

Traktatens forhold til Grønland.

Under hensyn til, at de lovbestemmelser, der giver den fastboende befolkning og andre danske statsborgere særlig adgang til at udøve erhvervsvirksomhed, som ikke kan gives til udenlandske statsborgere, stadig er gældende, jfr. lov nr. 277 af 27. maj 1960 om udøvelse af erhverv i Grønland, må det anses for nødvendigt, at Grønland fortsat holdes uden for traktaten med den undtagelse, der følger af den til traktaten knyttede protokol. Grønlands indlemmelse under det danske rige i medfør af grundloven har ikke gjort nogen ændring heri.

USAs skibsfarts- og skibsbygningspolitik.

Den offentlige støtte til den amerikanske handelsflåde antager i det væsentlige tre former, nemlig monopol på kystfarten, drifts- og skibsbygningsubsidier samt de såkaldte cargo preference bestemmelser, der reserverer visse andele, normalt 50 pct., af amerikanske regeringstransporter for befragtning på amerikansk køl.

- a. Det amerikanske *kystfartmonopol* har eksisteret siden begyndelsen af forrige århundrede og udvidedes i 1920 til at omfatte farten på Alaska, Hawaii m. m. Denne tilstand er anerkendt i den dansk-amerikanske traktat af 1826, der indeholder en undtagelsesbestemmelse for kystfarten, og den tilsvarende bestemmelse i venskabs-, handels- og søfartstraktaten af 1951 betyder således ikke nogen ændring af retstilstanden.
- b. Direkte offentlig subsidiering af den amerikanske skibsfart indførtes ved Merchant Marine Act 1936. Beskyttelsen efter dette system, som i hovedtrækkene gælder i dag, ydes under to former, *byggesubsidier* og *driftssubsidier*. Byggesubsidier ydes i form af langtidskontrakter og skal give amerikanske redere kompensation for forskellen i omkostninger ved levering fra amerikanske værfter og tilsvarende byggeomkostninger på udenlandske skibsværfter. Subsidierne kan andrage op til halvdelen af byggeomkostningerne. Driftssubsidierne, der ligeledes ydes i form af langtidskontrakter, må ifølge loven ikke overskride de faktiske amerikanske meromkostninger med hensyn til

forsikring, vedligeholdelse, reparationer og lønninger i forhold til udenlandske konkurrenters tilsvarende udgifter. Sådanne subsidier ydes kun til besejlingen af linjer, der af de amerikanske myndigheder skønnes væsentlige for USAs udenrigshandel. Trampfarten omfattes derfor ikke af disse bestemmelser.

På grundlag af denne ordning har de amerikanske myndigheder iværksat et stortilet byggeprogram for den amerikanske handelsflåde, som i en 20-årig periode fra 1958 vil indebære bygning af ca. 300 skibe til en samlet værdi af omkring 4½ milliard dollars. For finansåret 1961-62 er der budgetteret subsidiebetalinger på 300 mill. \$, heraf 182 mill. \$ som driftssubsidier, 85 mill. \$ til nybygninger og 10½ mill. \$ til køb af forældet tonnage. Europæisk kritik fremsat under skibsfartskonferencen i Washington i juni 1959 af ordningen blev fra amerikansk side imødegået med en forsikring om, at de amerikanske bestemmelser ikke ville blive administreret således, at de ville stille amerikanske redere bedre end udenlandske konkurrenter.

- c. Vedrørende den amerikanske cargo preference er følgende blevet oplyst: fra 1904 har alle amerikanske militære transportere været 100 pct. reserveret amerikanske skibe. I 1934 reserveredes på tilsvarende måde transportere i forbindelse med lån eller anden finansiel bistand fra et hvilket som helst amerikansk organ for amerikanske skibe. Der åbnedes adgang til ved særlig dispensation at give udenlandske skibe mulighed for at befragte 50 pct. af forsendelserne.

I forbindelse med hjælpeydelseerne efter den 2. verdenskrig fremkom yderligere love om befragtning på amerikansk køl, der gjordes permanente ved Public Law 664 af 26. august 1954. Efterkrigstidens cargo preference bestemmelser overlader 50 pct. af leverancerne til den frie skibsfart uden hensyn til nationalitet. Den mere restriktive bestemmelse fra 1934 gælder dog stadig og anvendes især ved forsendelser under Export-Importbanken.

Fra amerikansk side anser man ikke cargo preferencen som et udslag af