

F. t. l. om foranstaltninger mod forskelsbehandling inden for international skibsfart.

til højere omkostninger og langsommere transportydelser.

Også det internationale søfartskammer har i 1965 opfordret sine medlemmer til at anmode de respektive regeringer om at tilvejebringe lovgivning, som gør det muligt at træffe foranstaltninger mod flagdiskrimination.

Udenfor de internationale organer har Danmark i lighed med flere andre lande arbejdet for at sikre ligelige konkurrenceforhold for skibsfarten gennem dertil sigtende klausuler i de bilaterale handels- og skibsfartsaftaler, der indgås. Det er lykkedes i en række sådanne aftaler at få indført klausuler, som gensidig sikrer de kontraherende parters handelsflåder nationalbehandling eller mestbegünstigelsesvilkår.

De skibsfartslande, som samarbejder i den konsultative skibsfartsgruppe, er nået til den opfattelse, at der bør træffes yderligere foranstaltninger til at modarbejde tendenser i retning af udvidet diskrimination. De fremstød, som hidtil er blevet gjort ad diplomatisk vej og gennem indgåelse af bilaterale aftaler m. v., kan ikke anses for tilstrækkelige til at modvirke den stedfindende uheldige udvikling. Under drøftelserne om, hvilke andre og mere effektive forholdsregler der vil kunne tages i brug for at sikre, at skibsfartserhvervet på længere sigt kan udøves så frit som muligt uden at blive hæmmet af diskriminerende ordninger, har det været fremhævet som et moment af væsentlig betydning, at visse lande allerede har lovhjemmel til at træffe modforanstaltninger overfor de diskriminerende landes skibsfart og handel.

Spørgsmålet om at søge gennemført en sådan lovhjemmel i de lande, som ikke allerede har en sådan lovgivning, blev rejst på søfartsministermøderne i London i marts og december 1963. I disse møder deltog søfartsministrene fra Belgien, Danmark, Frankrig, Grækenland, Italien, Holland, Norge, Storbritannien, Sverige og Vesttyskland. Ministermøderne anbefalede, at de deltagende lande, skulle overveje hensigtsmæssigheden af at indføre fornøden lovhjemmel, såfremt en sådan lovhjemmel ikke allerede forelå. Enkelte lande i gruppen gav på dette tidspunkt udtryk for nogen reservation overfor tanken om at lovfæste adgangen til modforanstaltninger bl. a. på grund af faren for, at sådanne modforanstaltninger fejlagtig skulle kunne opfattes som et brud på ikke-diskriminationsprincippet.

På søfartsministermødet i Oslo i juni 1966, hvori foruden de nævnte lande også Japan og Finland var repræsenteret, blev spørgsmålet taget op igen, og samtlige lande med undtagelse af Grækenland gav her tilslutning til en rekommendation gående ud på,

at de lande, som ikke allerede har hjemmel til foranstaltninger mod flagdiskrimination, eller som ikke har en hjemmel, der kan betragtes som hensigtsmæssig under de nuværende forhold, skal overveje snarest at tilvejebringe en sådan hjemmel. Der var på mødet almindelig enighed om, at sådanne foranstaltninger under visse forhold kan være rimelige og berettigede for at forsvare den væsentlige interesse, der består i at opretholde en fri og rationel skibsfart. Der var også enighed om, at man kun skulle gribe til sådanne foranstaltninger som en sidste udvej, efter at andre foranstaltninger, bl. a. sædvanlige diplomatiske forestillinger, har været prøvet, samt at sådanne modforanstaltninger kun skulle kunne iværksættes efter en omhyggelig vurdering af den aktuelle politiske og økonomiske situation, og efter samråd mellem de deltagende lande. Det følger heraf, at i den udstyrkning, der kan blive tale om at gribe til sådanne modforanstaltninger, vil dette såvidt muligt ske som en koordineret og samlet optræden fra de deltagende landes side.

Bestemmelser af den her omhandlede art er ikke ukendt i dansk lovgivning. I den danske toldlov af 28. januar 1959 indeholder § 3 således en hjemmel til midlertidigt at belægge varer, der eksporteres fra et land, hvor danske skibe undergives en diskriminerende behandling, som ikke udøves overfor andre lande, en tillægsafgift på indtil 75 pct. af varens værdi. Også i den norske toldtarif findes visse bestemmelser, som giver adgang til at indføre forhøjede afgifter på varer, der indføres fra et land, som diskriminerer imod norsk skibsfart. De danske bestemmelser på dette område har ikke været benyttet i praksis, og det samme er tilfældet med de norske bestemmelser.

Blandt de lande, som var repræsenteret på ministermødet i Oslo, har både Frankrig, Italien og Tyskland bemyndigelser til at gribe ind mod flagdiskriminerende lande. De har således alle sikret sig hjemmel til at forbyde indgåelse af fragtaftaler og aftaler om transport med de diskriminerende landes skibe. Dette anses for at være det mest nærliggende middel at gribe til, såfremt det skulle blive aktuelt at indføre modforanstaltninger, hvis andre forsøg på at modvirke diskrimination ikke har ført til resultat. I overensstemmelse med den fornævnte rekommendation fra ministermødet i Oslo må handelsministeriet under hensyn til vor store interesse i at opretholde en fri og rationel international skibsfart være af den opfattelse, at der også i Danmark bør tilvejebringes en lovgivning, som hjemler adgang til at træffe modforanstaltninger af denne karakter.

Spørgsmålet om formen for en sådan lovhjemmel og de problemer, der knytter sig til brugen af en