

Bilag 1.

## FRAGTNÆVNET

København K., den 28. januar 1949.

Til handelsministeren, her.

I anledning af hr. handelsministerens skrivelse af 14. d.s til Fragtnævnets formand skal man tillade sig at meddele, at spørgsmålet om, hvorvidt det kan forsvares ikke at søge fragtnævnetsloven forlænget udover 1. april 1949, har været drøftet nøje i Fragtnævnet, og på grundlag af denne drøftelse skal nævnet fremkomme med følgende udtalelse:

Ud fra den opfattelse, at den størst mulige frihed for skibsfarten gavner næringen og samfundet mest, har Fragtnævnet stedse stræbt efter så hurtigt, det fandtes forsvarligt, at frigøre erhvervet for de restriktioner, som hensynet til samfundets tarv havde gjort det nødvendigt at iværksætte, og i dag er Fragtnævnets opgaver derfor stort set begrænset til:

- 1) Approbation af befragtning af fremmed tonnage, særlig tankskibe, af hensyn til forbruget af fremmed valuta.
- 2) Vejledning for revisionsudvalget for tyske betalinger med hensyn til skibsfartssager.
- 3) Indhentning af statistiske oplysninger i forbindelse med Marshall-planen, hvorved bemærkes, at Fragtnævnets myndighed har været anset for nødvendig i tilfælde, hvor nogen måtte vægre sig ved at meddele ønskede oplysninger, og desuden kan blive ønskelig, såfremt der vil kunne blive tale om udstedelse af påbud til udførelse af visse transporter med skibe under amerikansk flag.
- 4) Fragtnævnet har ophævet ethvert krav om approbation af befragtninger af danske skibe. Endvidere har Fragtnævnet ophævet standard- og maksimalraterne for samtlige skibe, dog at man af hensyn til udligningskassen har bestemt, at de af nævnet tidligere fastsatte betingelser for kulfarten på Danmark fortsat skal være gældende.

I tilslutning til ovenanførte har man frigivet kontrollen med skibenes positioner. Jfr. iøvrigt vedlagte cirkulære nr. 11 af 16/9 1948.

På grundlag af de her givne oplysninger vil det ses, at spørgsmålet, om Fragtnævnet på indeværende tidspunkt bør ophæves eller ej, i nogen grad vil bero på et skøn, idet de opgaver, nævnet endnu bestrider, kunne henlægges direkte under handelsministeriet eller under et eller flere andre organer, men det vil dog formentlig alt taget i betragtning endnu være tvivlsomt, om det vil være hensigtsmæssigt at give afkald på den offentlige myndighed, der er fastlagt i fragtnævnetsloven vedrørende skibsfartsforholdene.

Det er usikkert, hvorledes de internationale forhold vil udvikle sig i den nærmeste tid, og det må formentlig være af nogen betydning, at man har et fragtnævn, der til enhver tid kan påtage sig de opgaver, en given situation måtte kræve. Selvom forholdene ikke udvikler sig til en direkte krigssituation, er det ikke utænkeligt, at den internationale spænding vil kunne medføre, at man fra statsmagts side vil blive tvunget til påny at foretage indgreb i skibsfartens forhold, som man heldigvis nu må betragte som overflødige og skadelige.

I denne forbindelse vil det formentlig være af interesse at oplyse, hvorledes situationen bedømmes i andre lande.

I England har myndighederne ligesom i Danmark i videst muligt omfang frigivet skibsfarten, men har samtidig opretholdt visse nødvendige restriktioner. Man tillader sig herved at gengive i oversættelse en artikel i Scandinavian Shipping Gazette nr. 1 af 12. januar 1949 indeholdende oplysning om, hvorledes forholdene er i England:

»Fra 1. december ophørte regeringskontrollen med almindelige lastbåde i oversøisk og europæisk fart, idet der udstedtes almindeligt fragtlicens gyldig indtil tilbagekaldt af ministeriet. Maskineriet opretholdes således intakt klart til at sættes i brug igen i en nødsituation; men i mellemtiden suspenderedes de officielle fragt-