

og dens efterfølger, organisationen for økonomisk samarbejde og udvikling, OECD, nået gode resultater i samme retning, navnlig på grundlag af den gældende liberaliseringskode, der fastslår princippet om en liberal international søfartspolitik under frie og rimelige konkurrenceforhold. Imidlertid har man ikke mindst i de senere år set tendenser i modsat retning. En lang række lande er slået ind på regulerende og protektionistiske foranstaltninger for at fremme nationale interesser på dette område, og i dag praktiseres flagdiskrimination af mere end 40 lande, og ca. 10 pct. af verdens søtransport er derved blevet undergivet diskriminerende afskibningsbestemmelser. Tendensen går desværre i retning af stadig større udbredelse af flagdiskriminationsklausuler i bilaterale handelsaftaler, og der er tegn, som tyder på, at regionale præferenceordninger vil blive indført i højere grad end tidligere.

De lande, som praktiserer forskelsbehandling, udgør ikke nogen ensartet gruppe med fælles interesser og motiver. De er tværtimod geografisk meget spredte og står på et højt forskelligt stade med hensyn til økonomisk udvikling. Motiverne for flagdiskrimination varierer også, fra ønsket om at beskytte eksisterende nationale handelsflåder, som af forskellige grunde har svært ved at konkurrere med andre landes skibe — eller ønsket om at beskytte handelsflåder af beredskabsmæssige grunde — til bestræbelser på at opbygge egne handelsflåder eller at starte nye linieredier, hvor dette ikke kan ske i konkurrence på lige vilkår med andre lande. Det sidstnævnte motiv, som ikke sjældent synes at være blandet med prestigemæssige hensyn, har ofte været fremherskende i nogle af udviklingslandene.

Den flagdiskrimination, der rent faktisk praktiseres af statshandelslandene udgør et særligt problem, der må ses i sammenhæng med det statslige monopol på udenrigshandelen i disse lande.

Den vigtigste målsætning for international skibsfart må være at sikre den mest effektive transport for en stadig stigende verdenshandel. De erfaringer, man hidtil har høstet af virkningerne af diskriminerende foranstaltninger og præferenceordninger på skibsfartsområdet, viser, at kun en skibsfartspolitik, som giver alle landes skibe mulighed for at konkurrere om fragterne på lige vilkår kan skabe forudsætningerne for et rationelt transportsystem med lavest mulige transportomkostninger. Ud fra dette synspunkt er det af stor betydning at få bortryddet alle hindringer for, at befragterne frit kan vælge, hvilke skibe, de vil benytte. For dansk skibsfart vil alle ordninger af denne art have særdeles

uheldige virkninger, da en sådan indgriben i konkurrenceforholdene for den internationale skibsfart forringer det grundlag, som den danske handelsflåde har baseret sin eksistens på. Det må i denne forbindelse erindres, at omkring 85 pct. af den danske handelsflåde ikke sejler på Danmark, men udelukkende er beskæftiget i transport mellem andre lande.

De problemer, som denne udvikling har stillet de traditionelle skibsfartslande overfor, er genstand for drøftelser i en række internationale organisationer, af hvilke Danmark er medlem. I flere af disse organisationer er der fastsat regler, som forpligter medlemslandene til at føre en ikke-diskriminerende politik på skibsfartsområdet. Stor betydning har i denne forbindelse arbejdet indenfor OECD, hvor de traditionelle skibsfartsnationer har et centralt forum for drøftelse af skibsfartspolitiske spørgsmål i organisationens søtransportkomite (Maritime Transport Committee — MTC). Herudover har der siden 1961 regelmæssigt fundet drøftelser sted i det organ, der betegnes som den konsultative skibsfartsgruppe (Consultative Shipping Group — CSG), og som nu omfatter følgende 12 lande: Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Grækenland, Holland, Italien, Japan, Norge, Storbritannien, Sverige og Vesttyskland. Gruppen har indtil nu afholdt 8 møder på ministerniveau, senest i Oslo i juni 1966. Medlemmerne af gruppen er enige om at samordne deres deres bestræbelser på at modarbejde flagdiskrimination.

Spørgsmålet om flagdiskrimination har også været genstand for drøftelse i De forenede Nationers konference om handel og udvikling (UNCTAD) i forbindelse med det samarbejde om skibsfartsspørgsmål, der finder sted i denne organisation.

Også i Europarådet er flagdiskriminationsspørgsmålet taget op til behandling. I november 1965 fremlagde den økonomiske komite en enstemmig rapport, hvori man tog afstand fra diskrimination. I rekommandation nr. 451, der blev vedtaget af den rådgivende forsamling i januar 1966, opfordres de af rådets medlemmer, som ikke har lovhjæmmel til at træffe foranstaltninger til at modvirke flagdiskrimination, til at undersøge mulighederne for at skaffe sig en sådan lovhjæmmel. På et møde i december 1966 vedtog ministerkomiteen bl. a. under henvisning til søfartsministermødet i Oslo i juni 1966, at sende den nævnte rekommandation til medlemslandene.

I 1965 anmodede medlemmerne af det internationale handelskammer de respektive regeringer om at træffe foranstaltninger mod flagdiskrimination med den begrundelse, at sådanne ordninger fører