

## U.1980.9550

## Ø. L. D. 19. juni 1980 i sag 16-313/1978

(Pia Stjrup, Holmstrup, Garde (kst.)).

Greendane A/S (adv. Steen Hansen)

mod

ministeriet for Grønland (kammeradvokaten).

Færøerne og Grønland 2 Statsforfatningsret 31.1 Statsforfatningsret 31.3

**Lov, der unddrog private rederier retten til søtransport af gods til og fra Grønland ekspropriativ. Tabsopgørelsen.**

I 1951 bortfaldt det hidtidige monopol for Kongelig grønlandsk Handel H med hensyn til besejling af Grønland; men særligt med henblik på den lokale befolknings interesse i ens fragtrater for hele området gennemførtes der i 1973 en lov, hvorefter søtransport af gods til og fra Grønland blev unddraget private rederier og dermed igen forbeholdt H. Da dette måtte anses for et ekspropriativt indgreb over for selskabet G, som siden januar 1972 havde drevet sådan rederivirksomhed, tilkendtes der G erstatning, herunder et skønsmæssigt beløb for tab af forventet indtægt. [1] (Dissens).

I januar 1972 åbnede sagsøgeren, handelsfirmaet Greendane A/S, der drev virksomhed i København som indkøbskontor for købmænd i Grønland, en fragtrute mellem København og Godthåb i Grønland med et til formålet chartret skib. Rederivirksomheden ophørte året efter på grund af det ved lov nr. 324 af 13. juni 1973 § 1, stk. 1, indførte forbud mod søtransport af gods til Grønland ved private rederier, idet sagsøgte, ministeriet for Grønland, ved skrivelse af 29. juni 1973 nægtede at dispensere fra forbudet for længere tid end indtil udgangen af 1973. Den almindelige godstransport til Grønland ad søvejen har siden i alt væsentligt været varetaget af Den kgl. grønlandske Handel alene (lovens § 1, stk. 2, nr. 1.)

Under nærværende sag har sagsøgeren under anbringende af, at forbudet må anses for et ekspropriativt indgreb i firmaets næringsrettigheder, der berettiger sagsøgeren til erstatning for mistet fortjeneste og tab på investeringer, påstået sagsøgte dømt til at betale 732.500 kr.

	kr.	kr.
a) Varebil	4.173	
To gaffeltrucks	111.710	115.883
	-----	
b) Containere og kasser og andet materiel samt kontorinventar	46.820	
Rejseomkostninger	27.500	74.320
	-----	-----
		190.203
		-----

I 1972 gennemførtes 11 rejser og i 1973 9 rejser fra København til Godthåb og retur med lejlighedsvis anløb undervejs af nogle havne i det øvrige Danmark, Norge, Færøerne og Island samt Fiskeresset og Færingehavn i Grønland. Sidste rejse foretoges i oktober 1973, og den 31. oktober tilbageleveredes skibet til ejeren, idet sagsøgeren ikke gennemførte to i november og december planlagte fragtture.

Den 22. november 1973 oprettede skibets ejer et tidscertifikat med Den kgl. grønlandske Handel, der chartrede fartøjet for en periode af

Handelsvirksomheden.

	kr.
Varesalg .....	2.922.600
Provisionsindtægt .....	66.200
	-----

med en årlig rente af 2% over den til enhver tid gældende officielle diskonto af 105.500 kr. fra sagens anlæg den 23. august 1975 og af 627.000 kr. fra den 1. januar 1978.

Sagsøgte har påstået frifindelse, idet det gøres gældende, at forbudet er et udslag af den lovgivningsmagten tilkommende almindelige beføjelse til at træffe regulerende bestemmelser for næringslivet.

Det sagsøgende selskab er efter det oplyste stiftet i sommeren 1971 af en kreds af syddanske forretningsfolk, der drev næringsvirksomhed i Grønland. Formålet skal i selskabets vedtægter være angivet som handel en gros og agenturvirksomhed. I december 1971 udvidedes bestemmelsen til at omfatte »rederivirksomhed«.

Ved tidscerteparti af 5. oktober 1971 chartrede sagsøgeren det 299 bruttoregisteretons store skib »Nordvikingur« tilhørende det færøske rederi »Skipafelagid Føroyar« eller »Faroe Ship A/S« for året 1972 mod betaling af et fragtbetøb på 3.500 kr. om dagen. Ved et udateret tillæg til certepartiet oprettet af landsretssagfører Per Rønnow Kønig, der var medlem af det sagsøgende selskabs bestyrelse, bestemtes følgende:

»Såfremt der i charterperioden direkte eller indirekte fra det offentlige side foretages indskrænkninger i de pr. dato gældende regler for sejlads til og fra Grønland, og disse indskrænkninger væsentligt indvirker på skibets rentabilitet, således som dette er kommet til udtryk i mødereferat af 12. september 1971, vil der være at forholde som følger:

Charteren skal være berettiget til til enhver tid at opsigse nærværende certeparti med een måneds varsel, bortset fra den situation, hvor det offentlige måtte erstatte det tab, charteren lider ved at skulle gennemføre certepartiet i sin helhed. Denne bestemmelse skal forstås således, at såfremt en eventuel erstatning fra det offentliges side måtte henstå som

**956**

uvis, kan charteren opsiges som anført, ligesom charteren også kan opsiges, såfremt der fra det offentliges side er truffet bestemmelse om, at der enten vil blive meddelt delvis eller ingen erstatning.«

Den 18. januar 1972 påbegyndtes sejladsen.

Certepartiet forlængedes ved mundtlig aftale med skibets ejer til udgangen af 1973 på uændrede vilkår.

Fragtrutens etablering har ifølge opgørelse af 20. september 1974 fra sagsøgerens revisor været forbundet med følgende udgifter til investeringer i

Godthåb:

	kr.
8 måneder fra den 1. april 1974 mod betaling af et fragtbetøb på 5.500 kr. om dagen.	
Af sagsøgerens regnskaber med regnskabsår fra den 1. marts til den 28. (29.) februar, fremgår, at firmaets omsætning og administrationsomkostninger i 1971-1974 har udgjort følgende beløb i hele hundrede kroner:	
I juli 1971-29. februar 1972:	

	2.988.800
Rederivirksomheden (2 rejser i januar-februar 1972) .....	326.500
	-----
Samlet omsætning .....	3.315.300
	-----
Administrationsomkostninger: .....	150.400
svarende til 4,54% af den samlede omsætning. 1. marts 1972-28. februar 1973: Handelsvirksomheden. Varesalg .....	6.635.400
Provisionsindtægt .....	183.400
	-----
	6.818.800
Rederivirksomheden (9 rejser i marts-november 1972 og 1 rejse i februar 1973) .....	1.952.600
	-----
Samlet omsætning .....	8.771.400
	-----
Administrationsomkostninger i København: .....	250.100
Administrationsomkostninger i Godthåb: .....	92.300
	-----
Administrationsomkostninger ialt .....	342.400
svarende til 3,90% af den samlede omsætning. 1. marts 1973-28. februar 1974: Handelsvirksomheden. Varesalg .....	7.108.800
Provisionsindtægt .....	219.800
	-----
	7.328.600
Rederivirksomheden (8 rejser i marts-oktober 1973) .....	1.896.900
	-----
Samlet omsætning .....	9.225.500
	-----
Administrationsomkostninger i København: .....	272.600
Administrationsomkostninger i Godthåb: .....	94.600
	-----
<b>957</b>	
Administrationsomkostninger ialt .....	367.200
svarende til 3,98% af den samlede omsætning. 1. marts 1974-28. februar 1975: Handelsvirksomheden. Varesalg .....	7.817.500
Provisionsindtægt .....	281.800
	-----
Samlet omsætning .....	8.099.300
	-----
Ingen rederivirksomhed. Administrationsomkostninger: .....	338.800
svarende til 4,18% af den samlede omsætning.	

Ifølge regnskaberne udviste rederivirksomheden i regnskabsåret 1972/73 (10 rejser) et underskud på 13.826 kr. (eksklusiv andel i administrationsomkostningerne ved kontoret i København) og i regnskabsåret 1973/74 (8 rejser) et overskud på 111.042 kr. (inklusive andel i administrationsomkostningerne, herunder renter, ved kontoret i København, skønsmæssigt ansat til 35.000 kr.).

Værdien af rederiets bil og de to trucks i Godthåb var pr. 28. februar 1973 regnskabsmæssigt nedskrevet til 100.903 kr. ialt. Bilen solgtes i

november 1973 for 2.827 kr. De to trucks blev pr. 28. februar 1974 nedskrevet til 50.000 kr. Den ene truck solgtes i 1975 for 33.000 kr., den anden i 1976 for 20.000 kr., og sagsøgeren har i forbindelse hermed afholdt en udgift på ialt 17.320 kr. til reparation og fragt m.v.

Forretningsfører i det sagsøgende selskab Preben Thrane-Olsen har som vidne for landsretten forklaret, at selskabet fra starten i sommeren 1971 virkede som interessekontor for købmænd og andre næringsdrivende i Grønland ved opkøb af varer og fremskaffelse af tilbud. Stif-

terne havde tidligere haft planer om at oprette en fragtrute mellem det øvrige Danmark og Grønland og forsøgsvis chartret et skib i 1970 til anløb af Godthåb, men man opgav dengang videre sejlads, da turen var underskudsgivende. Planerne genoptoges i efteråret 1971, da det på en generalforsamling besluttedes at udvide selskabets virksomhedsområde til også at omfatte befragtning af varer til og fra Grønland. Bestyrelsen skyldtes utilfredshed med Den kgl. grønlandske Handels varetægelse af besejlingen, idet man fandt, at transporterne var for få, fragten for høj og antallet af skader på godset for stort. På selskabets ialt 20 rejser i 1972 og 1973 mellem København og Godthåb anløb skibet kun undtagelsesvis andre havne. I Grønland blev Fiskeneset anløbet 1 eller 2 gange og Færingehavn 2 eller 3 gange. Om årsagen til, at selskabet standsede sejladsen i oktober 1973 i stedet for at fortsætte dispensationsperioden ud, har vidnet forklaret, at skibets ejer nægtede at sejle i november og december. Ejeren undskyldte sig med,

at skibet skulle til lovpligtigt syn på Færøerne, og ønskede ikke at forhandle med selskabet om at stille et andet skib til rådighed. Selskabet, der var vidende om, at ejeren lå i forhandling med Den kgl. grønlandske Handel om dennes chartring af skibet, har ikke rejst krav om erstatning for misligholdelsen af befragtningsaftalen.

Til brug for beretningen af indtægtstab har sagsøgerens revisor udarbejdet en opstilling over driftsresultaterne af rederivirksomheden i kalenderårene 1972 og 1973. I opstillingen er der regnet med en afskrivning på bil og trucks på 4.010 kr. pr. rejse og en skønsmæssigt ansat andel i selskabets samlede administrationsomkostninger i København eksklusive renter på 1.500 kr. pr. rejse eller ialt på disse to poster 5.510 kr. pr. rejse, det vil sige, for 11 rejser 60.610 kr. og for 9 rejser 49.590 kr. Rederidriften ville herefter udvise et nettounderskud i 1972 på 44.074 kr. og et nettooverskud i 1973 på 152.307 kr. således:

Kalenderåret 1972 (11 rejser):

	kr.	kr.
I. Indtægter		2.102.617
II. Udgifter		
<b>958</b>		
A. Skibsleje, olie, lønninger og forsikringer m.v.	2.086.081	
B. Afskrivning på bil og truck og andel i administrationsomkostninger i København	60.610	2.146.691
	-----	-----
B. Underskud i 1972:		44.074
		-----

Kalenderåret 1973 (9 rejser):

I. Indtægter		2.073.364
II. Udgifter		
A. Skibsleje, olie, lønninger og forsikringer m.v.	1.871.467	
B. Afskrivning på bil og trucks og andel i administrationsomkostninger i København	49.590	1.921.057
	-----	-----
Overskud i 1973:		152.307
		-----

Prokurist i Det Østasiatiske Kompagni J. E. Lertoft og statsautoriseret revisor Otto Guldborg har som udmeldte skønsmænd afgivet skønserklæring af 6. januar 1978.

#### Skønsmændenes svar på de dem stillede spørgsmål er sålydende:

»Spørgsmål 1:

Kan det antages, at sagsøger i årene 1974, 1975 og 1976 ville have været i stand til at bevare eller udbygge den andel af fragtmængden, som sagsøger har haft i årene 1972 og 1973 (jfr. bilagene 10 og 11)?

Svar:

Eftersom såvel fragtindsejlingen som lastmængden gennemsnitligt har været større i 1973 end i 1972, og på baggrund af det i øvrigt oplyste, må det antages, at sagsøger alt andet lige ville have kunnet bevare eller måske endog udbygge sin andel af fragtmængden i årene 1974-76.

Spørgsmål 2:

Det fremgår af bilag 11, at den væsentligste del af den indsejlede fragthidrører fra transport fra København til Grønland. Kan det antages, at sagsøger ville have haft mulighed for at opnå større godsmængder som returfragt?

Svar:

Vi har intet kendskab til mængden eller sammensætningen af godstransporterne til eller fra Godthåb og kan derfor kun besvare spørgsmålet med en konstatering af, at sagsøger i 1973 ved tilpasning af de sydgående fragtrater har haft en stigning i fragtindtjeningen fra Grønland på 42% i gennemsnit pr. afsejling, medens fragtindsejlingen kun er steget med ca. 16% i modsat retning.

Spørgsmål 2 a):

Med speciel henvisning til spørgsmålene 1 og 2 bedes oplyst, hvorvidt det af sagsøgerne anvendte skib havde den fornødne kapacitet til at fragte yderligere godsmængder.

Svar:

Skibet havde såvel vægtmæssigt som rumfangsmæssigt kapacitet til at fragte yderligere godsmængder.

Spørgsmål 3:

Kan det antages, at sagsøger ville have kunnet forhøje sine fragtrater i takt med den almindelige prisudvikling, herunder specielt olieprisernes stigning i 1974, uden at sagsøger i den anledning konkurrencemæssigt var blevet stillet ringere i relation til KGH?

Svar:

Det fremgår af KGH's tarif (bilag 22 og 23) at man pr. 1/3 1974 har forhøjet stykgodsfragtraterne med ca. 15% i nordgående retning og

med ca. 76% i sydgående retning, og frysegodsrateerne med henholdsvis 29% og 27%. Sagsøger ville således også have kunnet forhøje sine rater betydeligt uden at blive stillet ringere i konkurrencemæssig relation til KGH.

Spørgsmål 4:

Kan det antages, at sagsøger i årene 1974 til 1976 ville have været i stand til at indtjene et dækningsbidrag svarende til, eller større end det, der blev opnået i året 1973?

Svar:

Ja. Vedrørende beregning af indtjeningen i året 1973 henvises til besvarelsen af spørgsmål 13.

Spørgsmål 5:

Kan det antages, at sagsøger ville have været i stand til at opnå en tidsbefragtningskontrakt på stort set samme vilkår som den i sagen foreliggende (bilag 13) når det forudsættes, at det pågældende skib skulle have stort set samme kapaciteter og udstyr som M/S Nord-vikingur?

Svar:

Tagende i betragtning udviklingen på det åbne fragtmarked i årene fra 1973-1976 må det antages, at certepartiet ikke ville have kunnet fornyes på samme betingelser. Skibshyren ville sandsynligvis have været betydeligt højere for 1974-1975 og noget højere for 1975-1976 for den pågældende type.

Spørgsmål 6:

Kan det anførte skibshyre på kr. 3.500,00 pr. dag betegnes som værende i rimelig god overensstemmelse med markedsforholdene, eller må den antages at være lavere respektive højere, end hvad markedsforholdene tilsagde på daværende tidspunkt?

Svar:

Skibshyren på et givet tidspunkt bestemmes af

### 959

efterspørgslen efter den pågældende skibstype. Efter vort skøn var skibshyren på kr. 3.500,00 i rimelig overensstemmelse med markedsforholdene ultimo 1971 for den pågældende type.

Spørgsmål 7:

Er fragtraterne i sagsøgers fragtregulativ pr. 1.2. 1972 og pr. 1.2. 1973 konkurrencedygtige i forhold til sagsøgetes pr. samme dato?

Svar:

Vort skøn fremkommer således:

	kr.
Skønsmæssig andel i administrationsomkostninger København .....	120.000
Skønsmæssigt beregnede renter af tilgodehavender og investeringer .....	30.000
Skønsmæssig årlig afskrivning på trucks etc. ....	25.000
	-----
Ialt .....	175.000
	-----

Spørgsmål 12:

Kunne sagsøger efter skønsmændenes opfattelse have opnået et forbedret driftsresultat for året 1973, såfremt sagsøger havde kunnet gennemføre I I rejser i stedet for de 9 rejser, som rent faktisk blev gennemført?

Ifølge bilag 11 udgør bruttoindsejlingen i 1973 på 9 rejser .....

Tilsvarende udgør udgifterne .....

Under henvisning til vor besvarelse af spørgsmål 11 forøges andelen af afskrivninger og administrationsudgifter fra 5.510 kr. til 15.910 kr. pr. rejse eller med 10.400 kr. pr. rejse

I 1972 var sagsøgers rater meget konkurrencedygtige for nordgående men ikke i alle tilfælde for sydgående. Efter justeringer i 1973 var alle sagsøgers rater særdeles konkurrencedygtige.

Spørgsmål 8:

Er fragtraterne i sagsøgetes fragtregulativ pr. 1.3. 1974 forhøjet med mere eller mindre, end hvad prisstigninger siden 1.3. 1973 tilsiger?

Svar:

Prisen for gasolie steg fra 1.2.73 til ca. 1.2.74 med ca. 250%. Anslås olieforbruget at udgøre ca. 10% af fragten, må de af sagsøgte foretagne fragtførhøjelser pr. 1.2. 74 nogenlunde svare til stigningen i det totale omkostningsniveau.

Spørgsmål 10:

Kan det antages, at sagsøger ville have været i stand til på tilsvarende vis at forhøje sine fragtrater, uden at en sådan forhøjelse havde medført en reduktion i sagsøgers godsmængde?

Svar:

Ja. Spørgsmål 11:

Er sagsøgers omkostninger af en rimelig størrelse set i relation til de anførte fragtmængder, eller er omkostningerne lavere respektive højere end det sædvanlige?

Svar:

Under henvisning til den i sagens bilag 11 angivne specifikation af indtægter og udgifter på de enkelte rejser skal vi anføre, at vi har gennemgået de enkelte udgifter uden herved at finde anledning til at gøre bemærkninger om enkelte poster, bortset fra posterne »Afskrivning auto og trucks fordelt gennemsnitlig« og »Andel i administration København fordelt gennemsnitlig«. Disse poster er i bilaget fordelt med i alt 5.510 kr. pr. rejse eller, på basis af et år med 11 rejser, med 60.610 kr. pr. år. Efter vort skøn, der bl.a. baserer sig på bilagene 25-27, burde de nævnte omkostninger have været fordelt på basis af et beløb i en størrelsesorden af 175.000 kr. pr. år eller med 15.910 kr. pr. rejse under forudsætning af 11 rejser pr. år.

Skønnet på de nævnte 175.000 kr. pr. år baserer sig på oplysningerne i bilag 26 og 27 om de samlede administrationsomkostninger og om størrelsen af den rente krævende investering i fragtdebitorer, trucks og automobil m.v. i Godthåb i forbindelse med en korrigeret afskrivning på trucks, jfr. besvarelsen af spørgsmål 18 og 19.

Vort skøn fremkommer således:

kr.

Svar:

Ja. Spørgsmål 13:

Såfremt spørgsmål 12 besvares bekræftende, bedes angivet den skønsmæssige forøgelse af nettooverskuddet.

Svar:

kr.

(9 rejser) .....	93.600
Herefter andrager udgifterne i alt .....	2.014.657
<b>960</b>	
Overskuddet kan herefter på basis af 9 rejser opgøres til .....	58.707
svarende til 6.523 kr. pr. rejse	
Overskuddet for 1973 bør herefter forøges med 2 rejser ` 6.523 kr. ....	13.046
Således at 1973 i alt på basis af 11 rejser kommer til at vise et overskud på .....	71.753

Ved dette skøn er de 2 manglende rejser i 1973 sat til samme beløb som gennemsnittet af de 9 gennemførte rejser, og der er således set bort fra bemærkningen, jfr. bilag 8 side 1 forinden, hvor der henvises til rejse 11 i 1972, der efter det der anførte gav et overskud på 75.400 kr. Dette har vi gjort på grundlag af oplysningen i bilag 24 side 1 midt på, hvoraf det fremgår, at årsagen til den store fragttægt på rejse 11/1972 skal søges i mængden af byggematerialer, der har givet en ekstraordinær stor fragttægt på denne rejse (107.000 kr.) en indtægt som vi ikke har holdpunkter for at antage ville være kommet igen på en tænkt rejse 11/1973.

Spørgsmål 14:

Kunne sagsøger efter skønsmændenes opfattelse have opnået en nettofortjeneste af besejlingen i årene 1974, 1975 og 1976?

Svar:

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 13, ville 1973 på basis af 11 rejser have vist et overskud på ca. 71.000 kr. under de anførte forudsætninger. Det er vort skøn, at det ville have været muligt også i de følgende år at drive virksomheden med overskud, men vi kan på det foreliggende grundlag ikke udtale os nærmere om størrelsen.

Spørgsmål 15:

Såfremt spørgsmål 14 besvares bekræftende, bedes oplyst, hvor stor den pågældende nettofortjeneste skønsmæssigt ville have været i hvert år?

Svar:

Spørgsmålet kan ikke besvares mere nøjagtigt end angivet i besvarelsen af spørgsmål 14.

Spørgsmål 18:

Idet henvises til statsautoriseret revisor B. Bruun Pedersens brev af 31.1. 1977 bedes oplyst, om det kan antages at være normalt at afskrive de i skrivelsen nævnte driftsmidler over 3 år?

Svar:

Under normale omstændigheder og i tilfælde af fortsat drift ville det have været forsvarligt at afskrive de nævnte driftsmidler over en periode på 6 år under forudsætning af, at de vedligeholdes normalt og opbevares indendørs.

Spørgsmål 19:

Den normale tekniske levetid for disse aktiver bedes oplyst, og under hensyntagen hertil bedes de forretningsmæssigt forsvarlige årlige afskrivninger angivet.

Svar:

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 18, idet det tilføjes, at vi har taget hensyn til en reduceret afskrivning i det skøn, vi har udøvet ved behandlingen af spørgsmål 11 ovenfor.«

Der er stillet følgende tillægsspørgsmål til skønsmændene:

»Det bedes oplyst, om det kan give anledning til en ændret besvarelse af spørgsmålene 11, 13 og 14, når det oplyses, at Greendane A/S's agent Faroeship har udført en meget stor del af det administrative arbejde i forbindelse med rederivirksomheden, herunder modtagelse af bookings, beregning af plads i skibet, udskrift af fragtbreve og bereg-

ning af fragt, modtagelse af gods, samt alle stevedoreopgaver i samarbejde med bilfærgeterminalen A/S (BFT)«

Skønsmændene har som svar på tillægsspørgsmålet udtalt, at de ikke finder anledning til at ændre deres besvarelse af spørgsmål 11, 13 og 14, idet »de anførte funktioner, nemlig modtagelse af bookings, beregning af plads i skibet, udskrift af fragtbreve og beregning af fragt, modtagelse af gods samt stevedoreopgaver alle må anses at være normale funktioner for en shipping agent.«

Handel i Grønland og besejling af Grønland har fra gammel tid været den danske stats monopol. Monopolhandelen har indtil 1774 i perioder været overdraget til private. Ved kongelig anordning af 18. marts 1776 blev forbudet mod handel og besejling indskærpet, og det anføres i anordningen, at sådan virksomhed kun kan udøves efter kongelig bevilling. Ved lov nr. 134 af 18. april 1925 om Grønlands styrelse forbeholdtes al handel den danske stat, og det bestemtes, at der under Indenrigsministeriets ledelse skulle ansættes en direktør og en handelschef til rådgivning vedrørende de grønlandske handelsforhold og skibsbe-fragtninger. I 1940-erne opstod der ønsker om privat handelsvirksomhed i Grønland. Grønlandskommissionen af 1948 så det som sit mål at fremme det private initiativ i Grønland, således at stadig flere opgaver kunne overtages af private. Kommissionen fandt det dog nødvendigt at opretholde Kongelig grønlandsk Handel (i det følgende også kaldet K.G.H.) i en lang årrække. Ved

### 961

lov nr. 276 af 27. maj 1950 om Den kongelige grønlandske Handel blev det pålagt K.G.H. at sikre Grønland forsyning med forbrugsvarer og erhvervsredskaber og eventuelt i forbindelse med private erhvervsdrivende at aftage, forarbejde og eksportere grønlandske produkter. Ved lov nr. 277 af samme dato om udøvelse af erhverv i Grønland blev der givet bestemmelser, hvorved det hidtil bestående monopol for K.G.H. såvel med hensyn til handel som besejling bortfaldt. Ved anordning nr. 187 af 9. april 1951 om lovens ikrafttræden ophævedes kongelig anordning af 18. marts 1776. I forbindelse med nedsættelse af Grønlandsudvalget af 1960 udtalte Grønlands landsråd, at K.G.H. ikke for tiden kunne afvikles uden væsentlige ulemper for befolkningen, men at den burde søges afviklet i det omfang og tempo, der fandtes hensigtsmæssigt og gørligt. Det burde særligt sikres, at spirende privat indsats ikke stilledes for vanskeligt, ligesom man ... måtte tage hensyn til befolkningens egne muligheder for at deltage aktivt i et frit erhvervsliv. Udvalget konkluderede, at K.G.H. foreløbig måtte fortsætte sin virksomhed, men at omfanget af dets arbejdsopgaver ville afhænge af, i hvor høj grad det private erhvervsliv ville påtage sig opgaver i Grønland, samt af, i hvilket omfang den grønlandske befolkning fik muligheden af at overtage driften af erhvervsvirksomhederne, når de herfor nødvendige kvalifikationer og øvrige betingelser var til stede.

I 1964 blev der nedsat et udvalg, der afgav betænkning (nr. 442/1967) om udflytning af Den kongelige grønlandske Handel, der havde sæde i København. Det anføres i betænkningen, at K.G.H. stadig varetager næsten al transportvirksomhed, og at det forventes, at gods-

omsætningen næsten vil fordobles i perioden 1966-75. Det hedder i »sammenfatning« blandt andet:

»Til slut gøres opmærksom på, at de private næringsdrivende i de senere år har gjort sig stadig stærkere gældende inden for butikshandel og produktion i Grønland, og at det ikke kan udelukkes, at der også på trafikområdet vil ske en udvikling mod privat drift. Da en samlet planlægning og gennemførelse af besejlingen af Grønland må anses for det mest rationelle set fra et økonomisk synspunkt, forudsættes det dog, at K.G.H. fremover fører en sådan fragtratepolitik, at Handelen fortsat dækker den væsentligste del af transportbehovet.«

Efter regeringsbeslutning af 1971 flyttedes K.G.H.'s besejlingsafdeling ikke på grund af grønlandske forhold, men af egnsudviklingsmæssige hensyn - til Ålborg. Flytningen gennemførtes i 1973-74 og medførte foruden engangsudgifter en forøgelse af det årlige tilskud på ca. 3 mill. kr. hovedsageligt til dækning af leje for havneanlægget. Samtidigt påbegyndtes sejlads med unit-load skibe, det vil sige skibe, hvori godset anbringes i container eller på paller i fast opbyggede kolli.

I december 1971 afgav en arbejdsgruppe vedrørende »Den kongelige grønlandske Handels fremtid« betænkning. Det fremgår heraf blandt andet, at K.G.H. bortset fra olieforsyningen og enkelte specielle undtagelser var ene om at drive rederivirksomhed på og i Grønland, og således havde et faktisk monopol. K.G. H. havde tilrettelagt godstransporten således, at hver by, for så vidt isforholdene tillod det, fik forsyninger hver 30. dag. Blandt de handlende i enkelte større byer var der interesse for en forøgelse af frekvensen. Der var ens takster til alle byer uanset beliggenhed. Atlantrafikken hvilede økonomisk i sig selv bortset fra trafikken til nord- og østkysten, hvortil der af staten ydedes årlige tilskud varierende efter isforholdene. Staten ydede et sådant tilskud til kysttrafikken, at der ikke ville være mulighed for privat kystfart. Om forsyningstjenesten anføres, at K.G.H. efter gammel praksis havde fastholdt ens priser overalt i Grønland. Betydningen af ensprissystemet var svindende blandt andet som følge af privatiseringen og af, at der skete mange specialudsendelser af varer til dagspriser. Det hedder om ensprissystemet i betænkningen videre:

»Det er arbejdsgruppens opfattelse, at meromkostningerne ved forsyning af byderne og de fjernere liggende byer som følge af ensprissystemet er så begrænsede, at de hensyn, der i sin tid begrundede ordningen, ikke mere er til stede, og det kan overlades til K.G.H. udfra forretningsmæssige hensyn at afgøre, hvorvidt ensprissystemet eller et mere omkostningstro prissystem skal anvendes.«

K.G.H. havde eneret på indførsel af visse varer som spiritus, øl, vin og chokolade og faktisk monopol på visse nødvendighedsvarer som mel, ost, rugbrød, grøntsager, frugt og erhvervsredskaber, hvortil der ydedes betydelige tilskud af staten. Omkring halvdelen af den samlede detailomsætning på 229 mill. kr. lå i 1969 hos ca. 160 private butikker, hvoraf halvdelen med en omsætning på ca. 22 mill. kr. var på grønlandske hænder. Den private en gros handel udgjorde ca. 30 mill. kr. eller ca. 1/3 af den samlede en gros handel. Om begrundelsen for bevarelse af besejlingens enhed anføres det i betænkningen:

## 962

»1°. Politiske hensyn, der taler for bevarelse af besejlingens enhed.

Der er i Grønland en 100-årig tradition for, at de forskellige områder besejles til ens fragtrater. Det har bl.a. været en væsentlig forudsætning for, at KGH i sine butikker overalt i Grønland har kunnet holde ens priser på det standardsortiment, der ikke udsendes til dagspriser. Et brud med systemet med ens fragtrater ville være en radikal ændring i den hidtidige socialpolitiske målsætning for Grønland. Men hvis man fortsat skal besejle samtlige grønlandske byer til ens fragtrater, må besejlingens enhed bevares.

De fleste beboede pladser i Grønland er helt afhængige af forsyninger udefra, og disse forsyninger må med få undtagelser bringes frem ad søvejen.

- - - Opgives besejlingens enhed, vanskeliggøres forsyningen af de mindre, afsides beliggende byer.

- - -

Endelig må det ved afvejelse af de politiske hensyn nævnes, at bevarelse af besejlingens enhed indtil videre ikke vil hindre grønlandsk initiativ på dette område. Man kan nemlig ikke regne med, at grønlanderne i en overskuelig fremtid, vil få tilstrækkelig kapital og kunnen til at starte et rederi, der skal beskæftige sig med godstransport over Atlanten. En privat udvikling på dette område vil antagelig blive domineret af ikke-grønlandere, således som det har været tilfældet i detailhandelen.

- - -

2°. Teknisk/økonomiske hensyn.

En opsplnitning af besejlingen, hvorefter private rederier helt eller delvis overtager søtransporten, hvor vilkårene som følge af godsmængden og de geografiske og klimatiske forhold er gunstige, vil medføre forøgede udgifter for besejlingen af det øvrige Grønland. Dette vil enten nødvendiggøre en forhøjelse af fragsatserne på de mindre fordelagtige ruter eller kræve øgede statstilskud til besejlingen.

- - - Det skønnes således, at K.G.H. mister et dækningsbidrag på mellem 3 og 4,5 mill. kr. om året, der må udredes af godsindtægterne fra de øvrige grønlandske byer, såfremt private rederier helt eller delvis overtager besejlingen af Godthåb.

For bevarelse af besejlingens enhed taler endvidere de generelle økonomiske fordele, der kan opnås ved stordrift. - - - Stordrift indebærer også større fleksibilitet. - - -

Besejlingens enhed gør det muligt at foretage en omfattende godsplanlægning. - - -

Gennem bevarelse af besejlingens enhed kan man drage fordel af den tekniske udvikling såvel inden for skibsfarten som med hensyn til udbygningen af anlæg i land. Som eksempel herpå kan nævnes overgangen til et unit-load-system, - - -

den risiko, der er forbundet med besejlingen af Grønland, hvor isforekomster, tåge, storme og urene og dårligt kortlagte farvande er hyppigt forekommende, gør det nødvendigt at lægge afgørende vægt på sikkerhedsmæssige hensyn. - - -

3°. Tidligere truffne beslutninger.

Overgangen til anvendelse af unit-load-skibe fra 1973 taler også for bevarelse af besejlingens enhed. Disse skibe er af K.G.H. chartret for en 10-årig periode, og opgives besejlingens enhed, løber man 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 truffne regeringsbeslutning om udflytning af K.G.H.'s besejlingsafdeling til Ålborg. Opgiver man besejlingens enhed, risikerer man, at regeringens beslutning undergraves. Den besejling, der er henlagt til Ålborg vil blive reduceret, hvis private rederier får adgang til at besejle de større byer og f.eks. etablere en linie mellem København og Godthåb.«

Efter en omtale af, at en kreds af private næringsdrivende i Godthåb er langt fremme med planer om at etablere en fragtrute fra København til Godthåb i 1972, anbefaler arbejdsgruppen, at en koncessionsordning gennemføres snarest.

Forslaget til lov om søtransport af gods til Grønland, lov nr. 324 af 13. juni 1973, blev fremsat den 14. december 1972 af ministeren for Grønland. I bemærkningerne til lovforslaget anføres det, at man har 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. De hensyn, der er anført for besejlingens enhed, svarer ganske til de i betænkningen nævnte. Det hedder i bemærkningerne blandt andet:

»Private rederier har set deres fordel i at søge etableret 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

### 963

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 fragtsatserne 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.«

Med hensyn til tilladelser efter lovens § 2 anføres det:

»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.«

Om adgangen til at dispensere fra sej ladsforbudet på det i § 2, nr. 1, omhandlede vilkår anførtes særligt (spalte 2776)

»Bestemmelsen tager især sigte på tilfælde, hvor der bliver tale om en besejling af hele Grønland. Som eksempel kan nævnes, at Den kgl. grønlandske Handels transportsektion overgår til et privat aktieselskab, som overtager de med besejlingen af hele Grønland forbundne forpligtelser.«

I folketingsudvalgets betænkning om lovforslaget præciseredes det, at »lovens hovedformål er at sikre, at transporter af forbrugsvarer til den grønlandske befolknings forsyning fortsat skal varetages af K.G.H.« (Folketingstidende 1972-73 tillæg A spalte 2151).

Grønlands Landsråd anbefalede lovforslaget og udtalte blandt andet:

»Der var enighed om, at ensfragtrateprincippet burde opretholdes, og man fandt, at lovudkastet var en mere smidig ordning hertil end en egentlig koncessionslov, hvorfor man kunne anbefale lovudkastet uanset, at det indebærer et faktisk monopol for K.G.H. for de kommende år.«

I anledning af en henvendelse fra sagsøgerens advokat til folketingsudvalget udbad udvalget sig en udtalelse fra ministeren for Grønland, der i sit svar af 27. marts 1973 blandt andet udtalte:

»Ved lejekontrakt mellem Ålborg havn og K.G.H., har K.G.H. forpligtet sig til fra 1. april 1974 årligt at tilføre havnen indtægter i form af havne- og bropenge for mindst 140.000 tons gods, i 1974/75 og 1975/76 dog kun 135.000 tons årligt.

I 1972 befragtede K.G.H. i alt 125.000 tons gods til Grønland, hvilket er en nedgang i godsmængden på 18.000 tons i forhold til 1971. Det fremgår heraf, at K.G.H. ikke kan bære en yderligere nedgang i befragtede godsmængder, uden at der alligevel skal betales herfor til Ålborg havn.

Med hensyn til landsretssagfører Rønnow Kønigs udtalelse om hans klienters tab bemærkes, at ministeren for Grønland allerede under et møde i august 1969 gjorde det klart for repræsentanter for de grupper,

som står bag besejlingen af Godthåb, at de måtte indstille sig på, at K.G.H. ville søge beskyttet sin forretning af hensyn til såvel de danske skatteborgere som det grønlandske samfund, idet et brud på enhedsbesejlingen ville betyde forøgede omkostninger for staten.

Hertil kommer, at forinden Greendane A/S havde indgået aftale om chartering af skib til besejling af Godthåb, gav direktøren for K.G.H. ved et møde i Godthåb i efteråret 1971 repræsentanter for Greendane A/S en skriftlig redegørelse for K.G.H.'s kommende besejlingspolitik.

I redegørelsen står det bl.a., at K.G.H. fra 1. januar 1972 ville gå over til besejling af Godthåb hver 14. dag, og at selskabet samtidig måtte se i øjnene, at der senere kunne komme en koncessionsordning, omfattende hele Grønland, som forhindrer besejlingsaktiviteter, der kun tager sigte på betjening for enkelte områder.

Det må herefter stå klart, at man har advaret landsretssagfører Rønnow Kønigs klienter om, at staten ikke kunne acceptere en undergravning af besejlingens enhed.«

Sagsøgeren har til støtte for sin påstand anført, at det er antaget i lovgivning og retspraksis, at næringsrettigheder, hvad enten disse beror på egentlige

### 964

næringsprivilegier og rettigheder i henhold til bevillinger eller på et almindeligt næringsbrev, som udstedes til enhver, der opfylder næringslovens betingelser, er omfattet af ejendomsbegrebet i grundlovens § 73 og derfor beskyttet mod tvangsindgreb efter reglerne om ekspropriation. Det er også almindeligt antaget, at beskyttelsen tillige omfatter almindelig fri næring, der udøves uden offentlig tilladelse, idet det henset til de elementære betingelser, der af ordensmæssige grunde kræves for at få næringsbrev, må være ligegyldigt, om næringen udøves i henhold til særlig adkomst eller ikke. Det er derfor klart, at sagsøgerens erhvervs mæssige virksomhed med transport af varer til Grønland, der efter privatiseringen af det grønlandske erhvervsliv og ophævelsen af Den kgl. grønlandske Handels monopol i 1951 var fri næring, må være beskyttet ved grundlovens § 73 på lige fod med andre erhverv.

Det ved loven om søtransport af gods til Grønland i 1973 indførte forbud havde, som det fremgår af motiverne, særlig sigte på at genskabe Den kgl. grønlandske Handels monopolstilling og hermed at standse sagsøgerens lovlige rederivirksomhed.

De betingelser, der i lovens § 2 stilles for opnåelse af dispensation er så indgribende, at kun staten kan opfylde dem, og staten har således ved loven til sig overført næringsrettighederne, som tilkom en privat konkurrent. Lovens hovedformål er af økonomisk art. I lovens motiver henvises der til, at man ved besejlingens enhed vil skaffe forbrugerne som helhed de billigst mulige priser. K.G.H. har imidlertid hævet sine fragtrater betydeligt efter 1973. Som det fremgår af den til grund for loven liggende betænkning er betydningen af ensprissystemet svindende efter privatiseringen af handelen. I øvrigt kunne ens fragtrater i lighed med ordningen for Nord- og Østgrønland opnås ved tilskud fra staten. Af andre hensyn, der har spillet en rolle for lovens vedtagelse, er dels at K.G.H. for 10 år havde chartret unit-load skibe, hvis kapacitet handelen i tilfælde af konkurrence kunne få vanskeligheder med at udnytte, og hensynet til ikke at undergrave K.G.H.'s flytning til Ålborg, hvor der skal betales for meget store godsmængder, hvad enten de passerer havnen eller ej. Også her er de økonomiske hensyn således fremtrædende. Sikkerhedshensyn kan ikke antages at have haft afgørende betydning, da K.G.H. har chartret samme skib og besætning, som sagsøgeren benyttede. At et af lovens formål var at ramme sagsøgerens rederivirksomhed fremgår såvel af arbejdsudvalgets betænkning og lovens motiver som af forhandlingerne i folketinget. Lovens forbud ramte alene sagsøgeren, idet ingen andre drev privat rederivirksomhed i Grønland, og indgrebet var særdeles føleligt for sagsøgeren der helt måtte indstille driften og herved mistede sine indtægter på rederivirksomheden, hvis kunder overtoges af det genskabte statsmonopol. Der er derfor

ikke tale om en almindelig regulering af næringsretten, men om ekspropriation, der ikke kan ske uden fuld erstatning.

Med hensyn til erstatningen har sagsøgeren gjort gældende, at man foruden tabet på de foretagne investeringer i rederivirksomheden har mistet en goodwill, hvis værdi i påstanden er opgjort på grundlag af

Skønsmændene har ansat overskuddet pr. rejse til .....	6.523	
Skønsmændene har herved lagt til grund, at rederivirksomhedens andel i de årlige administrationsomkostninger i København har udgjort 120.000 kr., medens de efter sagsøgerens mening ikke bør ansættes til mere end 35.000 kr., altså 85.000 kr. lavere eller pr. rejse (11 rejser) .....	7.727	
	-----	14.250
		-----

Sagsøgeren har herom nærmere anført, at skønsmændenes ansættelse af overskuddet til 6.523 kr. pr. rejse er baseret på en fejlagtig bedømmelse af rederivirksomhedens andel i administrationsomkostningerne i København. I skønserklæringen er denne andel ansat til 120.000 kr. årlig (inklusive renter) eller 85.000 kr. højere end i revisoropstillingen for kalenderåret 1973, hvor der kun er regnet med 35.000 kr. på denne post (19.000 kr. + renter 16.000 kr.). Revisors vurdering må imidlertid anses for mere realistisk end skønsmændenes, hvilket kan ses af regnskaberne, idet de samlede administrationsomkostninger har været forholdsmæssigt lavere i de år, hvor man drev rederivirksomhed, end i

en forventet fremtidig omsætning med 11 fragtrejser årlig svarende til rejseantallet i 1972 og det antal rejser, som kunne være gennemført i 1973, hvis forbudet ikke var kommet. Der er i erstatningsopgørelsen regnet med en kapitaliseringsfaktor på 4 og et overskud pr. rejse på 14.250 kr. Dette beløb fremkommer således:

kr.

6.523

14.250

årene umiddelbart før og efter. I regnskabsåret 1971/72 udgjorde fragtindtægten således en meget begrænset

**965**

del af sagsøgerens virksomhed (326.500 kr.), og i regnskabsåret 1974/75 havde man ingen rederivirksomhed, men administrationsomkostningerne i forhold til den samlede årlige omsætning var højere i begge disse år (4,54% og 4,18%) end i regnskabsårene 1972/73 og 1973/74, hvor man drev rederivirksomhed i fuldt omfang (3,90% og 3,98%).

Erstatningsposterne er herefter opgjort således:

	kr.	kr.
Post 1 a) Investering i varebil og to gaffeltrucks med tilbehør 118.710 kr., solgt med tab, 80.203 kr., der skønsmæssigt nedsættes til	40.000	
Post 1 b) Investering i andet læsse- og lossemateriel samt kontorinventar og rejseomkostninger, 74.320 kr., der ikke har kunnet nyttiggøres. Tab skønsmæssigt	37.000	
Post 2. Mistet nettofortjeneste ved aflysning af to planlagte fragtture i november og december 1973 ` 14.250 kr.	28.500	105.500
	-----	
Post 3. Mistet nettofortjeneste i årene 1974 1977 eller 4 år med en forventet omsætning på 11 fragtture pr. år b 14.250 kr.		627.000
		-----
		732.500
		-----



Sagsøgte har gjort gældende, at der hverken i lovgivningen eller retspraksis er holdepunkter for at antage, at en næring, hvortil der ikke kræves særlig tilladelse, er beskyttet ved grundlovens § 73. Sagsøgeren har ikke som følge af ophævelsen af Den kgl. grønlandske Handels monopol i 1951 fået særlig adkomst til besejling af Grønland, der nu var fri næring, jfr. næringslovens § 1 (dengang lov nr. 212 af 8. juni 1966). Af forarbejderne til den gamle beværterlov (lov nr. 99 af 29. marts 1924) fremgår det, at man end ikke betragtede næringsretten efter en bevilling som en formuerettighed, hvis inddragelse berettigede indehaveren til grundlovmæssig erstatning (Rigsdagstidende 1918-19 tillæg A spalte 4797-4798 ad lovens § 43, senere afløst af beværterlov nr. 129 af 15. marts 1939 § 41.) Heller ikke i dansk juridisk teori findes der støtte for den af sagsøgeren hævdede opfattelse, at erhverv, der drives uden næringstilladelse, er grundlovmæssigt beskyttende mod offentlige indgreb.

Sagsøgte har videre anført, at privatiseringen af erhvervslivet i Grønland ikke indebar nogen ændring i Den kgl. grønlandske Handels transportopgaver. Efter lov nr. 276 af 27. maj 1950 påhvilede det fortsat institutionen at transportere gods og passagerer til og fra Grønland og at sikre landsdelens forsyning med forbrugsvarer og arbejdsredskaber. Ud fra sociale hensyn har besejlingen været foretaget til samme fragtrater overalt i Grønland ikke blot før monolets ophævelse i 1951, men også efter dette tidspunkt, hvor man rent faktisk bevarede monopolstillingen, idet ingen andre rederier søgte indpas før 1970. Det er dette princip om »besejlingens enhed« såvel som hensynet til sikkerheden ved sejlads i de meget farlige grønlandske farvande, der i første række har begrundet det ved loven om søtransport af gods til Grønland indførte forbud. Der er ikke grundlag for at antage, at lovgivningsmagten hermed har overskredet sin almindelige beføjelse til at træffe regulerende bestemmelser for næringslivet. Loven havde ikke særlig sigte på sagsøgerens virksomhed, og selv om det alene var denne, der blev ramt, kan forbudet henses til dets generelle karakter ikke anses for et erstatningsbegrundende indgreb. Virkningerne af forbudet har ikke været særlig følelige for sagsøgeren, hvis hovedvirke var en gros handel, medens rederidriften ikke spillede så stor en rolle og økonomisk var et tvivlsomt foretagende. At sagsøgerens kundekreds (goodwill) som følge af forbudet overgår til Den kgl. grønlandske Handel, betager ikke

#### 966

indgrebet dets karakter af en almindelig regulering af næringslivet, idet formålet med loven ikke var at skabe et statsmonopol, men at tilgodese almene samfundsmæssige interesser. Endvidere ses sagsøgeren, der udelukkende betjente Godthåb og et par andre åbentvandsbyer og overlod de mindre rentable ruter til Den kgl. grønlandske Handel, ikke at have haft nogen anerkendelsesværdig interesse i at fortsætte sin rederivirksomhed.

Sagsøgte har endelig bestridt, at sagsøgeren har lidt et økonomisk tab, og i øvrigt gjort gældende, at selv om der måtte være lidt et sådant tab, må dette anses for selvforskyldt, idet sagsøgeren i 1969 og 1971 utvetydigt blev varskoet om ministeriets planer, hvilket formentlig også er baggrunden for, at man sikrede sig en meget kort opsigelsesfrist i befragtningsaftalen. Med hensyn til de enkelte poster i erstatningsopgørelsen har sagsøgte særlig bemærket følgende:

Ad post 1 a)

Bilen må henses til de særlige grønlandske forhold antages at være nedslidt til den ved dens salg opnåede pris.

Gaffeltruckene må henses til den af skønmændene anslåede afskrivningsperiode af 6 år antages på salgstidspunktet i 1975 og 1976 - gennemsnitligt ca. 4 år efter anskaffelsen - at have haft en værdi af ca. 43.000 kr.

Ad post 1 b)

Det ses ikke godtgjort, at dette materiel ikke har kunnet nyttiggøres, eller at det er nedslidt til mere end halvdelen af den oprindelige værdi,

og posten »rejseomkostninger«, 27.500 kr., der ikke fremgår af regnskaberne, er udokumenteret.

Ad post 2.

Det er ikke godtgjort, at dette tab er en følge af forbudet, fra hvilket der blev dispenseret indtil udgangen af 1973.

Ad post 3.

Efter skønmændenes svar på spørgsmål 14 er det vel muligt, men ikke sikkert, at rederivirksomheden kunne være drevet videre med overskud i årene efter 1973. I øvrigt har underskuddet i regnskabsåret 1972-73 været betydeligt større og overskuddet i regnskabsåret 1973-74 betydeligt mindre end regnskaberne udviser, jfr. skønmændenes svar på spørgsmål 13.

#### To dommere (Pia Sturup og Garde) udtaler:

Den af sagsøgeren lovligt drevne rederivirksomhed må anses omfattet af bestemmelsen i grundlovens § 73. Ved lov nr. 324 af 13. juni 1973 er der indført forbud for sagsøgeren og andre private rederier mod søtransport af gods til og fra Grønland, og som følge af loven - og i overensstemmelse med det ifølge lovens motiver, folketingets forhandlinger og den til grund for loven liggende betænkning tilsigtede - er den af sagsøgeren drevne virksomhed med udgangen af 1973, da den midlertidige dispensation udløb, overtaget af Den kgl. grønlandske Handel, der er en statsinstitution. Selvom lovens hovedformål som angivet i motiverne har været at tilgodese den grønlandske befolknings interesse i gennem ens fragtrater for hele Grønland i størst muligt omfang at opretholde ens priser for varer i alle Den kgl. grønlandske Handels butikker,

hvilken ordning på grund af den private handels omfang har dalende betydning - må der antages ved loven tillige at være tilgodeset betydelig erhvervsøkonomiske interesser i at genindføre handelens monopol på besejlingen og undgå yderligere økonomiske tab som følge af flytning af besejlingsafdelingen til Ålborg. Lovens forbud mod søtransport til Grønland, der har hindret sagsøgeren i at fortsætte sin rederivirksomhed, findes herefter at måtte anses for ekspropriativt indgreb overfor sagsøgeren, der som den eneste er ramt af forbudet. Det findes i den forbindelse uden betydning, at sagsøgeren på forhånd var advaret mod at påbegynde sin lovlige virksomhed, og at denne kun har været drevet i kortere tid.

Tabet ved realisation af automobil- og gaffeltrucks og ved andre investeringer findes blandt andet under hensyn til passende årlige afskrivninger at kunne ansættes skønmæssigt til 20.000 kr. Af de af sagsøgte i så henseende anførte grunde, findes det ikke godtgjort, at tabet ved afløsningen af de 2 sidste rejser skyldes det ekspropriative indgreb. Den tabte nettofortjeneste findes skønmæssigt at kunne fastsættes til 200.000 kr., hvorved bemærkes, at der ikke findes grundlag for at tilside sætte den af skønmændene foretagne fordeling af administrationsomkostninger, hvilken fordeling må antages at bygge på en nærmere gennemgang af omkostningernes art.

Disse dommere stemmer herefter for at tilkende sagsøgeren en erstatning på 220.000 kr. med renter og omkostninger som nedenfor anført. Ved fastsættelsen af sagens omkostninger er det taget i betragtning, at sagsøgeren har afholdt udgiften til syn og skøn med 15.000 kr.

#### En dommer (Holmstrup) udtaler:

Det ved loven om søtransport af gods til Grønland indførte almindelige forbud mod, at private rederier

#### 967

besejler Grønland med varer, havde i første række det samfundsmæssige formål for øje gennem bevarelsen af Den kgl. grønlandske Handels hidtidige takstpolitik at sikre den grønlandske befolknings forsyning med forbrugsvarer til samme priser overalt i landsdelen, medens de driftsøkonomiske fordele ved en eneret for staten til besejlingen spillede en underordnet rolle i forhold til de samfundsmæssige hensyn, som

nødvendiggjorde forbudet. For så vidt må forbudet anses for et udslag af den lovgivningsmagten tilkommende almindelige beføjelse til at træffe regulerende bestemmelser for næringslivet.

Når nu sagsøgeren, hvis virksomhed hovedsagelig bestod i handel en gros og agenturforretning, og som ved siden heraf chartrede et fartøj for at fragte egne og andres varer til Grønland, gør gældende, at forbudet må anses for et ekspropriativt indgreb i rederinæringen, der berettiger til erstatning efter grundlovens § 73, skal hertil bemærkes, at der vel kan tænkes tilfælde, hvor en erhvervsvirksomhed, hvortil der ikke kræves offentlig næringstilladelse, kan have krav på erstatning, hvis virksomheden forbydes som led i en statsmonopolisering, men at det, når loven ikke hjemler en særlig billighedserstatning, må være en forudsætning for kravets anerkendelse, at næringsudøvelsen er således konsolideret, at den som en velerhvervet formuerettighed er omfattet af grundlovens ejendomsbegreb. Denne status findes sagsøgerens redevirksomhed ikke at have opnået, hvorved navnlig henses til virksomhedens kortvarige eksistens.

Denne dommer stemmer derfor for at tage sagsøgtets frifindelsespåstand til følge.

Der vil være at give dom efter stemmeflertallet.

I sagsomkostninger betaler sagsøgte 35.000 kr. incl. moms til sagsøgeren.

1. Jfr. Poul Andersen: Dansk Statsforfatningsret (5. udg.) s. 722 og 734-46, Alf Ross: Dansk Statsforfatningsret (2. udg.), bd. 2, s. 637 og 642-63, Max Sørensen: Statsforfatningsret (2. udg.) s. 402 og 407-14, Bent Christensen i v.Eyben: Dansk Miljøret, bd. 1, s. 149-54, Orla Friis Jensen i samme værk, bd. 4, s. 10-15 og v. Eyben: Miljøret s. 124-27. - Anke til Højesteret hævet.