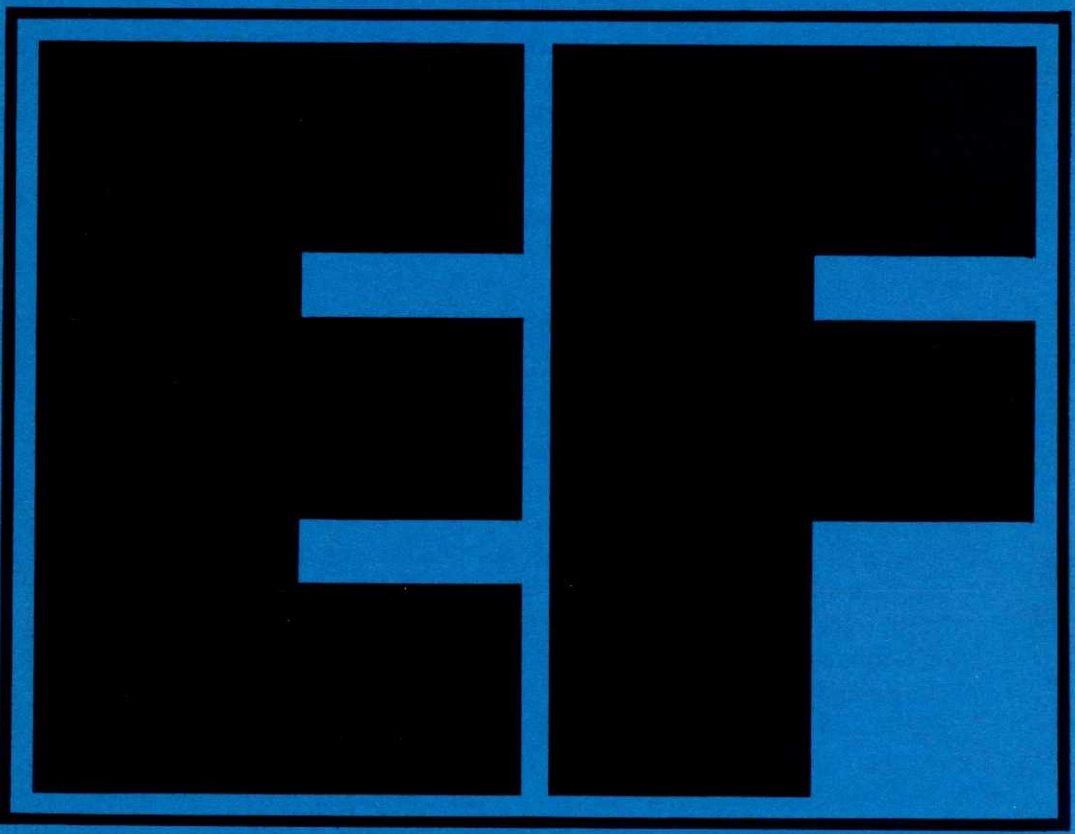


En orientering fra  
Utenriksdepartementet

10

# Skips - farten



De Europeiske Felleskap



Utenriksdepartementet har fastsatt følgende betegnelser og forkortelser.  
(Den engelske forkortelse er gjengitt i parentes):

**EF — Dei Europeiske Fellesskapa (EC)**

**EØF — Det Europeiske Økonomiske Fellesskapet (EEC)**

**EKSF — Det Europeiske Kol- og Stålfellesskapet (ECSC)**

**EURATOM — Det Europeiske Atomenergifellesskapet (EURATOM)**

På mange økonomiske områder har Fellesskapene allerede en etablert, felles politikk. Det gjelder imidlertid ikke for skipsfartens del. Hvis Fellesskapene blir utvidet med nye land, blir det denne større sammenslutning som avgjør om det *skal* utformes en felles skipsfartspolitik, og hvilket innhold denne politikken skal få. Kommer Norge med som *medlem*, vil vi på grunn av vår størrelse som skipsfartsnasjon kunne få innflytelse over den fremtidige utvikling på dette område.

Selv om Fellesskapene *ikke* skulle komme til å utarbeide en felles skipsfartspolitik, men overlater denne politikk til de enkelte regjeringer, vil det være av den største betydning for norsk skipsfart at Norge kan delta i fellesskapslandenes samarbeid. For det første vil fellesskapsorganene være viktige for informasjon om og drøftelse av skipsfartsspørsmål også i en slik situasjon. For det annet vil Fellesskapenes økonomiske politikk og handelspolitikk ha en sterk innflytelse på utviklingen ellers i verden og dermed på vilkårene for norsk skipsfart.

En formelt stadfestet skipsfartspolitik kan utformes på grunnlag av Roma-traktatens artikkel 84, paragraf 2:

«Rådet vil enstemmig kunne avgjøre om, i hvilket omfang og på hvilken måte passende bestemmelser vil kunne treffes for skipsfart og luftfart.»

Hittil er det som nevnt gjort lite for å trekke skipsfarten inn under Roma-traktatens regelverk. Og et vedtak må, slik det fremgår av artikkel 84, være enstemmig.

Det er tegn til at man på fellesskapshold ser betydningen av å komme fram til en felles holdning i skipsfartsspørsmål. Man mener at en utvidelse av Fellesskapene vil skape en ny situasjon for områdets sjøtransport, både for den ytre og indre handel, og iverksettelsen av en felles handelspolitikk vil forsterke et slikt behov. Disse synspunkter kom blant annet til uttrykk i et notat fra Kommisjonen av april 1970.

---

## Betydningen av fri skipsfart

---

De vest-europeiske skipsfartsland har i årene etter den annen verdenskrig bygd sin skipsfartspolitik på den såkalte Liberaliseringskode.

Denne slår fast prinsippet om fri deltakelse i de internasjonale sjøtransporter og fritt valg av tonnasje for fraktene. I disse årene er det imidlertid skjedd stadige angrep på disse prinsippene. Land hvis flåte har hatt vanskelig for å klare seg i fri konkurranse, eller som av nasjonalpolitiske grunner har ønsket å bygge opp egne handelsflåter, har tydd til forskjellige former for begunstigelse av egne skip eller restriksjoner for fremmede skip – såkalt flaggdiskriminering. Oftest skjer det ved bestemmelser om at enkelte typer last – f.eks. de frakter som myndighetene har direkte kontroll over – skal skje med landets egne skip, eller det gis påbud om at en viss andel – f.eks. 50 prosent – av en bestemt eksportvare skal fraktes på egne skip. Særlig har en rekke latin-amerikanske land gått langt i denne retning. I første rekke har det rammet linjefarten. I den senere tid har man sett tilløp til en tilsvarende utvikling på tankfartens område.

En slik proteksjonisme har mange uheldige sider. Den fordyrer transporten, hemmer normale forretningsforbindelser og gjør det vanskelig å treffe langsiktige disposisjoner med hensyn til å opprettholde ruter og kontrahere nye skip. Dessuten vet man at nesten alle former for proteksjonisme har uheldige sidevirkninger; tendensene brer seg lett til andre områder og utløser mottiltak.

Begrensninger i den frie skipsfart vil ikke ramme alle skipsfartsland like sterkt. Skadevirkningene blir størst for de stater som har mesteparten av sin flåte i fart mellom fremmede land. Norge står i en slik situasjon, og den ville bli særlig alvorlig hvis vi ikke skulle delta aktivt i et skipsfartspolitisk samarbeid med de stater som ønsker å verne om fri skipsfart.

---

## EF's betydning for fri skipsfart

---

Blir De europeiske fellesskap utvidet, vil de på flere måter bli en særlig viktig faktor i utformingen av de retningslinjer som skal prege internasjonal skipsfart i fremtiden. For det første vil området omfatte mer enn en tredjedel av verdensflåten. For det annet blir det verdens største eksport- og importmarked. For det tredje vil Fellesskapene rent generelt øve en betydelig politisk innflytelse.

De land som vil omfattes av de utvidede fellesskap, har på forhånd et nært skipsfartspolitisk samarbeid. Mellom landenes myndigheter skjer samarbeidet innenfor Den rådgivende skipsfartsgruppe (CSG), som også omfatter Japan. De vest-europeiske rederforbund har også et fellesorgan (CENSA).

De europeiske fellesskap vil ha muligheter for å knytte sin handelspolitikk sammen med avtaler om et skipsfartspolitisk samarbeid og en begrensning av flaggdiskrimineringen. Fellesskapslandene vil kunne samordne sine interesser, og gjennom en fellesopptreden vil de kunne oppnå bedre resultater i skipsfartspolitikken enn de kan hver for seg, og bedre enn gjennom de rådgivende internasjonale organisasjoner som er nevnt. Forskjellen ligger altså ikke i ulikt syn på de prinsipper som bør ligge til grunn for internasjonal skipsfart, men i mulighetene for å omsette en felles holdning i praktisk handling. Fellesskapssamarbeidet vil ikke avløse virksomheten til de eksisterende samarbeidsorganer på skipsfartens område, men komme i tillegg til dette.

---

## Roma-traktaten og norsk skipsfart

---

Dersom det fattes vedtak om at Roma-traktaten skal anvendes på skipsfarten, vil en del av traktatens *alminnelige* bestemmelser få konsekvenser også for denne næring. Det er særlig grunn til å nevne bestemmelsene om det felles arbeidsmarked, etableringsretten og kapitalbevegelsene; disse bestemmelser behandles i andre hefter i denne serien og blir derfor ikke nærmere omtalt her.

---

## Fellesskapslandenes flåte

---

Som det framgår av tabellen nedenfor har de nåværende fellesskapsland en forholdsvis beskjeden del av verdensflåten. Fellesskapene har i dag underskudd på tonnasje. Området har en større handel med andre land enn det som kan fraktes på egne skip.

De to store skipsfartsland i Europa er Storbritannia og Norge. Blir De europeiske fellesskap utvidet med de fire land som nå søker medlemskap, vil EF's andel av verdensflåten øke fra 12–13 prosent til omkring 35 prosent. Fellesskapene får da et overskudd på skipsfartstonnasje, som vil ha hele verden som sitt arbeidsfelt. Skipsfartspolitikken vil derfor få en større vekt enn i dag.

## Handelsflåten i De europeiske fellesskap og Det europeiske frihandelsforbund

|                                   | Millioner bruttoregister tonn |          |          |          | Andel av verdensflåten i prosent |
|-----------------------------------|-------------------------------|----------|----------|----------|----------------------------------|
|                                   | 1/7 1939                      | 1/7 1947 | 1/7 1960 | 1/7 1970 | 1/7 1970                         |
| Danmark . . . . .                 | 1,2                           | 1,0      | 2,3      | 3,6      | 1,6                              |
| Norge . . . . .                   | 4,8                           | 3,8      | 11,2     | 19,6     | 8,6                              |
| Portugal . . . . .                | 0,3                           | 0,4      | 0,6      | 0,9      | 0,4                              |
| Storbritannia . . . . .           | 18,0                          | 18,0     | 21,1     | 26,2     | 11,5                             |
| Sveits . . . . .                  | 0,0                           | 0,0      | 0,2      | 0,2      | 0,1                              |
| Sverige . . . . .                 | 1,6                           | 1,8      | 3,7      | 5,0      | 2,2                              |
| Sum Frihandelsforbundet . . . . . | 25,9                          | 25,0     | 39,1     | 55,5     | 24,4                             |
| Belgia . . . . .                  | 0,4                           | 0,4      | 0,7      | 1,1      | 0,5                              |
| Frankrike . . . . .               | 2,9                           | 2,3      | 4,8      | 6,6      | 2,9                              |
| Italia . . . . .                  | 3,5                           | 1,3      | 5,1      | 7,5      | 3,3                              |
| Nederland . . . . .               | 3,0                           | 2,5      | 4,9      | 5,4      | 2,3                              |
| Vest-Tyskland . . . . .           | 4,5                           | 0,6      | 4,5      | 7,7      | 3,4                              |
| Sum Fellesskapene . . . . .       | 14,3                          | 7,1      | 20,0     | 28,3     | 12,4                             |

Kilde: Lloyd's Register. For 1970 er tallene beregnet med utgangspunkt i Lloyd's Register for 1969. En del sjøsatte, men ennå ikke leverte skip, er inkludert.

## Norsk skipsfart

Omtrent 35 000 nordmenn har sitt arbeid på norske skip. I tillegg kommer de personer som skipsfarten sysselsetter i land – på rederikontorer, i meglerfirmaer osv. – og alle de som er knyttet til produksjon av skip, skipsutstyr osv. I alt kan dette være et tillegg på rundt 65 000 personer, og til sammen gir norsk skipsfart altså sysselsetting – direkte og indirekte – til omtrent 100 000 personer. Regner en også med de pårørende som blir forsørget, kan en si at 300 000 mennesker i Norge er økonomisk avhengige av handelsflåten.

Men skipsfarten spiller en langt større rolle i norsk økonomi enn det framgår av disse tallene.

---

## Skipsfarten og Norges økonomi

---

Det er alminnelig kjent at Norge i høy grad er avhengig av økonomiske forbindelser med omverdenen. Vår import av varer og tjenester er på størrelse med nesten 40 prosent av hele vår produksjon.

Skipsfarten skaffer oss en betydelig del av de valutainntekter vi trenger for å betale for denne omfattende import. Det er antatt at skipsfartens frakter i 1971 vil gi en netto inngang av valuta — etter at driftsutgifter i utlandet er betalt — på 7,5 milliarder kroner. Dette utgjør like meget som vår eksport av fisk, treforedlingsprodukter og metaller til sammen, og også like meget som hele vår vareutførsel til våre handelspartnere i Det europeiske frihandelsforbund (EFTA).

Valutainntektene fra skipsfarten spiller følgelig en meget vesentlig rolle for Norges økonomi — for alle næringsgrener og alle befolkningsgrupper.

---

## Norsk skipsfartspolitik

---

Det kanskje mest fremtredende trekk ved den norske handelsflåten er at den, i langt overveiende grad, frakter andre lands varer. Bare en liten del, omkring 7 prosent, frakter de varer vi selv produserer eller kjøper fra utlandet. Selv om norsk økonomi utgjør mindre enn 1 prosent av de vestlige industrilands økonomi, og selv om vår befolkning bare utgjør 1 prosent av verdens befolkning, har Norge nesten 10 prosent av verdensflåten.

Det er altså ikke Norges egen utenrikshandel som er grunnlaget for handelsflåtens beskjeftigelse. Norsk skipsfart står og faller med sin adgang til å frakte andre nasjoners varer verden over. Dette forutsetter at internasjonal skipsfartspolitik fortsatt bygger på prinsippet om at alle nasjoner fritt kan delta i de internasjonale sjøtransporter. Det vil si at de som selger og kjøper varer verden over, skal ha fri anledning til å velge hvilket skip de ønsker å sende sine varer med, uansett hvilket flagg skipet seiler under.

Å sikre at Norges flåte har adgang til konkurranse på like fot med andre lands skipsfart, er hovedoppgaven for norsk skipsfartspolitik. Men prinsippet om fritt valg av skip trues i dag fra mange kanter, fra store industriland så vel som fra land som er relativt nye i internasjonal skipsfart. Norge deltar derfor i et intimt og aktivt samarbeid med alle land som er av betydning for verdenshandelen eller selv er sjøfartsnasjoner. Det må skje både i skipsfartens egne internasjonale organisasjoner og på det rent politiske plan — i samarbeid mellom landenes regjeringer. Hovedregelen er at Norge må være med, som medbestemmende part, i alle internasjonale

organisasjoner hvor det blir tatt beslutninger som angår internasjonal skipsfart. Medlemskap i De europeiske fellesskap vil få stor betydning for den rolle Norge kan spille i internasjonal skipsfartspolitik, og for den måten vi kan ivareta våre interesser på.

---

## Hva betyr EF for norsk skipsfart?

---

Som alle andre næringer har skipsfarten fordel av stabilitet og vekst i verdensøkonomien. Politisk uro og krisesituasjoner kan nok midlertidig føre til en plutselig og sterk økning av etterspørselen etter tonnasje. Men slike forhold avløses vanligvis av en plutselig svikt i markedet, og store svingninger gjør det vanskelig å planlegge på lang sikt.

For et skipsfartsland som Norge er det ikke de brå svingninger, men den jevne og sterke økning av verdenshandelen som har betydning i det lange løp. I de senere år har vi sett at handelen mellom landene er øket meget raskere enn produksjonen. Landene har spesialisert seg mer på visse produksjonsområder, og kjøper av den grunn forholdsvis mer fra hverandre. Den internasjonale arbeidsdeling får stadig større betydning.

Denne utviklingen er blitt stimulert ved at mange handelshindringer er blitt avvirket eller redusert, og ved at det er opprettet store felles markeder både i Vest-Europa og i andre deler av verden. Den sterke økonomiske vekst innen De europeiske fellesskap har i særlig grad virket stimulerende på verdensøkonomien. Fra 1959 til 1969 er verdenshandelen som helhet noe mer enn fordoblet, mens Fellesskapenes handel med omverdenen er mer enn tredoblet. For skipsfarten har denne sterke vekst i fellesskapslandenes ytre handel en overmåte stor betydning, ettersom det aller meste av denne handel blir fraktet sjøveien.

En tilsvarende vekst i indre og ytre handel viser Det europeiske frihandelsforbund, selv om veksten ikke har vært like kraftig som for De europeiske fellesskap. Man regner med at en utvidelse av Fellesskapene og det større marked som dermed blir skapt, ytterligere vil stimulere denne veksten i produksjon og samhandel. Dersom Danmark, Irland, Norge og Storbritannia blir medlemmer, vil anslagsvis 95 prosent av Fellesskapenes ytre handel komme til å gå sjøveien. I tillegg vil 25 prosent av handelen innen Fellesskapene bli transportert med skip.

Dette utvidede stormarked i Vest-Europa vil bli langt det største arbeidsområde for Norges handelsflåte. I dag er 55–60 prosent av flåten opptatt med å frakte varer til og fra dette geografiske område, og på bakgrunn av de siste 25 års vekst i produksjon og handel, og perspektivene framover, kan man gå ut fra at dette markedet vil få økende betydning i verdenshusholdningen.

Utenriksdepartementet har etter oppdrag fra Regjeringen utgitt en serie brosjyrer om aktuelle spørsmål i forbindelse med søknaden om norsk medlemskap i EF.



---

Hittil utkommet:

1. **Roma-traktaten blir til**
2. **Arbeidsmarkedet og fagbevegelsen**
3. **Politisk samarbeid**
4. **Fiskeriene**
5. **EF's organisasjon**
6. **Sosialpolitikken**
7. **EF og utviklingslandene**
8. **Landbruket**
9. **Økonomisk og pengepolitisk samarbeid**
10. **Skipsfarten**
11. **Distriktspolitikken**

Brosjyrene fåes ved henvendelse til  
Statens informasjonstjeneste,  
Youngstorget 3 - Oslo-Dep., Oslo 1.

---

Utgitt september 1971

Konsulenter: Statens informasjonstjeneste, Statens trykningskontor

Lay-out: Ingolf Holme

Trykk: Grøndahl & Søn.