

flagdiskrimination, idet man i USA kun betragter offentlige indgreb i *kommercielle* transporter som diskriminatoriske. Imod dette princip om regeringens afskibningsfrihed har man fra europæisk side fremhævet de alvorlige konsekvenser for den øvrige verdens skibsfartsinteresser af den amerikanske skibsfartsstøtte. På skibsfartskonferencen i Washington i 1959 forsøgte man således fra europæisk side en generel aktion i sagen. Drøftelserne på konferencen bragte ikke parterne nærmere hinanden, men er senere fortsat på ekspertniveau.

Tidligere har Danmark ved flere lejligheder fremhævet sine synspunkter, således i 1955 ved afvisning af tilbud om køb af varer fra amerikanske overskudslagre som udtryk for principiel afstandtagen fra, at der til sådanne salg knyttes klausuler om afskibning med amerikanske skibe. Herudover har man fra dansk side ved stadig kontakt mellem ambassaden i Washington og State Department gjort de danske synspunkter gældende.

Et andet forum for meningsudvekslinger om skibsfartsspørgsmål vil formentlig blive søtransportkomiteen i OECD, idet det formenes, at den amerikanske tiltrædelse af OECD-konventionen vil indebære aktiv deltagelse i denne komité's arbejde.

Den senere tids amerikanske betalingsbalancevanskeligheder har dannet baggrund for en Ship American kampagne, iværksat af amerikanske redere, hvorved som et nyt moment muligheden for valutabesparelse ved afskibning på amerikansk køl er fremført som argument for udvidelse af cargo preference lovgivningen.

USAs luftfartspolitik.

USAs luftfartspolitik i forholdet til Skandinavien er senest kommet til udtryk under de forhandlinger, der fandt sted i København i tiden 12.-28. september 1960. Disse forhandlinger fandt sted efter amerikansk ønske og må ses på baggrund af, at en stadig større del af den voksende transatlantiske trafik i de senere år er gået over til europæiske luftfartsselskaber. Forhand-

lingerne fandt sted med henblik på at klarlægge visse meningsforskelle med hensyn til fortolkningen og anvendelsen af kapacitetsbestemmelserne i de skandinaviske landes luftfartsoverenskomster med USA.

Siden 1958 har man fra amerikansk side forsøgt at få Skandinavein til at afgive såkaldt 6. frihedsstatistik, hvilket i praksis vil sige statistik over passagerer, som med SAS flyver fra USA til København og derfra videre til andre byer i Europa og østen eller omvendt. Efter skandinavisk opfattelse kan de bestående aftaler ikke fortolkes som indeholdende hjemmel til at stille krav om statistik for 6. friheds-trafik eller til at indføre restriktioner for sådan trafik.

I forbindelse med kongens og dronningens besøg i USA i 1960 fremførtes de danske synspunkter med hensyn til luftfartspolitikken i forholdet mellem Skandinavien og USA.

USAs generelle luftfartspolitik, der i de seneste år har vist protektionistiske tendenser, blev også inddraget i Eisenhower-administrationens overvejelser i forbindelse med USAs betalingsbalanceproblem. Præsidenten for den amerikanske lufttrafik-sammenslutning (Air Transport Association of America) foreslog i december 1960, at De Forenede Staters regering

1. aktivt deltager i foranstaltninger til fremme af rejser til USA,
2. ophæver krav om visum, hvor dette måtte være muligt, og i øvrigt forenkler proceduren ved udstedelse af visum til USA,
3. træffer foranstaltninger til fremme af luftfragttrafikken og forenkling af de amerikanske eksportbestemmelser,
4. styrker den nationale luftfartspolitik bl. a. således, at man straks ændrer den nuværende situation, hvor de amerikanske luftfartsselskaber har en stadig nedgående andel i den internationale lufttrafik.

Førstnævnte tre programpunkter vil formentlig kunne gavne også udenlandske luftfartsselskaber, hvorimod punkt fire må ses som et udtryk for amerikansk luftfarts ønsker om øget officiel støtte i konkurrencen med de udenlandske luftfartsselskaber. Disse ønsker fra det amerikanske luftfartserhverv