

[Justitsministeren]

Arbejdsministeriet har i den anledning meddelt, at konventionen pr. 8. december 1992 er ratificeret af 4 lande, nemlig Norge, Mexico, Colombia og Bolivia.

Arbejdsministeriet har endvidere meddelt, at konventionen trådte i kraft den 5. september 1991, da den var ratificeret af 2 lande.

Justitsministeriet kan henholde sig til det af Arbejdsministeriet anførte.

Spm. nr. S 229

Til *justitsministeren* (7/12 92) af:

Rosing (S):

»Vil ministeren drage omsorg for, at ILO-konvention nr. 169 af 27. juni 1989 bliver tilgængelig i grønlandsk oversættelse?«

Begrundelse

Arbejdsministeren svarede på spørgsmål nr. S 906, folketingsåret 1989-90, at han ville tage spørgsmålet om en grønlandsk oversættelse op med Grønlands hjemmestyre, da det »forekommer naturligt at få foretaget en sådan oversættelse«.

Svar (16/12 92):

Justitsministeren (Engell):

I anledning af spørgsmålet har Justitsministeriet indhentet en udtalelse fra Arbejdsministeriet, der har oplyst, at det som anført af arbejdsministeren i besvarelsen af spørgsmål nr. S 906 i folketingsåret 1989-90 forekommer naturligt i forbindelse med den eventuelle ratifikation af konvention 169 vedrørende indfødte folk og stammefolk at foretage en oversættelse af konventionsteksten til grønlandsk. Arbejdsministeriet har i den forbindelse henvist til konventionens artikel 30, stk. 2.

Justitsministeriet kan henholde sig til det af Arbejdsministeriet anførte.

Spm. nr. S 260

Til *trafikministeren* (15/12 92) af:

Steenholdt (V):

»I al respekt for SAS' eneret og monopol på Grønlandsruten vil jeg spørge ministeren, om han vil gøre sin indflydelse gældende for at billiggøre billetpriserne på denne rute?«

Begrundelse

De dyre billetter vanskeliggør forbindelsen mellem danske og grønlandske familier tværs over Atlanten.

Turismen kan heller ikke fremmes, da andre ruter på grund af konkurrerende flyselskaber er meget billigere.

Jeg mener, at eneretten latterliggør den grønlandske og den danske befolkning, som ellers kunne tænke sig at opretholde kontakten med hinanden. Man tænker heller ikke på de studerende, som også har krav på billigere rejser mellem Danmark og Grønland.

Turen Nuuk-København tur/retur koster 11.740 kr. for polarklasse og 11.600 kr. for turistklasse. Jeg kan sammenligne priserne med priserne til andre destinationer, som afstandsmæssigt ligner SAS' atlantrute til Grønland. Som f.eks. København-Bangkok tur/retur: 5.995 kr. og København-New York: 3.500 kr. Jeg kan nævne flere eksempler, men ministeren ved selv, at flybilletpriserne ikke er så høje som for 5-10 år siden. Det må være muligt at vise hensyn over for de folk, som ikke har så stor en indtægt.

Svar (21/12 92):

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil gerne indledningsvis fastslå, at SAS ikke har eneret og monopol på ruter mellem Danmark og Grønland, idet denne »eneret« blev ophævet med virkning fra 1. oktober 1985. Et grønlandsk luftfartsselskab kan altså oprette ruter mellem Grønland og Danmark. Grønlandsfly har valgt at flyve ruten.

I begrundelsen for spørgsmålet nævnes strækningen Nuuk-København. Denne strækning er netop et eksempel på, at SAS ikke har eneret og monopol, idet passagererne til og fra Nuuk kan vælge at flyve mellem København og Nuuk enten med Grønlandsfly via Narsarsuaq eller med SAS via Kangerlussuaq. I begge tilfælde er man imidlertid nødt til at benytte Grønlandsfly på den interne strækning i Grønland fra Nuuk til Narsarsuaq eller Kangerlussuaq.

I den sammenhæng vil jeg gerne påpege, at prisen mellem Nuuk og København er sammensat af en intern pris fra Nuuk til Narsarsuaq eller Kangerlussuaq og en pris fra Narsarsuaq eller Kangerlussuaq til København.