehandling eller i øvrigt væsentligt misligeholder sine forpligtelser efter denne aftale, eller certepartiet, er *DSB* berettiget til med eller uden varsel uanset den aftalte uopsigelighed af samarbejdsaftalen og bareboat certepartiet at hæve såvel samarbejdsaftalen som bareboat certepartiet og kræve erstatning efter dansk rets almindelige regler med de ændringer heri, der indeholdes i denne aftale og bareboat certeparti.

§ 10

Såfremt nærværende kontrakt forud for certepartiets udløb opsiges af *DSB* på grund af *Blaesbjergs* misligeholdelse må *Skibet* ikke udlejes eller sælges til rederier, der sejler i konkurrence med *DSB. Blaesbjerg* er iøvrigt uberettiget til, så længe certepartiet laber, at drive virksomhed i konkurrence med *DSBs* rederivirksomhed.

S 11

Nærværende aftale er underkastet dansk ret, og enhver tvist mellem Farterne herom skal afgøres ved So- og Handelsretten i København med appel til Danmarks Højesteret.

§ 12

Bilag B er inkorporeret som en integreret del af samarbejdsaftalen.

København den 04.09.1990

---
for Danske Statsbaner

---
for Blaesbjerg Marine A/S
og Arka Marine A/S

DSB

BILAG A side 1

Specifikation til paragraf 6 i samarbejdsaftale mellem DSB og Blaesbjerg.

Forudsætninger ved chartring af "Boyana" til Århus-Kalundborg ruten.

Intentionen bag denne specifikation er at fjerne usikkerheden omkring rente- og kurssvingninger samt at holde Blaesbjerg neutral ved en eventuel skatteeffekt. Fastsættelse af den årlige hyre sker derfor efter nedenstående forudsætninger og beregningsmetoder.

Punkt 1: Skibet forudsættes erhvervet til en basispris af 22,6 mio S, som omregnet til Dkr bliver 137.182.000 forudsat en kurs på 6.07 kr pr dollar. Basisprisen på 22,6 mio $ inkluderer leveringsomkostninger, herunder omkostninger til omregistrering til dansk flag efter reging.

Punkt 2: Skibet forudsættes ombygget for 60 mio kr, hvilket giver en total anskaffelsessum og et beregningsgrundlag på 197.182.000 kr, hvilket giver en basischarterhyre på 28.866.000 kr.

Punkt 3: Ændringer i ovennævnte punkter 1 og 2 skal medføre en justering af beregningsgrundlaget senest 30 dage efter konstaterede prisændringer.

Punkt 4: Beregningsgrundlaget forudsættes at blive finansieret på folgende betingelser, som giver en gennemsnitlig vægtet årlig rente på 3,90 pct:

	Beløb	*år*	*bruttorente*	*lånetype*
	1000 kr			
a)	109.746	8	10Z	Obl Dansk Skibskredit
b)	48.000	**8**	**(3Z+2.52)**	Hjemmemarkeds lån
c)	39.436	8	102 (variabel markedsrente)	Banklån
	197.182			

Såfremt rente- og kursforudsætninger ved optagelse af de 3 lånetyper ændres, reguleres dette i charterhyren jvf punkt 6.

Punkt 5: I det omfang en skatterenteeffekt baseret på 6 mdr. CIBOR ikke er neutral for Blaesbjerg, foretages der en regulering i den efterfølgende charterhyre. En eventuel skatterenteeffekt opgøres på baggrund af Blaesbjerg års- og skatteregnskaber og redegørelser udfærdiget **i samarbejde mellem Blaesbjerg's statsautoriserede revisor og en DSB udpeget revisor.**

Punkt 6: Forhold som fører til kontant regulering af den første Årlige basischarterhyre samt fastlæggelse af efterfølgende irs charterbyrei

Reguleringen af charterhyre vil ske senest 30 dage efter henholdsvis salg af skibskreditobligationer og endelig ombygning af skibet og indarbejdes efter følgende principper:

Pr 11 points ændring i den gennemsnitlige vægtede rente under punkt 4 som følge af ændret rentesats under a) og/eller ændrede vægte under a), b) og c) reguleres den årlige charterhyre.

Pr 1 mio kr ændring i ombygningsprisen reguleres den årlige charterhyre. Ved en ændring af ombygningsprisen i forhold til de her fastsatte 60 mio kr reguleres også for den vægtede rente.

Forhold i det enkelte år, som fører til modregning/godtgørelse kontant:

Jvf b) i punkt 4:

Regulering vil ske senest 30 dage efter skibskreditfondens offentliggørelse af indekseringen og medføre afregning til DSB såfremt den reelle indeksering bliver lavere end den her forudsatte maksimumsindeksering på 2,5 pct.

Forhold i det enkelte år, som fører til modregning/godtgørelse i den følgende charterbetaling:

Jvf c) i punkt A:

Den variable rentesats fastsættes for et halvår ad gangen som 6 mdr. CIBOR plus en mindre marginal (f eks 1/8 pct-point). Ved afvigelser fra de forudsatte 10 pct vil differencen blive forrentet med næste periodes rentesats fra rentetilskrivningstidspunktet indtil næste charterbetaling, hvor DSB henholdsvis Blaesbjerg godskrives/udbetaler den forrentede difference.

København, 04.09.1990

For DSB

For Blaesbjerg Marine A/S

DSB

Blaesbjerg Marine A/S
Mindede 1
8000 Århus C

Vedrorende M/S Boyana

I forbindelse med vor indgåelse af samarbejdsaftale og bareboat certeparti vedrørende ovennævnte skib beder vi Blaesbjerg Marine A/S på vegne Arka Marine 2 K/S som ejer af skibet ved returnering af kopi af vedlagte brev bekræfte følgende aftale:

Ved certepartiets udløb har DSB option på at erhverve skibet for en pris af 35Z af skibets basispris, hvorved forstås skibets anskaffelsespris før ombygning (anskaffelsesprisen andrager US $ 22.075.000 omregnet til danske kroner på betalingstidspunktet) med tillæg af anskaffelsesomkostninger, inkl. leveringsomkostninger, indtil US S 525.000. Optionen skal gøres gældende med mindst 6 måneders varsel til certepartiets udløb, og kan ikke gøres gældende tidligere end 9 måneder før certepartiets udløb.

Såfremt DSB ikke ønsker at udnytte købsoptionen, og såfremt ejerne ved salg til uafhængig tredjemand opnår en salgspris for skibet, der er mindre end optionsprisen, forpligter DSB sig til at udbetale ejerne differencen, dog maksimum et beløb svarende til 10Z af den fornævnte basispris.

Dette brev er, når det er accepteret, gældende som svarende til en del af samarbejdsaftalen.

Med venlig hilsen

Danske Statsbaner

(ovenstaende tiltrædes):

BILAG B

til

samarbejdsaftale og bareboat-certeparti for m/s Boyana dateret 28.08.1990.

Mellem Blaesbjerg Marine A/S og DSB er aftalt følgende forbehold for ikrafttræden af ovennævnte samarbejdsaftale og bareboat-certeparti:

For DSBs side er ikrafttrædelsen betinget af :

1. Lejehavari

Lejehavari på SB motor skal være synet og godkendt af klassen samt MVM ved en 24 timers prøvesejlads på 85% motorbelastning.

2. Fartsprave

Der skal afholdes fartsprøve, som viser at m/s Boyana er i stand til at yde en servicefart på 17,3 kn ved 852 motorbelastning med en dybgang på 4, 7m og 18 m vanddybde med en dødvægt på 3000 t under vindforhold maks 4 Beauforts.

København, 04.09.1990:

for DSB

for Blaesbjerg Marine A/S

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE
STANDARD BAREBOAT CHARTER
CODE NAME: "BARECON A"
PART

1. Shipbroker
Blaesbjerg Marine A/S
Mindet 1
8000 Aarhus C

2. Place and date
Copenhagen, the 28.8 1990

3. Owners (Lessors)/Place of business
Arka Marine II K/S
Mindet 1
8000 Aarhus C

4. Charterers (Lessees)/Place of business
Danske Statsbaner
Sølvgade 40
1349 København K

5. Vessel's name (Cl. 8)
BOYANA - to be renamed

6. Flag & country of registry (Cl. 8)
Danish, see box 14

7. Call sign
T.B.A

8. Type of vessel (motor or steam, dry-cargo, tank, reefer or passenger)
Cargo and passenger vessel

9. GRT/NRT
5925,68/2352,63

10. When/where built
81 Italy

11. Total dw. (act.) in tons of 2,240 lbs. on summer freeboard
6200 as cargo/5300 as pax vessel

12. Class (Cl. 8)
LR+100A1 RoRo Cargo and Pax Vessel, Iceclass 1C + LMC + UMS

13. Date of last special survey by the vessel's classification society
Continuous survey hull/machinery

14. Further particulars of vessel (also indicate minimum or months' validity of class certificates agreed acc. to Cl. 13)
Vessel as described in cl. 33.
Vessel presently flying Bulgarian flag.
Certificates to be valid 6 months from delivery.

15. Port of delivery (Cl. 1)
CPH/Freeport

16. Time for delivery (Cl. 2)
15.09.1990

17. Cancelling date (Cl. 3)
01.12.1990

18. Port of re-delivery (Cl. 13)
1 Danish port

19. Running days' notice if other than stated in Cl. 2
5 - 3 - 1 days

20. Frequency of dry-docking if other than stated in Cl. 8 (f)

21. Trading limits (Cl. 4)
Intended trading areas:

Denmark incl. full Baltic Sea area, but always within Institute Warrant Limits

22. Charter period
8 years outright

23. Charter hire (Cl. 9)
As agreed in cooperation agreement

24. Currency and method of payment (Cl. 9)
As agreed in cooperation agreement

25. Place of payment; also state beneficiary and bank account (Cl. 9)
To be nominated latest by delivery

26. Bank guarantee/bond (sum and place) (Cl. 2, optional)
NIL

27. Mortgage(s), if any (Cl. 10)
To be advised latest by delivery

28. Insurance (marine and war risks) (state value acc. to Cl. 11 (e) or, if applicable, acc. to Cl. 12 (k)) (also state if Cl. 12 applies)
Cl. 12 not to apply

29. Additional insurance cover for Owners' account limited to (Cl. 11 (b) or, if applicable, Cl. 12 (g))
NIL

30. Additional insurance cover for Charterers' account limited to (Cl. 11 (b) or, if applicable, Cl. 12 (g))
NONE

31. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)
DKK 1.8 mio payable to Blaesbjerg Marine A/S simultaneously with the annual Charterhire

32. Latent defects (only to be filled in if period other than stated in Cl. 1)

33. Applicable law (Cl. 25)
Danish

34. Place of arbitration (Cl. 25)
Venue Copenhagen

35. Hire/purchase agreement (state if Part III applies) (optional)

36. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed
Clauses 33 to 38 and cooperation agreement, which supersedes this Charter agreement

PREAMBLE. - It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which sha include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent c such conflict. It is further mutually agreed that Part III shall only apply and shall only form part of this Charter if expressly agreed and stated i Box 35. If Part III applies it is further mutually agreed that in the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I and Part II shall preva over those of Part III to the extent of such conflict.

Signature (Owners (Lessors))

Signature (Charterers (Lessees))

Issued by the Documentary Council of The Baltic and International Maritime Conference in September, 1974 — Adopted by the Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc. — Adopted by the Documentary Committee of The Chamber of Shipping of the United Kingdom

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

... DK-1253 Copenhagen K. Telefax +45 33 93 11 84

PART II

"BARECON 'A'" Standard Bareboat Charter

1. Delivery See clause 34

~~The Vessel shall be delivered and taken over by the Charterers at~~ the port indicated in Box 15, in such ready berth as the Charterers may direct.

The Owners shall before and at the time of delivery exercise due diligence to make the Vessel seaworthy and in every respect ready in hull, machinery and equipment for service hereunder. The Vessel shall be properly documented at time of delivery.

The delivery to the Charterers of the Vessel and the taking over of the Vessel by the Charterers shall constitute a full performance by the Owners of all the Owners' obligations hereunder, and thereafter the Charterers shall not be entitled to make or assert any claim against the Owners on account of any representations or warranties expressed or implied with respect to the Vessel but the Owners shall be responsible for repairs or renewals occasioned by latent defects in the Vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under the Charter, provided such defects have manifested themselves within 18 months after delivery unless otherwise provided in Box 32.

2. Time for Delivery

The Vessel to be delivered not before the date indicated in Box 16 unless with Charterers' consent.

Unless otherwise agreed in Box 19, the Owners to give the Charterers not less than 30 running days notice of the date on which the Vessel is expected to be ready for delivery.

The Owners to keep the Charterers closely advised of possible changes in the Vessel's position.

3. Cancelling

Should the Vessel not be delivered latest by the cancelling date indicated in Box 17, the Charterers to have the option of cancelling this Charter.

If it appears that Vessel will be delayed beyond the cancelling date, Owners shall, as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day on which Vessel should be ready, give notice thereof to Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling, and the option must then be declared within one hundred and sixty-eight (168) hours of the receipt by Charterers of such notice. If Charterers do not then exercise their option of cancelling, the seventh day after the readiness date stated in Owners' notice shall be regarded as a new cancelling date for the purpose of this Clause.

4. Trading Limits and passengers

The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of suitable lawful merchandise within the trading limits indicated in Box 21.

Notwithstanding any other provisions contained in this Charter it is agreed that nuclear fuels or radioactive products or waste are specifically excluded from the cargo permitted to be loaded or carried under this Charter. This exclusion does not apply to radioisotopes used or intended to be used for any industrial, commercial, agricultural, medical or scientific purposes provided the Owners' prior approval has been obtained to loading thereof.

all cargo to be carried in accordance with IMDG code

5. Surveys

before *Survey at Delivery and Re-delivery.* – The Owners and Charterers shall each appoint surveyors for the purpose of determining and agreeing in writing the condition of the Vessel at the time of delivery and re-delivery hereunder. ~~The Owners shall bear all expenses of~~ the On-Survey including loss of time, if any, ~~and the~~ Charterers shall bear all expenses of the Off-Survey including loss of time, if any, at the rate of ~~hire per~~ day or pro rata, also including in each case the ~~cost of~~ any docking and undocking, if required, in connection herewith. see clause 35

6. Inspection

Inspection. – The Owners shall have the right at any time to inspect or survey the Vessel or instruct a duly authorised surveyor to carry out such survey on their behalf to ascertain the condition of the Vessel and satisfy themselves that the Vessel is being properly repaired and maintained. Inspection or survey in dry-dock shall be made only when the Vessel shall be in dry-dock for the Charterers' purpose. However, Owners shall have the right to require the Vessel to be dry-docked for inspection if Charterers are not docking her at normal classification intervals. The fees for such inspection or survey shall in the event of the Vessel being found to be in the condition provided in Clause 8 of this Charter be payable by the Owners and shall be paid by the Charterers only in the event of the Vessel being found to require repairs or maintenance in order to achieve the condition so provided. All time taken in respect of inspection, survey or repairs shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.

The Charterers shall also permit the Owners to inspect the Vessel's log books whenever requested and shall whenever required by the Owners furnish them with full information regarding any casualties or other accidents or damage to the Vessel. If required, the Charterers shall from time to time keep the Owners advised of the intended employment of the Vessel.

7. Inventories and Consumable Oil and Stores

A complete inventory of the Vessel's entire equipment, outfit, appliances and of all consumable stores on board the Vessel shall be made by the Charterers in conjunction with the Owners on delivery and again on re-delivery of the Vessel. The Charterers and the Owners respectively shall at the time of delivery and re-delivery take over and pay for all bunkers, lubricating oil, water and unbroached provisions, paints, oils, ropes and other consumable stores in the said Vessel at the then current market prices at the ports of delivery and re-delivery, respectively.

8. Maintenance and Operation

(a) The Vessel shall during the Charter period be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterers shall maintain the Vessel, her machinery, boilers, appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and, except as provided for in Clause 12 (I), they shall keep the Vessel with unexpired classification of the class indicated in Box 12 and with other required certificates in force at all times.

The Charterers to take immediate steps to have the necessary repairs done within a reasonable time failing which the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers without noting any protest and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

~~Unless otherwise agreed in the event of any improvement, structural~~ changes or expensive new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation costing more than 5 per cent. of the Vessel's marine insurance value as stated in Box 28, then the arbitrators under Clause 23 shall have power to re-negotiate this Contract in a reasonable way having regard, inter alia, to the length of the period remaining under the Charter and may decide the ratio in which the cost of compliance shall be shared between ~~the parties concerned.~~

The Charterers are required to establish and maintain financial security or responsibility in respect of oil or other pollution damage as required by any government, including Federal, state or municipal or other division or authority thereof, to enable the Vessel, without penalty or charge, lawfully to enter, remain at, or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or municipality in performance of this Charter without any delay. This obligation shall apply whether or not such requirements have been lawfully imposed by such government or division or authority thereof. The Charterers shall make and maintain all arrangements by bond or otherwise as may be necessary to satisfy such requirements at the Charterers' sole expense and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences whatsoever (including loss of time) for any failure or inability to do so. see further clause 36

~~TOVALOP SCHEME (Applicable to oil tank vessels only). The~~ Charterers are required to enter the ~~Vessel under the~~ TOVALOP SCHEME or ~~under any similar~~ compulsory scheme upon delivery under ~~this Charter and to maintain her so during the currency of this Charter.~~

(b) The Charterers shall at their own expense and by their own procurement man, victual, navigate, operate, supply, fuel and repair the Vessel whenever required during the Charter period and they shall pay all charges and expenses of every kind and nature whatsoever incidental to their use and operation of the Vessel under this Charter, including any foreign general municipality and/or state taxes. The Master, officers and crew of the Vessel shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.

Charterers shall comply with the regulations regarding officers and crew in force in the country of the Vessel's registry and also with those of their own country.

(c) During the currency of this Charter, the Vessel shall ~~retain her present name as indicated in Box 5 and shall remain under and~~ fly the flag as indicated in Box 6. Provided however, that the Charterers shall have the liberty to paint the Vessel in their own colours, install and display their funnel insignia and fly their own house flag. Painting and re-painting, instalment and re-instalment to be for the Charterers' account and time used thereby to count as time on hire.

(d) The Charterers shall make no structural changes in the Vessel or changes in the machinery, boilers, appurtenances or spare parts thereof without in each instance first securing the Owners' approval thereof. If the Owners so agree, the Charterers shall, if the Owners so require, restore the Vessel to its former condition before the termination of the Charter.

(e) The Charterers shall have the use of all outfit, equipment, and appliances on board the Vessel at the time of delivery, provided the same or their substantial equivalent shall be returned to the Owners on re-delivery in the same good order and condition as when received, ordinary wear and tear excepted. The Charterers shall from time to time during the Charter period replace such items of equipment as shall be so damaged or worn as to be unfit for use. Charterers are to procure that all repairs to or replacement of any damaged, worn or lost parts or equipment be effected in such manner (both as regards workmanship and quality of materials) as not to diminish the value of the Vessel. The Charterers have the right to fit additional equipment at their expense and risk but the Charterers shall remove such equipment at the end of the period if requested by the Owners.

Any equipment including radio equipment on hire on the Vessel at time of delivery shall be kept and maintained by the Charterers and the Charterers shall assume the obligations and liabilities of the Owners under any lease contracts in connection therewith and shall reimburse the Owners for all expenses incurred in connection therewith, also for any new equipment required in order to comply with radio regulations.

(f) The Charterers shall dry-dock the Vessel and clean and paint her underwater parts whenever the same may be necessary, but not less than once in every eighteen calendar months after delivery unless otherwise agreed in Box 20.

9. Hire

(a) The Charterers shall pay to the Owners for the hire of the Vessel ~~at the lump sum per calendar month~~ as indicated in Box 23 commencing on and from the date and hour of her delivery to the Charterers and at and after the agreed lump sum for any part of a month. Hire to continue until the date and hour when the Vessel is re-delivered by the Charterers to her Owners.

~~(b) Payment of Hire, except for the first and last month's Hire if~~ sub-clause (c) of this Clause is applicable, shall be made in cash without discount every month in advance on the first day of each month in the currency and in the manner indicated in Box 24 and ~~at the place mentioned in Box 25.~~

~~(c) Payment of Hire for the first and last month's Hire if less than~~ a full month shall be calculated proportionally according to the number of days in the particular calendar month and advance payment be effected accordingly.

(d) Should the Vessel be lost or missing, Hire to cease from the date and time when she was lost or last heard of. Any Hire paid in advance to be adjusted accordingly.

(e) In default of payment beyond a period of seven running days the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and

without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers under the Charter.

Any delay in payment of Hire shall entitle the Owners to an ...erest of 10 per cent. per annum.

10. Mortgage
Owners warrant that they have not effected any mortgage of the Vessel unless otherwise indicated in Box 27. Owners hereby undertake not to effect any (other) mortgage of the Vessel without Charterers' prior approval. Any mortgage approved by Charterers hereunder is herein referred to as an "approved mortgage" and any mortgagee under an approved mortgage is herein referred to as an "approved mortgagee".

11. Insurance and Repairs
(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by Charterers at their expense against marine, war and Protection and Indemnity risks in such form as Owners shall in writing approve, which approval shall not be unreasonably withheld. Such marine, war and P. and I. insurances shall be arranged by Charterers to protect the interests of both Owners and Charterers and "approved mortgagees" (if any), and Charterers shall be at liberty to protect under such insurances the interests of any managers they may appoint. All insurance policies shall be in the joint names of Owners and Charterers as their interests may appear.
If the Charterers fail to arrange and keep any of the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) above in the manner described therein, Owners shall notify Charterers whereupon Charterers shall rectify the position within seven running days, failing which Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.
The Charterers shall, subject to the approval of the Owners and the Underwriters, effect all insured repairs and shall undertake settlement of all costs in connection with such repairs as well as insured charges, expenses and liabilities (reimbursement to be secured by the Charterers from the Underwriters) to the extent of coverage under the insurances herein provided for.
The Charterers also to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in the insurances.
All time used for repairs under the provisions of sub-clause (a) of this Clause and for repairs of latent defects according to Clause 1 above including any deviation shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.

(b) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties, such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 29 and Box 30 respectively. Owners or Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.

(c) Should the Vessel become an actual or constructive total loss under the insurances required under sub-clause (a) of this Clause, all insurance payments for such loss shall be paid to Owners, who shall distribute the moneys between themselves and Charterers according to their respective interests.

(d) Owners shall upon the request of Charterers, promptly execute such documents as may be required to enable Charterers to abandon the Vessel to insurers and claim a constructive total loss.

(e) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under the provisions of sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel is the sum indicated in Box 28.

ee co-operation agreement

~~Insurance, Repairs and Classification~~
~~(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 28,~~ in which event Clause 11 shall be considered deleted).

(a) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Owners at their expense against marine and war risks under the form of policy or policies attached hereto. The Owners and/or insurers shall not have any right of recovery or subrogation against the Charterers on account of loss of or any damage to the Vessel or her machinery or appurtenances covered by such insurance, or on account of payments made to discharge claims against or liabilities of the Vessel or Owners covered by such insurance. All insurance policies shall be in the joint names of Owners and Charterers as their interests may appear.

(b) During the Charter period the Vessel shall be kept insured by the Charterers at their expense against Protection and Indemnity risks in such form as Owners shall in writing approve which approval shall not be unreasonably withheld. If the Charterers fail to arrange and keep any of the insurances provided for under the provisions of sub-clause (b) in the manner described therein, Owners shall notify Charterers whereupon Charterers shall rectify the position within seven running days, failing which Owners shall have the right to withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claim the Owners may otherwise have against the Charterers.

(c) In the event that any act or negligence of the Charterers shall vitiate any of the insurance herein provided, the Charterers shall pay to the Owners all losses and indemnify the Owners against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurance.

(d) The Charterers shall, subject to the approval of the Owners or Owners' Underwriters, effect all insured repairs, and the Charterers shall undertake settlement of all miscellaneous expenses in connection with such repairs as well as all insured charges, expenses and liabilities, to the extent of coverage under the insurances provided for under the provisions of sub-clause (a) of this Clause. Charterers to be secured reimbursement through Owners' Underwriters for such expenditures upon presentation of accounts.

(e) The Charterers to remain responsible for and to effect repairs and settlement of costs and expenses incurred thereby in respect of all other repairs not covered by the insurances and/or not exceeding any possible franchise(s) or deductibles provided for in ~~the insurances~~.

~~(f) All time used for repairs under the provisions of sub-clause (d)~~ and (e) of this Clause and for repairs of latent defects according to Clause 1 above, including any deviation, shall count as time on hire and shall form part of the Charter period.
The Owners shall not be responsible for any expenses as are incident to the use and operation of the Vessel for such time as may be required to make such repairs.

(g) If the conditions of the above insurances permit additional insurance to be placed by the parties such cover shall be limited to the amount for each party set out in Box 29 and Box X respectively. Owners or Charterers as the case may be shall immediately furnish the other party with particulars of any additional insurance effected, including copies of any cover notes or policies and the written consent of the insurers of any such required insurance in any case where the consent of such insurers is necessary.

(h) Should the Vessel become an actual or constructive total loss under the insurances required under sub-clause (a) of this Clause, all insurance payments for such loss shall be paid to Owners, who shall distribute the moneys between themselves and Charterers according to their respective interests.

(i) If the Vessel becomes an actual total loss or a constructive total loss under the insurances arranged by Owners in accordance with sub-clause (a) of this Clause, this Charter shall terminate as of the date of the casualty giving rise to such loss.

(j) Charterers shall upon the request of Owners, promptly execute such documents as may be required to enable Owners to abandon the Vessel to insurers and claim a constructive total loss.

(k) For the purpose of insurance coverage against marine and war risks under the provisions of sub-clause (a) of this Clause, the value of the Vessel is the sum indicated in Box 28.

(l) Notwithstanding anything contained in Clause 8 (a), it is agreed that under the provisions of Clause 12, if applicable, the Owners shall keep the Vessel with unexpired classification in force at all ~~times during the Charter period~~.

13. Re-delivery
The Charterers shall at the expiration of the Charter period re-deliver the Vessel at a safe and ice-free port as indicated in Box 18. The Charterers shall give the Owners not less than ~~30~~ 90 days' preliminary and not less than 14 days' definite notice of expected date, range of ports or port of re-delivery. Any changes thereafter in Vessel's position shall be notified immediately to Owners.
Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter.
The Vessel shall be re-delivered to the Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.
The Vessel upon re-delivery shall have her survey cycles up to date and class certificates valid for at least the number of months agreed in Box 14.

14. Non-Lien
Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel.
The Charterers further agree to fasten to the Vessel in a conspicuous place and to keep so fastened during the Charter period a notice reading as follows: –

"This Vessel is the property of (name of Owners). It is under charter to (name of Charterers) and by the terms of the Charter Party neither the Charterers nor the Master have any right, power or authority to create, incur or permit to be imposed on the Vessel any lien whatsoever."

Charterers shall indemnify and hold Owners harmless against any lien of whatsoever nature arising upon the Vessel during the Charter period while she is under the control of Charterers, and against any claims against Owners arising out of the operation of the Vessel by Charterers or out of any neglect of Charterers in relation to the Vessel or the operation thereof. Should the Vessel be arrested by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder by Charterers, Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their own expense put up bail to secure release of the Vessel.

conversion according to co-operation agreement

15. Lien
The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

16. Salvage
All salvage and towage shall be for the Charterers' benefit and the cost of repairing damage occasioned thereby shall be borne by the Charterers.

17. Wreck Removal
In the event of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation the Charterers shall indemnify the Owners against any sums whatsoever which the Owners shall become liable to pay and shall pay in consequence of the Vessel becoming a wreck or obstruction to navigation.

18. General Average
General Average, if any, shall be adjusted according to the York-Antwerp Rules 1974 or any subsequent modification thereof current at the time of the casualty.
The Charter Hire not to contribute to General Average.

19. Assignment and Sub-Demise see also clause 37
The Charterers shall not assign this Charter Party nor sub-demise the Vessel except with the prior consent in writing of the Owners which shall not be unreasonably withheld and subject to such terms and conditions as the Owners shall approve.

20. Bills of Lading

The Charterers are to procure that all Bills of Lading issued for carriage of goods under this Charter shall contain a Paramount Clause incorporating any legislation relating to Carriers liability for cargo compulsorily applicable in the trade, if no such legislation exists the Bills of Lading shall incorporate the British Carriage of Goods by Sea Act. The Bills of Lading shall also contain the amended New Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause.

The Charterers agree to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents.

21. Bank Guarantee

~~The Charterers undertake to furnish before delivery of the Vessel~~ a first class bank guarantee or bond ~~in the sum~~ and at the place as indicated in Box 25 as ~~guarantee~~ for full performance of their obligations ~~under this Charter~~.

~~(Condition only to apply if Box 25 lined in)~~

22. Requisition Acquisition

(a) In the event of the Requisition for Hire of the Vessel by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Requisition for Hire") irrespective of the date during the Charter period when "Requisition for Hire" may occur and irrespective of the length thereof and whether or not it be for an indefinite or a limited period of time, and irrespective of whether it may or will remain in force for the remainder of the Charter period, this Charter Party shall not be deemed thereby or thereupon to be frustrated or otherwise terminated and the Charterers shall continue to pay the stipulated hire in the manner provided by this Charter until the time when the Charter Party would have terminated pursuant to any of the provisions hereof always provided however that in the event of "Requisition for Hire" any Requisition Hire or compensation received or receivable by the Owners shall be payable to the Charterers during the remainder of the Charter period or the period of the "Requisition for Hire" whichever be the shorter.
The Hire under this Contract shall be payable to the Owners from the same time as the Requisition Hire is payable to the Charterers.

(b) In the event of the Owners being deprived of their ownership in the Vessel by any Compulsory Acquisition of the Vessel or requisition for title by any governmental or other competent authority (hereinafter referred to as "Compulsory Acquisition"), then, irrespective of the date during the Charter period when "Compulsory Acquisition" may occur, this Charter shall be deemed terminated as of the date of such "Compulsory Acquisition". In such event Charter Hire to be considered as earned and to be paid up to the date and time of such "Compulsory Acquisition".

23. War

(a) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.

(b) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any otherwise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.

(c) In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries: the United Kingdom, the United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China or in the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war (whether there be a declaration of war or not), hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion preventing Vessel's normal trading either the Owners or the Charterers may cancel this Charter, whereupon the Charterers shall re-deliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 13, if she has cargo on board after discharge thereof at destination or if debarred under this Clause from reaching or entering it at a near open and safe port as directed by the Owners, or if she has no cargo on board, at the port at which she then is or if at sea at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 9 and except as aforesaid all other provisions of this Charter shall apply until re-delivery.

(d) If in compliance with the provisions of this Clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.

24. Commission

~~The Owners to pay a commission at the rate indicated in Box 31~~ to the Brokers named in Box 31 on any hire paid under the Charter but in no case less than is necessary to cover the ~~actual~~ expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter ~~by~~ either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.
Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

25. Law and Arbitration

~~This Charter shall be governed by the law of the country agreed~~ in Box 33 (if Box 33 not filled in, English Law shall apply). Any dispute arising out of this Charter shall be referred to arbitration in London or at the place agreed in Box 34, as the case may be, the dispute being settled by a single Arbitrator to be appointed by the parties hereto. If the parties cannot agree upon the appointment of the single Arbitrator the dispute shall be settled by three Arbitrators, each party appointing one Arbitrator, the third being appointed by the Arbitrators of the parties. If the Arbitrators fail to agree on the appointment of the third Arbitrator, such appointment shall be made by The Baltic and International Maritime Conference in Copenhagen. If either of the appointed Arbitrators refuses or is incapable of acting, the party who appointed him shall appoint a new Arbitrator in his place.
If one party fails to appoint an Arbitrator – either originally or by way of substitution – for two weeks after the other party having appointed his Arbitrator has sent the party making default notice by mail, cable or telex to make the appointment, The Baltic and International Maritime Conference shall, after application from the party having appointed his Arbitrator, also appoint an Arbitrator on behalf of the party making default.
The award rendered by the Arbitration Court shall be final and binding upon the parties and may if necessary be enforced by the Court or any other competent authority in the same manner ~~as a judgement in the Court of Justice~~.

See co-operation agreement

HIRE/PURCHASE AGREEMENT

(Optional, only to apply if expressly agreed and stated in Box 35)

25. ~~On expiration of the Charter and provided Charterers have fulfilled~~ their obligations according to Parts I and II, it is agreed, that on payment of the last months hire instalment as per Clause 9 the Charterers have purchased the Vessel with everything belonging to her and the Vessel is fully paid for.
If the payment of the instalment due is delayed for less than 7 running days or for a reason beyond Charterers control, the right of withdrawal under the terms of Clause 9(e) of Part II shall not be exercised. However, any delay in payment of the instalment due shall entitle the Owners to an interest of 10 per cent. per annum.

27. In the following paragraphs the Owners are referred to as the Sellers and the Charterers as the Buyers.

28. The Vessel shall be delivered by the Sellers and taken over by the Buyers on expiration of the Charter.

29. The Sellers guarantee that the Vessel, at the time of delivery, is free from all encumbrances and maritime liens or any debts whatsoever other than those arising from anything done or not done by the Buyers or any existing mortgage agreed not to be paid off by the time of delivery. Should any claims, which have been incurred prior to the time of delivery be made against the Vessel, the Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of such claims to the extent it can be proved that Sellers are responsible for such claims. Any taxes, notarial, consular and other charges and expenses connected with the purchase and registration ~~under Buyers flag shall be for Buyers account. Any taxes, consular~~ ~~and other charges and expenses connected with closing of the~~ Sellers register, shall be for Sellers account.
In exchange for payment of the last months hire instalment the Sellers shall furnish the Buyers with a Bill of Sale duly attested and legalized, together with a certificate setting out the registered encumbrances, if any. On delivery of the Vessel the Sellers shall provide for deletion of the Vessel from the Ship's Register and deliver a certificate of deletion to the Buyers.
The Sellers shall, at the time of delivery, hand to the Buyers all classification certificates (for hull, engines, anchors, chains, etc.), as well as all plans which may be in Sellers' possession.

30. The Wireless Installation and Nautical Instruments, unless on hire, shall be included in the sale without any extra payment.

31. The Vessel with everything belonging to her shall be at Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, subject to the conditions of this Contract and the Vessel with everything belonging to her shall be delivered and taken over as she is at the time of delivery, after which the Sellers shall have no responsibility for possible faults or deficiencies of any description.

32. The Buyers undertake to pay for the repatriation of the Captain, Officers and other personnel if appointed by the Sellers to the port where the Vessel entered the Bareboat Charter as per Clause 1 (Part II) or to pay the equivalent cost for their journey to any other ~~place.~~

B 0 Y A N A

CLAUSE 33

DATE OF BUILT	:	1981.
FLAG	:	Bulgarian.
CLASS	:	Lloyds + 100A1 RoRo cargo + pax. vessel, Iceclass 1C + LMC + UMS.
CAPACITY	:	Abt. 103x12 meter trailers or abt. 80x15 meter truck + trailer units or 320x20 feet containers plus 30 on mafi trailers. Lanes and lane meters: 6 lanes (1370 m total), total area: sqm 4290.
PASSENGERS	:	80 passengers in 4-bed cabins.
YARD	:	Nuovi Centieri Apuania, Italy.
DWAT	:	Abt. 6.200 mt on draft of 6.10 m as cargo vessel or abt. 5.300 mt on draft 5,63 m as passenger vessel.
GRT/NRT	:	5925.68/2353.63.
REEFERS	:	95 socket on all decks. All sockets might be used simultaneously but always depending on type of reefer container machinery and ship requirements. All 440 v 60 hz.
ENGINE	:	2 x mwm type TBD - 511-V 12 each 6000 hp 750 rpm.
SPEED	:	On draft 4.80 m and 85% load, 17,5 knots with a daily consumption of abt. 40 tonnes, 1500 sec. redw. heavy fuel + abt. 2.5 tons gasoil basis no reefer containers. Fuel consumption are based on minimum lower calorific value of 10.100 kcal/kg during all standby conditions of manoeuvring. +/gasoil also used when proceeding at reduced speed and when navigating in narrow and icy waters or manoeuvring in port.

ECONOMIC SPEED CONSUMPTION AS PAX VESSEL	:	Abt. 13 knots on a consumption of abt. 21 tons.
GENERATORS	:	3 x mirrless blackstone ESL6 MK 2.700 kw 900 rpm 875 kva **440** v 3 phase 60 hz.
LOA	:	150.8 m.
BREADTH MDL	:	20.25 m.
BOW THRUSTERS	:	One controllable pitch am Liaaen - cpp - 4 blade of Nl - al bronze dia 1500 mm - 812 hp at 357 rpm. One Kamewa 4 blade controllable pitch, 1650 dia 370 rpm - 800 hp.
STABILISER	:	One retractable fin stabiliser system cnr type 2-56.
STERN RAMP	:	Kvaerner group Breadth 12.56 m Length 12.00 m Min. breadth of Driveway 8.50
ELEVATORS	:	1 aft lift Kvaerner group 18,3x3.5 m - 50 ts main deck to weather deck. 1 forelift Kvaerner group 18,3x3,5 m - 50 t main deck to tank top.
RUDDERS	:	Twin bekker.
FREE HEIGHT	:	Weather deck (under superstructure) 4.38 m Main deck 6.24 m Tank top 4.32 m Stern ramp clearance 4.80 m
DESCRIPTION OF CARGO DECKS	:	
WEATHER DECK	:	Capacity : 560 lane meters. Homogenous load: Max. 2,5 ts sqm. Empty containers: Exposed deck double tier loaded containers if handled by crane or on trailers. Double tier of empty containers if handled fit. Covered deck 1 layer. Road trailers : Shaft load 14 t double tyres min. dist. 2.0 m Fork lifts : Shaft load 20 t double tyres.
MAIN DECK	:	Capacity : 220 lane meters.

		Homogenous load:	Max 2.5 ts sqm
		Containers :	2 layer 20 feet containers, 21 tons each.
		Road trailers :	Shaft load 14 ts double tyres.
		Fork lifts :	Shaft load 50 t double tyres.
TANK TOP	:	Capacity :	220 lane meters.
		Homogenous load:	Max. 6 ts sqm.
		Containers :	1 layer 20 feet containers, 21 ts each on trailers.
		Road trailers :	Shaft load 14 ts double tyres min. dist. 2.0 m.

CLAUSE 34 : DSB to take over the vessel as inspected in Copenhagen by DSB "as is", as delivered to owners in ~~Falmouth~~ free of all mortgages, liens etc. except as stated in box 27.

CLAUSE 35 : A joint on-hire survey to be arranged between DSB and Owners, each party appointing their surveyors who have jointly to prepare a survey report signed by both parties. On redelivery the same surveyors should be appointed (if practically possible). Each party paying their appointed surveyors.

CLAUSE 36 : DSB to be responsible for and pay for all charges for vessel's maintenance under the Danish flag, including improvements, structural changes or all new equipment becoming necessary for the continued operation of the vessel by reason of new class requirements or by compulsory legislation.

CLAUSE 37 : Owners to allow DSB to sublet the vessel. DSB, however, to remain fully responsible for fulfilment of this Charter Party and its terms.

CLAUSE 38 : Charterers agree to allow Owners to change title(s) during the charter period provided such alteration will not adversely affect their interests or the bareboat charter. A written consent from DSB must be obtained in each case and should not be unreasonably withheld. Such consent from DSB must be obtained in each case and should not be unreasonably withheld. Such consent is conditional upon the new titleholders entering into all rights and obligations contained in this bareboat charter and the cooperation agreement.

10 from DSB

Undersøgelsesudvalget om DSB. Leasingbestemmelsen i Budgetvejledning 1985 og dens baggrund.

I budgetvejledning 1985 er pkt 51.11.9 formuleret således:

> *"Aftaler om leasing, hvor leasingperioden er kortere end formuegodets forventede økonomiske eller driftsmæssige levetid, kan indgås selv om leasingperioden strækker sig ud over finansåret Aftaler om leasing, hvor leasingperioden svarer til formuegodets forventede økonomiske eller driftsmæssige levetid kan ikke indgås. Anskaffelse af formuegodet skal i sådanne tilfalde ske ved køb, eventuelt som anlægsudgift."*

Bestemmelsen fastslår, at leasing i al almindelighed ikke er forbudt i det statslige budget- og bevillingssystem. Leasingaftaler kan endda ifølde bestemmelsen indgås for en periode, der rækker ud over det enkelte finansår på trods af den almindelige forudsætning i budget- og bevillingssystemet om, at bevillinger er étårige og at dispositioner over bevillinger derfor *som udgangspunkt* må holde sig inden for denne étårige tidshorisont.

Efter bestemmelsen vil leasing være lovlig, hvis den vedrører en periode, der er kortere end formuegodets levetid, forstået som økonomisk levetid, faktisk/fysisk levetid eller (f.eks. specielt for edb–udstyrs vedkommende) teknoligisk levetid.

Det bar altid været Finansministeriets opfattelse, at leasing *kan* vatre en god løsning for en statsinstitution, der på forhånd kan påregne alene at skulle bruge et formuegode en vis begrænset periode og/eller til en bestemt opgave, men som ved periodens afslutning eller når opgaven er løst ikke vil vil stå tilbage med besværet eller risikoen for at kunne komme af med det pågældende formuegode igen.

Formålet med bestemmelsen er imidlertid at forbyde én bestemt slags leasing, nemlig den leasing, der *reelt* erstatter køb eller anlæg (jvf. herved bestemmelsens sidste forklarende punktum) og hvor staten gennem en aftale, der på papiret tager sig ud som en lejeaftale, i virkeligheden kommer til at finansiere "udlejerens" anskaffelse af det pågældende formuegode. En sådan skjult finansicringssituation foreligger, hvis der aftales en leje- eller leasingperiode, der løber over hele den økonomiske eller driftsmæssige levetid, der kan være både den faktisk/fysiske levetid eller den teknologiske levetid.

Når henses til bestemmelsens formål må den "økonomiske" levetid bestemmes som den periode i hvilken erhvervelses-, fremstillings- eller anlægsomkostningerne afskrives over driften.

Baggrunden for at den nævnte type leasing er forbudt er den enkle købmandsmæssige betragtning, at det er en dårlig forretning for staten at lade sine anskaffelser og anlzg finansiere af diverse "udlejere", entreprenørfirmaer eller andre finansieringskilder, fordi ingen af disse må formodes at være i stand til at låne på så prisbillige vilkår, som staten selv er i stand til.

Den pågældende budgetvejledningsbestemmelse indeholder ingen passus om finansudvalgsforelxggclse, for systemet i bestemmelser er, at *enten* er der tale om den for staten uøkonomiske, forbudte form for leasing *eller også* er der tale om den fra et statskassesynspunkt hensigtsmæssige forrn, der ikke har karakter af et købs- eller anlasgssubstitut, og i sidstnævnte tilfælde kan den pågældende statsinstitution indgå aftalen på egen hånd og uden forelæggelse for hverken Finansministeriet eller Finansudvalget.

Derfor er det korrekt, når det i statsrevisorernes påtegning på rigsrevisionsberetningen om DSB's dispositioner indledningsvis påpeges, at

> *"Statsrevisorerne er opmærksomme på DSB's særlige bevillingsretlige stilling som statsvirksomhed, og at indgåelse af aftaler om leje, leasing og charter formelt ikke strider mod reglerne om leasing i Finansministeriets Budgetvejledning.'*

Det er ialt korrekt, hvis man ikke sammenkæder påtegningens første og andet led: at der ikke er noget problem i relation til Budgetvejledningens regelsæt skyldes ikke "DSB's særlige bevillingsretlige stilling som statsvirksomhed". Det skyldes de helt *almindeligt gældende* leasingregler.

Køb eller leasing af færgerne Ask og Urd ?

1. Indledning.

1 det følgende er med udgangspunkt i samarbejdsaftalerne mellem DSB og Blæsbjcrg sogt beregnet under hvilke omstændigheder leasing er et fordelagtigt alternativ til køb af færgerne.

Det er forudsat, at DSB kun har brug (or færgerne i otte år, fra 1990 til 1998. Efter salget af Klim og Pars i 1990 er der derfor principielt to muligheder:

- køb af færgerne og videresalg efter otte år;

  eller leasing af færgerne i dc one år.

Fordelene ved leasing er især, at DSB ikke har risikoen og besværet med at afhænde færgerne i 1998. Ulempen ved leasing cr tilsvarende dc meromkostninger til finansiering m.v., som cn leasing-giver normalt skal have dækkct.

Leasingkontraktcrne for Ask og Urd friholder DSB for den risiko, at fæTgerne i 1998 sælges til en lavere pris end:

35 pct. af basisprisen fratrukket prisgarantien.

Dertil kommer, at DSB ikke har besvær og omkostninger ved at sælge færgerne. Dette forhold er ikke søgt prissat.

DSB's omkostninger for at blive friholdt for denne risiko består primært af:

mer-rentc i forhold til statslig låneoptagelse;

og kommission til Blæsbjerg.

Dertil kommer, at DSB skal betale en totalforlis- og krigsforsikring. Dette forhold er ikke søgt prissat, idet staten som selvforsikrende ved køb indirekte ville betale forsikringspræmie, og at det i givet fald kun ville være relevant at medregnc forsikringsselskabernes fortjeneste-andel.

6. kontor KBP
J.nr,

Dettc notat sammenstiller DSB's mindre risiko - jf. leasingaftalerne - med omkostningerne herved, som forholdene kunne forudses i sommeren 1990

2. **Forudsætninger.**

Der er gjort en række forudsætninger for den efterfølgende beregning. Det er.

100 US-dollar = 600 dkr., svarende til valutakursen ultimo august 1990.

Statslig lånerente på 10,59 pct. p.a., svarende til renten på den gennemsnitlige statsobligation med en løbetid p5 10 år ultimo august 1990.

- Leasing-giverens finansiering sker i form af sericlån med primoafdrag.

  Obligationslån fra Dansk Skibskreditfond til en rente på 10 pct. p.a. tillagt 1 pa. i garantipræmie, ialt 11 pct. p.a., svarende til forholdene i august 1990.

  Mer-renten for såkaldte hjemmemarkedslån forudsættes at være 0, idet lånet er subsidieret, og renten derfor kan sættes til den statslige lånerente.

  Gennemsnitlig 6-måneder CIBOR-sats på 10,55 pct. p.a., svarende til forholdene ultimo august 1990.

- Diskonteringsfaktor på 10,59, svarende til den statslige lånerente.

3. Forhold fra leasingaftalerne m.v.

En række forhold fra leasingaftalerne m.v. indgår i den efterfølgende beregning. Det er:

Basisprisen er defineret som anskaffelsespris med tillæg af anskaffclsesomkostninger.

- Basispris for Ask er 19,9 + 1,0 = 20,9 **mill.** US-dollar, og basispris for Urd er 22,075 + 0,525 = 22,6 mill. US-dollar. Basisprisen for begge færger er dermed på 43,5 **mill.** US-dollar, svarende til 261 mill. dkr.

  Ombyggingsomkostningerne umiddelbart efter leasingen er anslået til 60 mill. dkr. pr. færge og dermed 120 mill. kr. for begge fær-

ger. Basispris og ombygningsomkostninger for begge færger er således 381 mill, kr

Leasingperioden er otte år. Ved fastsættelsen af charterhyren er forudsat, at gælden i færgerne er nedbragt fra 381 mill. kr. til 91,35 mill. kr. i 1998, svarende til 35 pct. af basisprisen.

- Blæsbjerg skal hvert år i leasingperioden have 1,8 mill. kr. pr. færge i kommission og dermed 3,6 mill. kr. for begge færger.

- DSB er forpligtet til at betale op til 10 pct. af basisprisen, såfremt færgerne i 1998 ikke kan sælges for et beløb svarende til mindst 35 pct. af basisprisen. Denne prisgaranti kan således maksimalt udgøre 26,1 mill. kr.

- Leasing-givers finansiering er i samarbejdsaftalerne forudsat bestående af: 56 pct. obligationslån fra Dansk Skibskreditfond, 24 pct. hjemmemarkedslån og 20 pct. banklån med variabel rentesats. Banklånets rentesats er forudsat fastsat et halvt år ad gangen som 6-måneder CIBOR plus en mindre marginal - jf. aftalen "fx. 1/8 pct.-point".

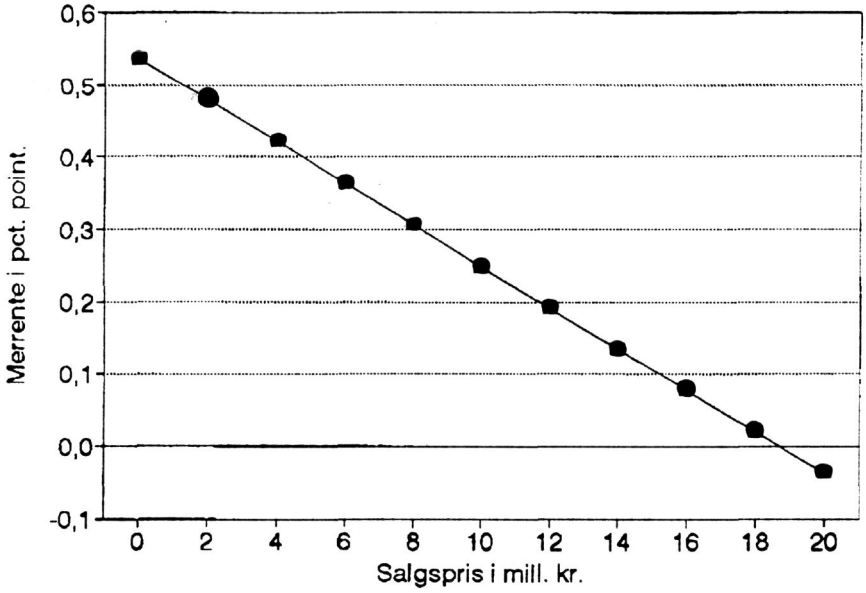
4. Merrente og salgspris for færgerne i 1998.

Leasingkontrakterne friholder - som nævnt - DSB for den risiko, at færgerne i 1998 sælges til en lavere pris end 35 pct. af basisprisen fratrukket prisgarantien. Det svarer til en salgspris på 65,25 mill. kr. - eller lavere for begge færger.

DSB's omkostninger for at blive friholdt består - som nævnt - primært af mer-rente i forhold til statslig låneoptagelse og den årlige kommission til Blæsbjerg på 3,6 mill. kr.

Den mer-rente, der er plads til - for at leasing-muligheden er et økonomisk fornuftigt alternativ til køb, afhænger af den samlede salgspris i 1998. Nedenstående figur sammenstiller på dette grundlag mer-rente og samlet salgspris i 1998.

Den sammenvejede rente for den forudsatte private finansiering er 10.85 pct. p.a. Det svarer til en mer-rente på 0,26 pct.-point.

På baggrund af forudsætningerne i dette notat vil leasing være et fornuftigt alternativ til køb, såfremt den samlede salgspris i 1998 er under 10 mill. kr.

Mulig merrente
ved forskellige salgspriser