

Bilag 23.

Søfartsraadet.

København, den 8. November 1937.

Da Søfartsraadets Bemærkninger til Embedsmandsudvalget angaaende Ændringer i Valutaloven mod Forventning ikke er forelagt Rigsdagen, finder Søfartsraadet Anledning til herved at fremlægge disse Bemærkninger, hvortil man yderligere skal knytte følgende Udtalelser:

Det maa erkendes, at den Ordning, som Valutamyndighederne for nylig administrativt har indført, og hvorefter Rederierne kan forvente Valutabevilling til Indførsel af Skibe paa mindst 500 B. R. T., der ikke er over 20 Aar gamle og har Klasse i et af de anerkendte Selskaber, betyder et Skridt i den rigtige Retning; men Ordningen har desværre ikke fundet Udtryk i Loven. Den kan derfor administrativt tilbagekaldes naarsomhelst og er saaledes et alt for usikkert Grundlag at arbejde videre paa. Hvorfor ikke tage Skridtet fuldt ud og ved Loven overføre Skibe til Frilisten, hvor de tidligere har staaet, uden at nogen berettiget Interesse derved er traadt for nær? Man forstaar, at den foretagne Begrænsning med Hensyn til Skibenes Alder navnlig er motiveret af Ønske om at hindre Tilgang til Handelsflaaden af mer eller mindre velegnede Skibe, men Rederne er dog sikkert dem, som sagligt er bedst i Stand til at bedømme, hvilke Skibe der er mest egnede til Landets Behov, og samtidig er det dem, som er mest økonomisk interesseret i, at der ikke foretages uforsvarlige Dispositioner. Det falder da ogsaa ganske udenfor Valutalovens Forudsætninger at tillægge Valutamyndighederne en saadan Beføjelse.

Begrænsningen kan ikke begrundes i noget Hensyn til Samfundet, Erhvervet eller dets Udøvere.)

Ældre Skibe er billigere end nye, deres Anskaffelse beslaglægger følgelig mindre Valuta, og de er ogsaa under rimelige Fragtforhold i Stand til at tilføre Landet betydelig Valuta; de behøver samme Besætning og Udrustning m. v. som nye Skibe og er derfor lige saa værdifulde i Forhold til Beskæftigelsesproblemet; nye Rederier, som kan tilføre Erhvervet frisk Initiativ og nyt Blod, vil som Regel kun kunne startes med ældre Skibe; og endelig maa det anføres, at det vil være uklogt at være med til at ødelægge Markedsværdien for de ældre Skibe, som Danmark gerne ved Lejlighed skulde have solgt til Udlandet.

At henvise til, at Norge og Sverige har Forbud mod Indførsel af ældre Skibe, gør ikke Sagen bedre; dels er Forholdene helt anderledes i vore Nabolande, dels er det i bedste Fald tvivlsomt, om det er rigtigt, hvad der er gjort i disse Lande, og endelig er disse Forbud indført ved særlig Lov med Adgang til Dispensation, hvorhos Vanskelighederne kan undgaas ved Registrering under fremmed Flag.

Man kunde nok saa godt henvise til alle de andre Lande, hvor intet Forbud eksisterer, som f. Eks. Finland, der i de senere Aar netop ved Indkøb af ældre Skibe er i Færd med at opbygge en stor Handelsflaade, som dansk Skibsfart allerede mærker særdeles haardt i Konkurrencen.

Begrænsningen med Hensyn til Skibenes Størrelse forstaar man er motiveret af Hensyn til Muligheden for at faa de mindre Skibe bygget paa danske Værfter; men der ses ikke at være Anledning til at beskytte den mindre Værftsindustri paa Bekost-