



Medlem af Inatatsisartut,, Siumut  
Aleqa Hammond  
-/ HER

## Besvarelse af § 37-spørgsmål nr. 2012-240 vedrørende Royal Arctic Line (RAL)

16. november 2012  
Sagsnr. 2012-075397  
Dok. Nr. 1068552

Kære Aleqa Hammond

Tak for de fremsendte spørgsmål. Besvarelserne fremgår af nedenstående.

Da samtlige dine spørgsmål berører RAL's drift, har min administration indhentet nedenstående oplysninger hos RAL.

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

### 1. Hvad er grunden til, at Royal Arctic Line (RAL) har chartret et forsyningskib fra et andet rederi?

Problemer på værftet P+S Werften i Stralsund i Tyskland gør, at der ikke er leveret et skib på 606 TEU til erstatning for skibet Arina Arctica på 250 TEU. Arina Arctica blev taget ud af drift i 1. kvartal og sat til salg.

Til at dække den manglende levering fra værftet og opretholde den regelmæssige forsyning i højsæsonen, hvor godsmængderne overstiger RALs kapacitet mellem Aalborg og Grønland, har RAL indchartret et skib. I år er dette sket i et meget begrænset chartermarked. Derfor er der kun meget få skibe, der dels har den rigtige størrelse, dels er udstyret med kraner. I første omgang chartrede rederiet Vega Stockholm til to rejser. Vega Stockholm havde ingen kraner, og skibet kunne kun losses ved hjælp af et andet skibs kraner, hvilket var en meget besværlig og langsommelig proces.

Vega Saggiarius fra samme rederi skulle afløse Vega Stockholm til resterende rejser året ud. Vega Saggiarius er et moderne og helt nyt containerskib og et af de få skibe i denne størrelse, der er udstyret med kraner. Men skibet havarerede som bekendt som følge af fejlnavigering, og rederiet Vega og skibets assurandør besluttede at erklære havari grosse (for forklaring se nedenfor), hvor alle ladningsejere skal bidrage til at betale for bjærgning.

Havarier en bestemmelse i den internationale sølov. Den tillader en reder og reders assurandør at kræve omkostninger til bjærgning fordelt mellem rederi-, laste- og fragtinteresserne i forhold til de respektive værdier. Dette udføres af en såkaldt dispachør. I dette tilfælde er det Schlimme & Partner fra Hamborg, der er udpeget af reder, assurandør og bjærgningsselskab.

Er ladningsejer ikke forsikret, skal der stilles et depositum over for dispachør for at få varer udleveret. Har ladningsejer en transportforsikring, er disse omkostninger dækket

af forsikringen, og forsikrings-selskabet udreder hele sagen med dispachør, hvilket dog ofte kan tage flere år.

Dispachøren har beslaglagt alt godset fra Vega Saggiarius. Denne frigiver løbende godset, når der er opnået aftale med ladningsejer eller ladningsejers forsikrings-selskab om depositum.

Det var ikke muligt at finde en erstatning for Vega Saggiarius. Derfor besluttede RAL at aktivere det gamle skib Arina Arctica igen. Mary Arctica blev indsat på atlantfarten, og Arina Arctica erstattede Mary Arctica, som feeder langs kysten.

Dette er ikke optimalt, da hverken Mary Arctica eller Arina Arctica har den fornødne kapacitet til disse opgaver i højsæsonen.

Da kapacitetstilpasningen til de forskellige sæsoner er meget krævende, er charterskibe ikke noget nyt fænomen. Hvis selskabet ikke benytter charterskibe i højsæsonen, vil det betyde, at RALs egen flåde skal udvides med flere skibe, hvilket vil medføre store omkostninger til overkapacitet i lavsæsonen.

Samtidig oplyser RAL, at hvis de forventede prognoser for godsudviklingen holder stik, så vil der i lighed med i år komme flere charterskibe. Desuden kan der forventes ekstra omkostninger og på sigt også stigninger i fragtraterne, når RAL skal øge kapaciteten, da disse prognoser tegner et billede af større godsmængder i højsæsonen og stagnation i lavsæsonen. Derfor arbejder selskabet fortsat med en strategi om indchartring af skibe til at løfte den manglende kapacitet i højsæsonen – frem for en omfattende og omkostningstung overkapacitet i lavsæsonen. Denne strategi må fortsættes frem til etablering af en ny og større transithavn i Nuuk. Transithavnen vil kunne afhjælpe dette forhold, da der til den tid vil kunne indsættes større skibe, hvor overkapaciteten er knap så dyr som ekstra skibe. Dette vurderes af selskabet at være den økonomisk forsvarlige strategi. (Der kan ikke indsættes større skibe for nuværende, da havnekapaciteten er for lille til større skibe.)

## **2. Har RAL mistet penge i forbindelse med, at man trak det chartrede skib fri fra et skær?**

RAL har haft ladning om bord på Vega Saggiarius i form af det brændstof, skibet havde i tankene, nogle containeråb samt i alt 188 containere, hvoraf de 90 var tomme containere. Dette udstyr repræsenterer en værdi, som indgår i havari grosse-beregningen. Men RAL har haft både brændstof, åg og alle containere forsikret, og det er derfor forsikrings-selskaberne, der betaler for havari grosse.

For at afhjælpe kunderne bedst muligt afholder RAL alle omkostninger forbundet med den løbende udpakning og ompakning af frigivne forsendelser samt transport til slutdestinationen, hvilket sker løbende lige nu på havnen i Nuuk. Dette medfører ekstra omkostninger for RAL, som rederiet har valgt at absorbere, så kunderne ikke får ekstraregninger i denne forbindelse.

**3. Hvor mange penge blev der brugt for at trække skibet fri fra skæret, og hvor stor en ekstraregning fik de kunder, som ikke har forsikret deres forsendelser i den forbindelse?**

Det efterspurgte beløb til at trække skibet fri fra skæret og øvrige udgifter i forbindelse med havari grosse er langt fra endeligt opgjort. Desuden er det et anliggende udelukkende mellem rederiet Vega, repræsenteret af en assurandør, og bjærgnings-selskabet, Smit Salvage. RAL forventer således ikke at blive præsenteret for et endeligt regnskab. RAL forventer blot at få dokumentation for, at den samlede regning ikke er mindre end det beløb, der opkræves hos RAL samt hos de øvrige ladningsejere og deres forsikrings-selskaber. RAL kender i øvrigt ikke den samlede værdi af det gods, der var om bord, da værdien ikke oplyses i forbindelse med transporten, medmindre ladningsejer tegner en transportforsikring gennem RAL.

RAL har fået oplysninger fra skibets assurandør og den dispachør, der i overensstemmelse med den internationale lovgivning, som regulerer området, er udpeget til at beregne havari grosse-betalinger. Her fremgår det, at alle ladningsejere præsenteres for et krav på 80 % af ladningens værdi. Et beløb, der normalt udredes af ladningsejers forsikrings-selskab, når godset er forsikret. Uheldigvis har en række ladningsejere fravalgt at tegne en transportforsikring. De må derfor selv betale de 80 % af godsets værdi for at få godset udleveret.

Det skal dog bemærkes, at RAL oplever, at flere mindre forsendelser er frigivet uden krav om et bidrag til havari grosse. Dette skyldes beløbets lave størrelse. Hvilke forsendelser, der frigives uden krav om betaling, er der ikke noget generelt svar på. Alle sager vurderes individuelt af dispachøren, der i overensstemmelse med loven, alene træffer beslutninger. RAL oplever, at gods til en værdi af omkring DKK 2.000,00 bliver frigivet uden krav om betaling.

Hvis det endelige regnskab mod forventning viser, at der er opkrævet for mange penge hos ladningsejerne, vil disse blive betalt tilbage på det pågældende tidspunkt. Hvis man kigger på erfaringerne fra det internationale transportmarked, skal det dog understreges, at udbetalingstidspunktet meget vel kan ligge et stykke ude i fremtiden. I lignende sager med mange forsikrings-selskaber involveret er det således ikke usædvanligt med en sagsbehandlingstid på op til fire år.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen