

- de højest mulige normer i spørgsmål, der angår *sikkerheden på søen* og sejladsens effektivitet;
- b) at tilskynde til *afskaffelse af forskelsbehandling* og unødvendige restriktioner fra regeringers side i spørgsmål, der berører den internationale skibsfart, for derigennem at fremme, at skibsfarten stilles til rådighed for verdenshandelen uden forskelsbehandling; hjælp og opmuntring ydet af en regering til udvikling af dens nationale skibsfart og af sikkerhedshensyn skal i sig selv ikke anses for forskelsbehandling, forudsat at sådan hjælp og opmuntring ikke er baseret på bestemmelser egnet til at indskrænke alle landes skibsfarts fri adgang til at tage del i international handel;
 - c) at drage omsorg for organisationens behandling af spørgsmål angående skibsfartssammenslutningers ubillige indskrænkende foranstaltninger;
 - d) at drage omsorg for organisationens behandling af ethvert skibsfartsspørgsmål, som måtte blive forelagt den af et hvilket som helst organ eller en særlig institution under De Forenede Nationer;
 - e) at drage omsorg for *udveksling af oplysninger* mellem regeringer angående spørgsmål, der behandles af organisationen.

Fra skandinavisk side har man i de forløbne år stillet sig afvisende over for en ratifikation af konventionen under hensyn til, at denne ikke, således som de skandinaviske landes delegationer tilstræbte det under konferencen i 1948, har begrænset organisationens kompetence til tekniske og nautiske spørgsmål, men også har givet organisationen beføjelse til at beskæftige sig med økonomiske og kommercielle spørgsmål, og man har i disse år udfoldet store bestræbelser for at tilvejebringe en indskrænkning af organisationens virkeområde. Dette er imidlertid ikke lykkedes, og det for konventionens ikrafttræden nødvendige antal ratifikationer er nu opnået, hvorefter konventionen trådte i kraft den 17. marts 1958.

Følgende 29 lande havde, da forslaget til folketingsbeslutning fremsattes, ratificeret konventionen: Amerikas Forenede