

TILLÆGSBETÆNKNING
Afgivet af Erhvervsudvalget
Vedrørende:

**Forslag til: Inatsisartutlov nr. xx af yy 2013 om ændring af inatsisartutlov nr. 25 af 18. december 2012 om bygge- og anlægsarbejder ved storskalaprojekter (storskalaloven).
(Medlem af Naalakkersuisut for Erhverv og Råstoffer)**

Afgivet til forslagens 3. behandling

Erhvervsudvalget har under behandlingen bestået af:
Inatsisartutmedlem Knud Kristiansen (Atassut)
Inatsisartutmedlem Jens B. Frederiksen (Demokraterne)
Inatsisartutmedlem Ruth Heilmann (Siumut)
Inatsisartutmedlem Kalistat Lund (Inuit Ataqatigiit)
Inatsisartutmedlem Aqqaluaq B. Egede (Inuit Ataqatigiit)

1. Om baggrunden for afgivelse af tillægsbetænkning

Royal Arctic Line har i et brev af 20. november 2013 rettet henvendelse til medlemmerne af Inatsisartut, og henledt opmærksomheden på, at lovbemærkningerne til § 13 i Forslag til Inatsisartutlov om ændring af Inatsisartutlov om bygge- og anlægsarbejder ved storskalaprojekter (Storskalaloven) efter Royal Arctic Lines mening, ikke er fuldt træffende. Det påpegede problem omfatter **ene og alene** lovbemærkningerne til bestemmelsen.

Beklageligvis er oplysningerne i brevet fra Royal Arctic Line først tilgået udvalgets medlemmer og Bureau for Inatsisartut samme dag, som lovforslaget blev forelagt Inatsisartut til 2. behandlingen, mere end 2 måneder efter at høringsfristens udløb og lovbemærkningerne er lagt ud på Inatsisartuts hjemmeside. Udvalget har noteret sig, at Royal Arctic Line i den måned der er gået fra lovbemærkningerne er lagt ud på hjemmesiden, og til lovforslaget blev 1. behandlet i Inatsisartut ikke fandt anledning til at fremkomme med de nu fremsatte bemærkninger til Inatsisartut.

Forud for 1. behandlingen af et lovforslag er det muligt at ændre i lovbemærkningerne gennem omdeling af et såkaldt rettelsesblad. Denne mulighed kan dog kun benyttes, indtil førstebehandlingen er gået i gang.

På nuværende tidspunkt er det således ikke teknisk muligt at rette i lovbemærkningerne. Det er heller ikke muligt at fremsætte ændringsforslag til lovbemærkningerne.

Det er blandt andet af denne grund, at det er så vigtigt, at høringsparter rettidigt afgiver fyldestgørende høringssvar.

Når dette er sagt, skal Erhvervsudvalget dog takke for at være blevet gjort opmærksom på problemstillingen.

Lovbemærkninger har to formål: For det første tjener lovbemærkninger som en del af Inatsisartut's beslutningsgrundlag. Lovbemærkningerne beskriver, hvad der er hensigten med lovforslaget, og de beskriver lovforslagets betydning og konsekvenser. For det andet tjener lovbemærkningerne som et fortolkningsbidrag for myndigheder, domstole og andre brugere af loven.

Udvalget ønsker med nærværende tillægsbetænkning at tilvejebringe et supplerende fortolkningsbidrag til forståelse af lovforslagets § 13, og samtidig sikre Inatsisartut et korrekt og fyldestgørende beslutningsgrundlag forud for 3. behandlingen af lovforslaget.

2. Udvalgets behandling af forslaget

Udvalget har i forbindelse med behandlingen af lovforslaget forud for dettes 3. behandling i Inatsisartut fremsendt forskellige spørgsmål i forbindelse med Royal Arctic Lines brev til Naalakkersuisut, samt haft Naalakkersuisoq for Erhverv og Råstoffer i samråd. Royal Arctic Lines brev, udvalgets spørgsmål samt Naalakkersuisut's svar herpå er vedlagt denne tillægsbetænkning som bilag. På mødet fremlagde Naalakkersuisoq endvidere en fællesudtalelse fra Royal Arctic Line og Naalakkersuisut dateret 22. november 2013. Fællesudtalelsen er fremkommet på baggrund af et møde mellem parterne. Fællesudtalelsen vedlægges som bilag til denne betænkning. Udvalget finder, at et sådant afklarende møde, passende kunne have været afholdt på et væsentligt tidligere tidspunkt i processen.

Udvalget har på baggrund af det afholdte samråd forstået Naalakkersuisuts lovbemærkninger således, at man ikke heraf kan konkludere, at RAL ikke råder over tekniske kompetencer. Bemærkningen skal ses i sammenhæng med, at der vil være tale om en situation hvor man skal konkurrere med store internationale rederier, som er vant til at agere i stærkt konkurrenceudsat fragtmarked, ligesom RAL formentlig ikke råder over den fornødne flåde til sådanne transporter.

Udvalget finder på baggrund af ovenstående at RAL's interesser fremadrettet forsat bør løftes i det igangværende IBA arbejde. Således at det i et løbende samarbejde med rederiet konkret kan klarlægges hvilke transportopgaver, rederiet har kapacitet til at løse i forbindelse med et

storskalaprojekt.

Udvalget konstaterer endvidere, at såvel Royal Arctic Line som Naalakkersuisut under ovennævnte møde, er blevet enige om at tilstræbe, at RAL's virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag sikres opgaver som rederiet kan løfte og indenfor rammerne af international skibsfart ved kommende storskalaprojekter. Udvalget glæder sig over at Naalakkersuisut gennem kommende forhandlinger af IBA-aftaler vil sikre, at der tilkommer opgaver til RAL.

Udvalget finder det på denne baggrund ikke nødvendigt at foretage yderligere i sagen.

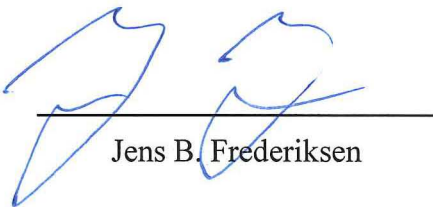
3. Udvalgets indstilling

Med disse bemærkninger indstiller et enigt Erhvervsudvalg forslaget til 3. behandling, i den efter 2. behandlingen foreliggende form.

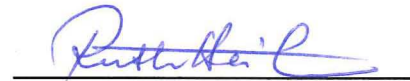


Knud Kristiansen

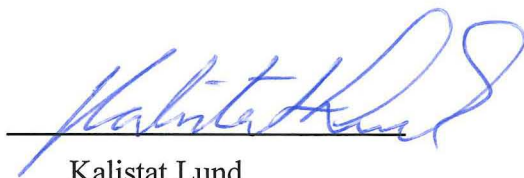
Formand



Jens B. Frederiksen



Ruth Heilmann



Kalistat Lund



Aqqaluaq. B. Egede

Nuuk:
20.11.2013

Hvorfor takker BMP og Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked nej til sikre indtægter til Grønland i forbindelse med storskalaprojekter? Og skal det nej baseres på misforståelser og urigtige oplysninger?

Kære

Jeg skriver til dig og dine kolleger fordi jeg er både overrasket og bekymret over den rådgivning I har modtaget i forbindelse med §13 – reglerne om søfragt – i loven om storskalaprojekter. Loven som sådan, har vi ikke de store udfordringer med. Men den administration der lægges op til er bekymrende for Grønlands udvikling.

Høringssvar fra Grønlands Arbejdsgiverforening og Royal Arctic Line er afvist af BMP/Departementet. Hvis afvisningen var baseret på fakta kunne det være til at respektere, men det er ikke tilfældet.

Man skriver blandt andet: *"Det skal i den forbindelse bemærkes at RAL er uden erfaring og kompetencer indenfor international søfart."*

Det er i al beskedenhed helt og aldeles usandt, og hvilke motiver der ligger bag en sådan bastant udmelding skal jeg lade være usagt. Det overrasker at embedsfolk der må forventes at arbejde for landets bedste, kan argumentere med noget der så langt fra sandheden.

- Royal Arctic Lines bestyrelse har medlemmer der besidder nogle af de mest betroede poster i førende internationale rederi- og shippingvirksomheder, og besidder således udstrakte kompetencer.
- Tre af Royal Arctic Lines direktører er rederi- og shippinguddannede, og har arbejdet i internationale shippingvirksomheder, herunder med oversøisk erfaring. Der er således også her solid erfaring og kompetencer i selskabet.
- Royal Arctic Lines skibe har anløbet destinationer over hele verden, herunder de største knudepunkter i international skibsfart, Rotterdam, Hamburg, Aberdeen, Middelhavet, Cape Town og andre havne i Afrika samt havne i Canada, Nord- og Sydamerika, og har altid høstet meget ros for veludført arbejde.
- Royal Arctic Line er medlem af Danmarks Rederiforening og besidder poster i adskillige udvalg, herunder to af de vægtigste udvalg: Tekniks udvalg og Erhvervsudvalget. Det skal blandt andet også nævnes at Rigsfælleskabets øverste forhandler hos International Maritime Organisation (IMO) når det kommer til sejlads i arktiske egne, er ansat hos Royal Arctic Line.

Det er således et faktum, at Royal Arctic Line er et rederi der står stor respekt omkring, og som der lyttes til internationalt – men åbenbart ikke i Grønland, hvor vi ejes, og hvor vi hører hjemme. Det er i vores øjne ganske trist.

BMP/Departementet skriver i forbindelse med et forslag om en "First Refusal": *"Hvis man følger forslaget vil det betyde, at det vil være sværere at få rederier til at byde på*

transportopgaverne, og dermed vil transportomkostningerne blive forhøjet til ugunst for projektet." - og: "Det vurderes endvidere, at forslaget vil være i strid med Grønlands internationale forpligtelser til ikke at opsætte tekniske handelshindringer.

Dette er enten skrevet stik mod bedre vidende, eller er et bevis på at BMP/Departementet i givet fald ikke ved hvad princippet omkring "First Refusal" indebærer. "First Refusal" er et anerkendt princip som bruges på en lang række områder, og som ikke vurderes at være en teknisk handelshindring, og ydermere bruges inden for shipping i en af verdens største økonomier, Indien, hvor det har været med til at sikre en stabil økonomi i landets forsyning samt udvikling og sikring af arbejdspladser. Og det har ikke ført til mindre interesse fra internationale rederiers side. For Royal Arctic Line og dermed Grønland betyder det, at vi med en "First Refusal" selv kan vælge om vi kan løfte en fragt til samme pris som det der er det billigste tilbud fra en given transportør. Kun i de tilfælde, hvor Royal Arctic Line vil kunne skabe et økonomisk overskud vil vi udnytte klausulen – ellers ikke. Alle bør have i erindring, at jo bedre en udnyttelse vi har af vore skibe, jo mere vil vi være i stand til at holde fragtraterne som vedrører forsyningerne i ro.

Endelig afviser BMP/Departementet at afgørelser i forhold til lovgivningen kan ligge andre steder end hos Råstofmyndigheden. Men hvad er deres kompetence til at afgøre så vitale spørgsmål som hvad der er en væsentlig meromkostning eller forsinkelse? Hvori består deres kompetencer til at gennemskue et tilbud fra en international shippingvirksomhed?

Med de afvisninger der er kommet fra BMP/Departementet er jeg af den overbevisning at det bliver de internationale virksomheder selv, der kommer til at afgøre hvem der skal stå for transporten.

Inden BMP/Departementet i så bastante vendinger melder ud omkring andres kompetencer – i dette tilfælde Royal Arctic Line – ville det klæde BMP/Departementet at indkalde til et afklarende møde således at eventuelle misforståelser kunne blive ryddet af vejen.


I sidste ende bør det vel være sådan, at såvel BMP/Departementet som Royal Arctic Line har sammenfaldende interesser – nemlig at medvirke til at sikre såvel arbejdspladser som indtægter til Grønland ikke alene omkring storskalaprojekter, men inden for alle nye råstofområder og industrier.

Jeg har fundet det nødvendigt at sende dette brev fordi vi i Royal Arctic Line på ingen måde ønsker at hindre eller begrænse udviklingen, men beslutninger bør tages på et reelt og oplyst grundlag, og med den administration der lægges op til, vil den potentielle indtjening på transport blive trukket ud af landet. Det tror jeg ikke er til Grønlands bedste, og jeg håber du og dine kolleger vil se denne henvendelse i det lys.

Inuissiarnersumik inuulluaqqusillunga/Venlig hilsen

Royal Arctic Line A/S


Jens Andersen
Administrerende direktør


Martha Labansen
Bestyrelsesformand



Til Erhvervsudvalget

Svar på spørgsmål stillet af Erhvervsudvalget i forbindelse med samråd lørdag den 23. november 2013 vedrørende EM2013/105 Storskalaloven.

22-11-2013

Forslag til Inatsisartutlov om ændring af storskalaloven blev under 2. behandling henvist til fornyet udvalgsbehandling.

Erhvervsudvalget har i den anledning indkaldt Naalakkersuisoq for Erhverv og Råstoffer i samråd herunder til afgivelse af uddybede bemærkninger til nedenstående afsnit fra bemærkninger i lovforslaget, der er angivet med kursiv.

Uddybningen og svar er ønsket på baggrund af brev af 20. november 2013 fra Royal Arctic Line A/S til Erhvervsudvalget.

1.

"Hvis man følger forslaget vil det betyde, at det vil være sværere at få rederier til at byde på transportopgaverne, og dermed vil transportomkostningerne blive forhøjet til ugunst for projektet".

Uddybning

Tildeles selskaber herunder Royal Arctic Line 'first right of refusal' til at overtage kontrakter under storskalaloven, der er vundet af andre selskaber, svækkes incitamentet til at afgive tilbud. Derved forringes konkurrencen i Grønland i forhold til andre lande, hvor projekter gennemføres på markedsvilkår, og dermed begrænses muligheden for at tiltrække investeringer og finansiering til Grønland.

En ordning som First Refusal" på sejlads i forbindelse med storskalaprojekter er i strid med principperne i lov om foranstaltninger mod forskelsbehandling indenfor international skibsfart. I denne lov forstås ved forskelsbehandling ordninger med det formål at begunstige egen lands skibe eller andre landes skibe i konkurrencen om søtransport. Loven finder anvendelse på RAL skibe registreret i DIS.

Kompetencen på søfartsområdet er ikke overtaget af Grønlands Selvstyre og Grønland er derfor også forpligtet af de overenskomster Kongeriget Danmark har indgået om skibsfart. Det gælder blandt andet overenskomst af 21. oktober 1974 mellem Kongeriget Danmark og Folkerepublikken Kina om skibsfart m.fl., hvor begge parter forpligter sig til ikke at foretage nogen handling som indebærer flagdiskrimination mod skibe fra den anden part. En ikke overholdelse af denne overenskomst vil kunne udløse handelsmæssige sanktioner mod Grønland og Danmark fra Kina' side.

En af London Minings vigtigste finansieringsmuligheder for jernmineprojektet er China

Development Bank, men finansiering fra banken forudsætter en pakkeløsning med inddragelse af kinesiske underleverandører. I tillæg hertil forudsætter konstruktionsfasens gennemførelse, fragt af konstruktionslementer og andet materiel fra havne i andre dele af verden.

"Derudover indebærer det også en stor risiko for alle øvrige fragtkunder, såfremt RAL indgår tabsgivende transportopgaver".

Uddybning

Af London Minings logistikplan for konstruktionsfasen fremgår en liste over mulige udskebningshavne. Listen omfatter Shanghai, Tianjin og Qingdao (Kina); Montreal, Quebec City og Halifax (Canada); Svedala (Sverige); North Sea port (Belgien); Baltimore og Los Angeles (USA); Altamira, Tampico og Matamoros (Mexico); Helsinki (Finland); Hamborg (Tyskland), Osaka (Japan) samt en tyrkisk havn.

Royal Arctic Lines eget fartområde har været Nordatlantisk koncessioneret rutefart og enkeltstående charteropgaver for andre rederier i Østersøen og Caribien. Det må derfor antages at der vil være en væsentlig forretningsmæssig risiko forbundet med at give sig i kast med fart i Fjernøsten. Gennemfører det selvstyrejede Royal Arctic Line fragtopgaven selvstændigt, er der potentiel risiko for underskud på denne del af forretningen, hvilket kan påvirke selskabets øvrige forpligtelser overfor det grønlandske samfund.

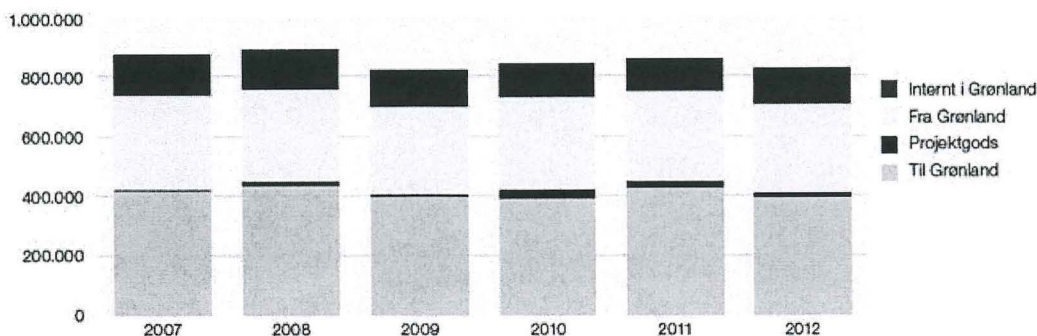
"Det skal i den forbindelse bemærkes at RAL er uden erfaring og kompetencer indenfor international søfart"

Uddybning

Royal Arctic Lines forretning, der er baseret på enekoncession til at drive linjefart til, fra og i Grønland samt mellem Grønland og Reykjavik, Ålborg og en række oversøiske destinationer, har ikke givet Royal Arctic Line erfaring i et globalt stærkt konkurrencepræget marked. Royal Arctic Line oplyser bl.a. i sit årsregnskab, at ud af den totale godsmængde i 2012 på 826.000 kubikmeter, udgjorde den samlede godsmængde til andre lande end Danmark blot 15.804 kubikmeter, hvoraf 14.383 kubikmeter var til Island. Den reelle internationale skibsfart udgjorde således kun ca. 1400 kubikmeter. Det betyder ikke at man kan konkludere at RAL ikke råder over tekniske kompetencer. Bemærkningen skal ses i sammenhæng med, at der vil være tale om en situation hvor man skal konkurrere med store internationale rederier, som er vant til at agere i stærkt konkurrenceudsat fragtmarked.

Royal Arctic Lines erfaring med projektgods, der også vil være aktuel i forbindelse med storskalaprojekter som London Mining og ALCOA, er desuden beskeden, som det fremgår af figur 3, der er hentet fra Royal Arctic Lines Årsrapport 2012.

Godsmængder



"Det vil være alvorligt hvis Grønlands konkurrence evne i forhold til andre minelande skal belastes yderligere ved højere transportomkostninger end omverdenen".

Uddybning

Grønlands har i forvejen et højt omkostningsniveau og anlægsinvesteringerne ved storskalaprojekterne for London Mining og Alcoa på henholdsvis 14 DKK mia. og 20 DKK mia. risikerer at stige, hvorved projekternes rentabilitet, finansiering og dermed gennemførelse bringes i fare.

En af London Minings vigtigste finansieringsmuligheder for jernmineprojektet er China Development Bank, men finansiering fra banken forudsætter en pakkedløsning med inddragelse af kinesiske underleverandører, herunder muligvis transportører. I tillæg hertil forudsætter konstruktionsfasens gennemførelse, fragt af konstruktionselementer og andet materiel fra havne i andre dele af verden.

Alcoa har videre klart givet udtryk for at det er uforeneligt med hensynet til international konkurrenceevne at pålægge projektet direkte eller indirekte omkostninger, der skyldes Royal Arctic Lines transportmonopol og det underliggende hensyn til Grønlands geografi.

Alcoa ønsker således, at selskabet og dets (udenlandske) underleverandører fritages for RAL's koncession både i anlægsfasen og i driftsfasen; men tilkendegiver, at RAL naturligvis kan byde på transportopgaverne i fri konkurrence.

"Der er nok mange rederier, der ikke vil bruge penge på at udarbejde tilbud på transportopgaven hvis et statsejet monopol rederi bare efterfølgende kan tage opgaven, når de kender konkurrentens pris".

Uddybning

Gennem indgåelse af internationale overenskomster er der opstillet rammer for international skibsfart baseret på principper om ligeberettigelse og gensidige fordele landene imellem ved at fjerne forskelsbehandlingsordninger, der begunstiger eget lands skibe til skade for konkurrencen om søtransport.

2.

Udvalget skal udbede sig en nærmere orientering om begrebet "first refusal" samt Naalakkersuisut's begrundelse for, at forslaget vil være i strid med Grønlands internationale forpligtelser til ikke at opsætte tekniske handelshindringer, dette set i forhold til de allerede gældende koncessions bestemmelser i den eksisterende lov om søtransport af gods til, fra og i Grønland. Hvorledes harmonerer Royal Arctics allerede

eksisterende koncessionsaftaler med Grønlands internationale forpligtigelser, og hvad er baggrunden for, at der ikke kan laves tilsvarende koncessionsaftaler i forbindelse med transportopgaver efter Storskalaloven.

Svar

Der henvises til besvarelsen til spørgsmål 1 vedrørende lov om foranstaltninger mod forskelsbehandling indenfor international skibsfart og de overenskomster som Kongeriget Danmark har indgået om skibsfart herunder overenskomst af 21. oktober 1974 mellem Kongeriget Danmark og Folkerepublikken Kina om skibsfart m.fl.

Den eksisterende koncession er begrundet i Grønlands særlige behov for opretholdelse af en regelmæssig skibstrafik af hensyn til vareforsyningen i hele landet. Der er ikke her foretaget en nærmere vurdering af, hvorvidt denne ordning harmonerer med Grønlands internationale forpligtigelser. Transportopgaver til Storskalaprojekter er udløst af investeringer udefra i forbindelse med opbygning af nye erhvervssektorer. Der kan ikke drages sammenligninger med den eksisterende koncessionerede trafik og søtransport i forbindelse med storskala og mineprojekter i øvrigt.

3.

RAL finder, at det er Departementet for Sundhed og Infrastruktur der skal afgøre, om der foreligger en situation, hvor transportkunden må benytte en anden transportør end RAL. Naalakkersuisut anfører i bemærkningerne hertil, at "for så vidt angår råstofprojekter vil en afgørelse af disse forhold være omfattet af Råstoflovens § 18, stk. 2. Det betyder, at afgørelsen skal træffes af Råstofmyndigheden". Udvalget ønsker en nærmere redegørelse for, hvorledes dette fremgår af den nævnte paragraf.

Svar

Det er et af de bærende principper i den gældende råstofordning, at der skal ske en samlet og integreret myndighedsbehandling, som omfatter alle forhold og regler vedrørende mineralske råstoffer, råstofaktiviteter, anvendelse af undergrunden og tilknyttede energiaktiviteter. Forvaltningen af råstofområdet sker på grundlag af en samlet og koordineret stillingtagen til alle relevante forhold og hensyn og vilkår fastsat i medfør af Råstoflovens § 18 skal fastsættes i en udnyttstilladelse meddelt af Naalakkersuisut jf. Råstoflovens §§ 2 og 16. Det vil derfor være ulovligt at overlade det til Departementet for Sundhed og Infrastruktur at afgøre, om der foreligger en situation, hvor transportkunden må benytte en anden transportør end RAL.

4.

Udvalget ønsker oplyst, hvilke overvejelser brevet fra Royal Arctic i øvrigt måtte give Naalakkersuisut anledning til.

Svar

Som opfølgning på brevet fra Royal Arctic Line er afholdt et møde mellem selskabet og Naalakkersuisut's forvaltning. På mødet er misforståelser blevet afklaret og der er enighed om et tæt videre samarbejde om at sikre RAL's interesser i forbindelse med IBA forhandlingerne. Der henvises til vedlagte fælles brev.

5.

Endelig ønsker udvalget oplyst, hvad det vil betyde at udsætte den endelige vedtagelse af lovforslaget til FM2014, og om der i den forbindelse er konkrete projekter, der venter

på en lovvedtagelse for at kunne realiseres.

Svar

En endelig vedtagelse af lovforslaget til FM2014 er umiddelbar af væsentlig betydning for London Mining og fastlæggelse af rammevilkår for projektet. En udskydelse af vedtagelse af lovforslaget til FM2014, vil skabe en usikkerhed, der vil give en negativ påvirkning af mulighederne for rejse finansiering. Planlagte finansieringsforhandlinger må i givet fald aflyses og udskydes indtil lovens vedtagelse.

Forhandlingerne med Alcoa er aftalt genoptaget så snart storskalaloven er vedtaget. Alcoa har oplyst, at de ikke ser nogen grund til afholdelse af møder og forhandlinger så længe de rammevilkår, der følger af storskalaloven ikke er på plads.

Som nævnt finder Alcoa det uforeneligt med hensynet til international konkurrenceevne at pålægge projektet direkte eller indirekte omkostninger, der skyldes Royal Arctic Lines transportmonopol og det underliggende hensyn til Grønlands geografi. Alcoa ønsker således, at selskabet og dets (udenlandske) underleverandører fritages for RAL's koncession både i anlægsfasen og i driftsfasen; men tilkendegiver, at RAL naturligvis kan byde på transportopgaverne i fri konkurrence.

Med venlig hilsen

Jens-Erik Kirkegaard



Til Erhvervsudvalget.

22-11-2013

Royal Arctic Line (RAL) og Departementet for Erhverv og Råstoffer har den 22. november afholdt et møde på baggrund af RAL's brev af 20. november 2013 til Erhvervsudvalget i forbindelse med Inatsisartut's behandling af forslag til Inatsisartutlov om ændring af storskalaloven.

Mødet blev afholdt med henblik på at søge afklaret, hvordan RAL bedst muligt forretningsmæssigt kan inddrages i fremtidige storskalaprojekter. Begge parter er enige om at RAL gode tekniske og maritime kompetencer i arktisk sejlads bør kunne udnyttes med fordel både for kommende storskalaprojekter og for RAL og dermed for samfundet som helhed. Begge parter er derfor enige om at sikre størst mulige fordele for RAL indenfor de gældende lovgivningsmæssige rammer gennem forhandling af IBA aftaler.

Begge parter er også opmærksomme på at RAL's deltagelse skal ske med respekt for internationale overenskomster og de principper mod forskelsbehandling, der gælder for international skibsfart. I lov om foranstaltninger mod forskelsbehandling indenfor international skibsfart forstås ved forskelsbehandling ordninger med det formål at begunstige egen lands skibe eller andre landes skibe i konkurrencen om søtransport. En ordning som First Refusal" på sejlads i forbindelse med storskalaprojekter må antages at være i strid hermed.

Kompetencen på søfartsområdet er ikke overtaget af Grønlands Selvstyre og Grønland er derfor også forpligtet af de overenskomster Kongeriget Danmark har indgået om skibsfart. Det gælder blandt andet overenskomst af 21. oktober 1974 mellem Kongeriget Danmark og Folkerepublikken Kina om skibsfart m.fl., hvor begge parter forpligter sig til ikke at foretage nogen handling som indebærer flagdiskrimination mod skibe fra den anden part. En ikke overholdelse af denne overenskomst vil kunne udløse handelsmæssige sanktioner mod Grønland og Danmark fra Kina's side.

Begge parter er enige om at tilstræbe, at RAL virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag sikres opgaver som rederiet kan løfte og indenfor rammerne af international skibsfart ved kommende storskalaprojekter.



Jens-Erik Kirkegaard

Medlem af Naalakkersuisut

/



Jens Andersen

Adm. direktør
Royal Arctic Line A/S