

Forslag

til

Lov om søtransport af gods til Grønland.

Fremsat den 14. december 1972 af *ministeren for Grønland*.

§ 1. Uden tilladelse fra ministeren for Grønland må der ikke ske søtransport af gods til Grønland med danske skibe eller med fremmede skibe i fart mellem det øvrige Danmark og Grønland.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for søtransport, der

- 1) udføres af fartøjer tilhørende eller charret af danske statsmyndigheder og statsinstitutioner,
- 2) er nødvendig for driften af de dansk-amerikanske forsvarsområder, der er oprettet i henhold til traktat af 27. april 1951 om forsvaret af Grønland.

§ 2. Tilladelsen kan gives for enkelte transporter eller for en bestemt tid og kan bl.a. betinges af:

- 1) at transport af ensartede godsformer sker til samme fragtrate uanset bestemmelsessted i Grønland,
- 2) at der i samme omfang som tilladelse til søtransport af gods til Grønland bevilges, kan pålægges besejlingspligt, og
- 3) at der etableres og vedligeholdes bered-

skabslagre i nærmere bestemte havne og på nærmere bestemte vilkår.

§ 3. Tilladelsen kan tilbageholdes, hvis det må antages, at tilladelsens indehaver ikke er i stand til behørigt at iværksætte eller opretholde den tilladte virksomhed.

§ 4. Til søtransport af gods til Grønland kan der for at opretholde en forsvarlig besejling af hele Grønland af statskassen ydes tilskud til besejlingen af særligt vanskelige områder.

§ 5. For overtrædelser af lovens § 1, stk. 1 kan der idømmes bøde. For overtrædelser, der begås af aktieselskaber, andelsselskaber eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar.

§ 6. Loven træder i kraft den 1. marts 1973.

§ 7. Forslag om revision af loven fremsættes for folketinget senest i folketingsåret 1980-81.

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

Besejlingen af Grønland med stykgods er hidtil i al væsentlighed blevet udøvet af Den kgl. grønlandske Handel, som har haft en pligt til at besejle hele Grønland til samme fragtrater for samme godsformer under den forudsætning, at atlanttrafikken i økonomisk henseende hvilede i sig selv, dog at der til besejlingen af Nord- og Østgrønland har været ydet et særligt tilskud.

M.f.G, j.nr. 0860-102-72.

Princippet om ens fragtrater for ens godsformer har været en væsentlig forudsætning for, at Den kgl. grønlandske Handel har kunnet opretholde en ensprisorning i Grønland, d.v.s., at forbrugeren hos Den kgl. grønlandske Handel har kunnet erhverve den samme vare for samme pris overalt i Grønland.

I forbindelse med stærkt stigende godsmængder specielt til åbentvandsbyerne i Vestgrønland, hvor også de geografiske og klimatiske forhold er gunsti-

gere end i det øvrige Grønland, hvorfor der ikke kræves specielt udstyrede fartøjer, er omkostningerne ved besejlingen af sådanne steder blevet væsentligt lavere end til den øvrige del af Grønland.

Den hidtidige takstpolitik med den samme fragtrate for hele Grønland har betydet, at merindtægter ved besejlingen af åbentvandsbyerne har kunnet anvendes til at holde fragtraten lavere, end omkostningerne ved besejlingen af resten af Grønland egentlig har nødvendiggjort.

Private rederier har set deres fordel i at søge etableret en besejling til åbentvandsområdet, specielt Godthåb. Et privat rederi gennemførte således allerede i 1970 en enkelt besejling af Godthåb, og i 1972 har en sammenslutning af private næringsdrivende i Grønland etableret regelmæssig skibsfart mellem København og Godthåb. Ved en sådan sejlads på en enkelt plads med Godthåbs særlige fordele, kan fragtraten sættes væsentlig lavere end Den kgl. grønlandske Handels hidtidige almindelige grønlandsrate.

Dette betyder, at Den kgl. grønlandske Handel enten må opgive besejling af Godthåb eller sejle til en tilsvarende lav fragtrate.

Såfremt der sker en opsplitning af besejlingen, hvorefter private rederier helt eller delvis overtager søtransporten af gods på Godthåb eller andre rentable ruter, vil Den kgl. grønlandske Handel derfor ikke længere kunne opnå et overskud fra de nævnte ruter til overførsel til de underskudsgivende. En fortsættelse af sejladsen på det øvrige Grønland vil herefter enten nødvendiggøre en forhøjelse af fragsatserne på de mindre fordelagtige ruter eller kræve øgede statstilskud til besejlingen. Samtidig er der ingen garanti for, at en udskillelse af den gunstigere del af besejlingen til private rederier fuldt ud vil komme forbrugerne i de pågældende byer til gode. Derimod må der ydes øgede statsbevillinger til besejlingen, hvis ikke forbrugerne i det øvrige Grønland skal betale for opsplitningen i form af forhøjede fragtrater.

Den hidtidige sociale ligestilling på dette område taler for opretholdelse af besejlingens enhed.

En enhed i besejlingen synes herudover at sikre, at forbrugerne på landsplan opnår den billigste befragtning ved de generelle økonomiske fordele, der kan opnås ved stordrift gennem større fleksibilitet og omfattende godsplanlægning. Denne vil kunne blive forstyrret, hvis der var frihed til at foretage en ukoordineret besejling til rater, der er uafhængig af udgifterne andetsteds. I denne forbindelse skal også nævnes betydningen af det effektive samspil mellem atlant- og kystfart.

Stordriften og den tekniske udvikling har bevirket,

at man i større udstrækning går over til gods i ensartet emballage (uniteret gods). Den kgl. grønlandske Handel har således i 1973 chartret unit-load skibe for en 10-årig periode. Opgives besejlingens enhed på nuværende tidspunkt, løbes der en risiko for, at skibenes kapacitet ikke vil blive fuldt udnyttet med samfundsøkonomiske tab til følge.

Bevarelsen af besejlingens enhed kan også ses som en konsekvens af den trufne beslutning om udflytning af Den kgl. grønlandske Handels besejlingsafdeling til Aalborg. Opgiver man besejlingens enhed, risikerer man, at beslutningen undergraves. Den besejling, der er henlagt til Aalborg, vil blive reduceret, hvis private rederier får adgang til at besejle de større byer, og den etablerede private linie mellem København og Godthåb opretholdes.

På denne baggrund har man fundet det nødvendigt at sikre besejlingens enhed og dermed ens fragtrater overalt i Grønland for samme godsformer ved at kræve, at transport til søs af gods bevares i samlet regie under Den kgl. grønlandske Handel eller anden for hele Grønland dækkende transportorganisation.

En bevarelse af besejlingens enhed, for tiden i Den kgl. grønlandske Handels regie, er anbefalet i betænkning fra arbejdsgruppen vedrørende Den kgl. grønlandske Handels fremtid afgivet december 1971 samt i en vedtagelse fra Grønlandsrådet under dets møderække i januar 1972. Også Styrelsesrådet for Den kgl. grønlandske Handel har anbefalet, at besejlingens enhed sikres opretholdt.

Under henvisning hertil har ministeriet udarbejdet nærværende lovforslag, hvorefter der kræves tilladelse til transport af gods til søs. Lovforslaget er affattet både med henblik på foretagelse af enkeltstående søtransporter af gods til Grønland, og at tilladelse kan gives til en samlet besejling af Grønland, hvorved der tages hensyn til en mulighed for, at Den kgl. grønlandske Handels hidtidige funktioner bliver overtaget af et privat transportselskab. Der kræves dog ingen tilladelse for statsmyndigheder eller statsinstitutioner, hvilket bevirker, at Den kgl. grønlandske Handel uændret kan fortsætte søtransporten af gods til Grønland under de hidtil givne forudsætninger. Tilladelse til anden søtransport af gods til grønlandske havne tænkes kun givet, hvor ladningens karakter, transportens formål eller andre særlige hensyn gør sig gældende. Som eksempel på, hvor tilladelse kan forventes givet, kan nævnes Det grønlandske Olieselskab, der forsyner Grønland med olie.

Lovforslaget er tiltrådt af Grønlands Landsråd.

Lovforslaget påregnes ikke at ville medføre ny administration eller forøgede udgifter for statskassen.

*Til forslagets enkelte paragraffer bemærkes.**Til § 1.*

Bestemmelsen foreskriver, at der skal søges tilladelse til al transport af gods til søs til grønlandske havne indbefattet transport af gods på egen køl, der sker med danske skibe eller med fremmede skibe i fast fart mellem det øvrige Danmark og Grønland.

Stk. 2, nr. 1. Bestemmelsen åbner mulighed for, at Den kgl. grønlandske Handel kan vedblive med under de allerede foreliggende forudsætninger at varetage den samlede transport af gods til Grønland, og at andre statsmyndigheder, f.eks. Fyrvæsenet og Forsvaret kan fortsætte med forsyningen af egne institutioner i Grønland efter de hidtidige retningslinier.

Stk. 2, nr. 2. I henhold til den i København den 27. april 1951 undertegnede overenskomst i henhold til Den nordatlantiske Traktat mellem regeringerne i Kongeriet Danmark og Amerikas Forenede Stater om forsvaret af Grønland har Amerikas Forenede Stater ret til at etablere og vedligeholde varelagre.

Til § 2.

Bestemmelsen åbner mulighed for indsættelse af vilkår ved f.eks. tilladelse til en samlet besejling af Grønland, hvor det offentlige må sikre, at besejlingen gennemføres på økonomisk forsvarlig vis, og at der ved udarbejdelse af besejlingsplanerne indhentes licitationstilbud fra interesserede rederier. Ved bevilget tilladelse til søtransport af gods til Grønland kan det udover de opregnede betingelser som eksempel nævnes, at det vil være ønskeligt, at der kan pålægges en forpligtelse til i videst muligt om-

fang at uddanne grønlandsk personale samt forpligtelse til at indsende statistiske oplysninger til Ministeriet for Grønland.

nr. 1. Bestemmelsen tager især sigte på tilfælde, hvor der bliver tale om en besejling af hele Grønland. Som eksempel kan nævnes, at Den kgl. grønlandske Handels transportsektion overgår til et privat aktieselskab, som overtager de med besejlingen af hele Grønland forbundne forpligtelser.

nr. 2. Pålæggelse af besejlingspligt i samme omfang som tilladelse gives vil i visse tilfælde være en nødvendighed for at sikre, at tilstrækkelige forsyninger kan nå frem til den grønlandske befolkning; især tager bestemmelsen dog sigte på tilfælde, hvor der kan blive tale om besejling af hele Grønland.

nr. 3. Traditionelt er driften af pakhus i Grønland indgået som et led i besejlingen af Atlanterhavet. På grund af anlægsudgifterne hertil vil det fortsat være mest hensigtsmæssigt, at driften af pakhusene som store rationelle enheder sker i kombination med godstilsførsler til byerne. En sådan betingelse vil være relevant for tilladelse til udøvelse af den samlede besejling af hele Grønland, og såfremt der undtagelsesvis skulle gives tilladelse til besejling af gods til en bestemt lokalitet i Grønland.

Til § 4.

Der er til besejlingen af de særligt vanskelige områder ydet tilskud med den motivering, at rateniveauet ellers vil blive for højt, såfremt man pålignede den samlede besejling de for disse områder afvigende omkostninger. Til dette formål er der gennem de sidste 5 år på de årlige finanslove under § 2.08.05 ydet følgende tilskud:

	1966	1967	1968	1969	1970
Kystfarten	6.300.992	6.993.058	10.497.613	12.600.831	13.206.220
Nord- og Østgrønland incl. islodsning	928 546	693.107	666.081	1.593.102	726 289
Atlantfarten	35.817	÷ 13.247	÷ 22.069	752.834	567.293
	7.265.355	7.672.918	11.141.625	14.946.767	14.499.802

Til § 6.

Et så tidligt muligt ikrafttrædelsestidspunkt er ønsket under hensyn til, at Den kgl. grønlandske Handel fra 1. januar 1973 påbegynder regelmæssige afskibninger af varer fra Aalborg havn til Grønland.

Til § 7.

Revisionsbestemmelsen er indsat under hensyn til, at det formentlig gennem de praktiske erfaringer, som indvindes ved administration af loven, vil blive aktuelt at ændre loven og herved evt. lovfæste den ved administrationen dannede praksis; herved tænkes der især på gennemførelse af en egentlig koncessionsordning.