

1970 var der registreret 541 ratifikationer fra 80 lande. Stigningen skyldes ikke mindst ratifikationer foretaget af afrikanske og latinamerikanske medlemslande.

Af 27 konventioner vedrørende søfartsforhold har Danmark ratificeret 9, hvoraf en ratificeredes under selve søfartskonferencen.

#### *E. ILO's samarbejde med andre internationale organisationer.*

I 1964 oprettedes FN's konference om handel og udvikling (UNCTAD) med det formål at formulere et sæt af principper for international handel og økonomisk vækst for at fremme de økonomiske fremskridt i udviklingslandene. Under hensyn til at søtransport spiller en vigtig rolle i verdenshandelen nedsatte UNCTAD i 1965 en stående skibsfartskomite med den hovedopgave at undersøge om verdensskibsfartens nuværende struktur er i stand til at imødekomme de krav, som udviklingslandenes ekspanderende handel stiller.

Spørgsmålet om relationerne mellem UNCTAD og ILO på skibsfartsområdet er blevet undersøgt af skibsfartskomiteen. Der er lagt vægt på nødvendigheden af koordination mellem de internationale organisationer, der beskæftiger sig med skibsfartsspørgsmål, for at undgå overlappning.

ILO har også haft forbindelse med FN's kurser i havnevesen og skibsfart, der organiseredes af FN i samarbejde med den danske regering. På kurserne behandledes emner som lastebehandling i havne, pakhusindretning, beskyttelse af ladning mod ødelæggelse og tyveri, vedligeholdelse af udstyr i havne m. m.

ILO deltog i et container-seminar arrangeret af FN og Storbritannien i 1967.

ILO deltager regelmæssigt i IMCO's møder, såvel på generalforsamlinger som i komiteer. Om samarbejdet iøvrigt kan henvises til det tidligere anførte.

Der har ligeledes bestået et samarbejde mellem ILO og WHO, toldsamarbejdsrådet (Customs Co-operation Council) og FN's højkommissær i flygtningespørgsmål.

#### *F. Andre spørgsmål.*

##### *Atomskibe.*

På søfartskonferencen i 1958 anmodedes styrelsesrådet om at undersøge problemerne

med hensyn til beskyttelsen af besætninger i atomdrevne skibe. Undersøgelsen skulle foretages i samarbejde med andre berørte internationale organisationer. Da beslutningen blev truffet var atomdrevne skibe nok en realitet, men der er siden blevet bygget og planlagt andre typer af atomskibe.

I 1960 afholdtes et symposium, arrangeret af IAEA og IMCO. Man kom til det resultat, at atomdrevne tankskibe på 43.000 tdw og derover ville være konkurrencedygtige. Den tanke er også blevet fremsat, at de største besparelser måske kunne opnås ved atomdrevne undervandstankskibe.

Selvom der endnu henstår mange uløste problemer, anses det fra visse sider ikke for usandsynligt, at atomkraft vil erstatte konventionel energi i skibe i løbet af de næste 40 år, idet de højere byggeomkostninger opvejes af de lavere driftsudgifter.

Mange tanker er blevet fremsat om skibes fremtidige energiforsyning. Nævnt er således muligheden for flydende atomkraftværker, der via kabler forsyner en konvoj af eldrevne skibe med elektricitet, eller atomkraftværker i land, der forsyner skibe med særlige elektriske batterier af tilstrækkelig kapacitet til fremdrift af skibe.

En lang række sikkerhedsbestemmelser er allerede blevet fastsat med hensyn til driften af atomskibe, bl. a. i sikkerhedskonventionen af 1960 og annexer til denne.

##### *Bekvemmelighedsflag.*

I 1946 anmodede Den internationale transportarbejder Federation (ITF) ILO om at foretage en undersøgelse af spørgsmålet om søfarendes sociale og sikkerhedsmæssige forhold i skibe, der overførtes til bekvemmelighedsflag, og at forelægge sagen for Joint Maritime Commission. Denne fandt, at under visse omstændigheder kunne overførsel af et skib fra et flag til et andet have skadelig virkning på søfarendes forhold. I 1948 truede ITF med at boykotte skibe hjemmehørende i Panama og Honduras, idet man mente, at disse lå under den internationale standard, hvorefter Panama anmodede ILO om ved en uvildig komite at undersøge sagen. Sagen blev henvist til behandling i en 3-mands komite, af hvis rapport det fremgik, at Panamas regering lagde stor vægt på at gennemføre forbedringer i de søfarendes forhold i Panamaskibe, og ILO's styrelsesråd