



Medlem af Inatsisartut  
Justus Hansen  
/Her

**Vedr.: Svar til § 36, stk. 1 spørgsmål nr. 2010-125**

18. juni 2010  
Sagsnr. 2010-032210  
Dok. Nr. 401078

Kære Justus Hansen,

Postboks 909  
3900 Nuuk  
Tlf. (+299) 34 50 00  
Fax (+299) 34 54 10  
E-mail: iaan@nanoq.gl  
www.nanoq.gl

Lad mig indledningsvis takke dig for dine spørgsmål:

**1. Hvorfor kan eller må udenlandske skibe – primært fra Island – ikke anløbe Tasi-  
ilaq uden for Royal Arctic Line's sejlsæson?**

**SVAR:** Som ansvarlig for forsyningsområdet er jeg meget interesseret i, at vi til stadighed diskuterer, hvordan vi inden for de økonomiske rammer, vi har, sikrer bedst mulige forsyninger til alle borgere, uanset om disse er bosiddende i byer eller bygder, i Vest- eller Østgrønland. Jeg vil derfor gerne takke dig for at sætte fokus på de problematikker, der er i forbindelse med leveringen af forsyninger til Østgrønland.

Af Landstingsforordning nr. 16 af 30. oktober 1992 om søtransport af gods til, fra og i Grønland § 4, stk. 2, kan en tilladelse til søtransport gives som eneret.

Denne eneret er givet til Royal Arctic Line A/S (RAL). Andre rederier må derfor ikke som udgangspunkt fragte gods til, fra og i Grønland, som kan fragtes med Royal Arctic Line, heller ikke uden for Royal Arctic Line's sejlsæson.

Naalakkersuisut godkender hvert år Royal Arctic Line's mastersejlplan. Da det er forbundet med store omkostninger – både for RAL og modtagerne af gods – at aflyse anløb pga. is, er Royal Arctic Line i planlægningen nødt til at lægge det første anløb så sent som muligt, så sandsynligheden for is er mindst.

Jeg har dog fuld forståelse for, at det for dem, der bor i Østgrønland, kan opleves som uretfærdigt kun at modtage forsyninger 2 gange årligt, når der er andre rederier, der har ytret ønske om at transportere forsyninger uden for Royal Arctic Line's sæson.

Dette vil dog kræve en opsigelse af koncessionen, der kun kan opsiges af Naalakkersuisut eller Royal Arctic Line i december hvert år med 2 års varsel.

Vi vil gerne medtage dit synspunkt i vores overvejelser næste gang vi skal forny koncessionsaftale med Royal Arctic Line.

Imidlertid sikrer koncessionen, at yderdistrikterne er garanteret regelmæssige forsyninger uden subsidiering fra Landskassen.

Der er således mange – og ofte modstridende – hensyn at tage, hvorfor det kræver en grundig analyse, før det evt. besluttes at ændre på koncessionsvilkårene for godssejlad. Det er hensigten, at Transportkommissionens arbejde skal bidrage hertil. Det er dog min opfattelse, at der også fremadrettede vil være behov for en regulering af godssejlad for at sikre forsyninger til tyndtbefolkede yderområder.

## **2. Hvad er årsagen til, at flyfriske varer fra Island ikke kan blive bragt til de lokale handelsdrivende i Østgrønland med det samme?**

**SVAR:** Air Greenland er i henhold til Aftale om helikopterflyvning i Ammassalik distriktet 2006-2010 forpligtet til at opretholde en beflyvning, der imødegår efterspørgslen på befording af brevpost, passager, pakkepost og fragt i Østgrønland i nævnte prioritet.

Da fragt således har laveste prioritet, kan det betyde en ventetid på fragt. Air Greenland har oplyst, at der typisk er en ventetid på et par dage. Til sammenligning er der normalt 1 dags ventetid på fragt i Kangerlussuaq. Den længere ventetid i Østgrønland skyldes, at Air Greenland ikke har mulighed for at planlægge den videre transport, da selskabet ikke har forhåndskendskab til, hvor store mængder fragt der transporteres med Air Iceland. Lokale handlende er imidlertid velkommen til at orientere Air Greenlands charterafdeling. Air Greenland vil herefter forsøge at tage hensyn til den forventede fragtmængde i selskabets planlægning, så fragten kommer hurtigere frem til modtageren.

Adspurgt har KNI A/S oplyst, at Pilersuisoq bestiller frugt og grønt fra Island og selv henter det i heliporten i Tasiilaq.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen