

sikringspræmien 1 pct. af forsikringssummen, hvad enten forsikring tegnes direkte hos Kgl. Brand eller gennem KGH i Kgl. Brand. Denne præmiesats var gældende i 1975 og gælder fortsat i 1976.

KGH må imidlertid samtidig med beklagelse bekræfte, at KGH's godsekspektion i Ålborg over for Marstal Yacht- og Skibssalgsbureau i september 1975 har opgivet præmien til $2\frac{1}{4}$ pct. Denne fejlagtige oplysning beror på, at man ikke har været opmærksom på, at der for fiskerkuttere gælder en anden og lavere tarifiering end for både, pramme og lignende. Medens præmien for fiskerkuttere som anført andrager 1 pct., udgør den for andre både, pramme m. v. $2\frac{1}{4}$ pct.

Når dette er sagt til brug i forbindelse med udarbejdelsen af ministerens svar, beklager vi samtidig at måtte oplyse, at når der er givet fejlagtig oplysning om præmiens størrelse, så skyldes det, at KGH's fragtregulativ til trods for årlig revision fortsat er forkert på dette punkt, idet den tilforhandlede særlige præmiesats for fiskerkuttere ikke er medtaget i regulativet — tværtimod figurerer fiskerkuttere i regulativet stadig under satsen $2\frac{1}{4}$ pct. i præmie. Dette forhold har af flere grunde bl. a. revision af præmieberegning både i KGH og i Kgl. Brand ikke givet anledning til, at der ved aktuelle transporter er betalt for meget for forsikringen, men at det er overordentlig uheldigt, at transportkunder, der rettede forespørgsler, har fået vildledende oplysninger, hverken kan eller skal bortforklares.

Det siger sig selv, at KGH omgående har rettet det uheldige forhold“.

3) Pkt. 17 i mit brev af 11. juni 1976 til folketingsudvalget.

I svaret til udvalget nævnes, at bortset fra et helt specielt forsøg i 1972 overgår alle fiskerskibe ved ejerskifte mellem Danmark og Grønland direkte til den grønlandske fisker.

Albertsen benægter dette, idet han anfører, at Branlaco A/S i flere tilfælde har fået udstedt skibsskøde, hvorefter fartøjet videresælges til en grønlandsk fisker.

Ved besvarelsen af spørgsmål 17 er jeg gået ud fra, at folketingsudvalget ønskede oplysning om, hvorvidt de i Danmark indkøbte fartøjer allerede ved salget i Danmark var købt af en grønlandsk fisker, eller om de var købt med senere salg for øje til en grønlandsk fisker, som måtte være interesseret, når fartøjet blev udbudt til salg i Grønland. Som spørgsmålet er formuleret og i den sammenhæng spørgsmålet er stillet, måtte jeg derfor gå ud fra, at der ønskedes oplysning om de faktiske forhold og ikke kun om den formelle registrering i skibsregistret af adkomsten til fartøjerne.

Som det er anført i mit brev af 11. juni 1976 til udvalget, må proceduren opfattes således, at fartøjet i de handler, hvori Branlaco har været involveret, rent faktisk er overgået direkte til den grønlandske fisker.

Købsproceduren er kort beskrevet, at i de tilfælde, hvor Branlaco efter fiskerens ønske står som mægler, indgås der to kontrakter, dels mellem Branlaco og værftet, dels mellem Branlaco og fiskeren.

Kontrakten mellem Branlaco og værftet indeholder en specifikation af fartøjets data, og kontrakten mellem fiskeren og Branlaco indeholder et tilsagn fra Branlaco om at levere fartøjet på de vilkår, der er aftalt med værftet, herunder at fiskeren overtager fartøjet i dansk havn og selv afholder udgifterne i forbindelse med opsejlingen til Grønland. I byggeperioden er fiskeren iøvrigt selv i Danmark flere gange for at følge byggeriet.

Fiskeren overtager således reelt fartøjet direkte fra den danske sælger, men Branlaco er formelt i en del af byggeperioden registreret som ejer, men dette er kun en formel registrering, idet Branlaco jo i kontrakten med fiskeren har forpligtet sig til at sælge fartøjet til denne inden for en bestemt frist, ligesom erhvervsstøttelånet er ydet til fiskeren på grundlag af købekontrakten mellem denne og Branlaco.

Kurt Albertsens påstand dokumenterer således alene, at Branlaco for en tid har været registreret som ejer af de omtalte fartøjer, men dette forhold belyser ikke, hvordan fiskeren faktisk kommer i besiddelse af fartøjet.