

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 etablere 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.