

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger.

A. Begrebet liniekonferencer.

En meget stor del af den internationale liniefart sker inden for liniekonferencensystemet, som har eksisteret i ca. 100 år. Der findes i dag ca. 360 liniekonferencer, som dækker de vigtigste handelsruter i verden.

Ved en liniekonference forstås en aftale mellem to eller flere rederier om besjling af en eller flere bestemte ruter. Formålet er at regulere det indbyrdes forhold mellem konferencens medlemmer og at sikre fælles optræden udadtil over for afskiberne og konkurrerende linierederier. Konferencen kan omfatte et større eller et mindre område og dække flere eller færre lande. Et fælles grundtræk vil normalt være en aftale om ensartede fragtrater for de af conferenceaftalen omfattede rederier, men herudover kan der være fastsat regler om antallet af anløb af de forskellige havne, hvor mange skibe, der må indsættes i farten, og hvor stor en andel af trafikken hvert enkelt rederi må løfte, og i sin yderste form en fordeling af indtægterne. Konferencen kan have en fastere eller løsere organisationsform med eller uden et fast sekretariat.

Der findes to hovedtyper af konferencer, åbne og lukkede konferencer. I de åbne konferencer, som findes i farten på USA, der ikke anerkender lukkede konferencer, har ethvert rederi, som opfylder kravene til en regelmæssig og tilstrækkelig sejlads, ret til at blive medlem. I de lukkede konferencer afgør konferencen, hvorvidt en ansøgning om optagelse kan godkendes.

Konferencensystemet sikrer en regelmæssig betjening af havnene på faste tidspunkter, normalt uanset hvor store lastmængder, der forefindes, ligesom der sikres en vis stabilitet i fragtraterne. De fleste konferencer giver desuden afskibere, som enten på forhånd forpligter sig til udelukkende at benytte konferencens skibe eller over en vis periode rent faktisk kun benytter disse til at transportere deres laster, en vis rabat, de såkaldte loyalitetsaftaler.

Uden for konferencensystemet vil der ofte være udenforstående rederier, såkaldte outsiders, som med større eller mindre regelmæssighed betjener de samme ruter som konferencens skibe. Dette bidrager til at fastholde en vis konkurrence på fragtmarkedet.

Medens det således er almindelig anerkendt, at konferencerne udøver en nyttig funktion, har der – specielt fra udviklingslandenes side – været rettet kritik af konferencernes virksomhed. Kritikken er dels gået på, at konferencerne var en lukket klub, som udelukkede nye rederier fra at blive medlemmer, dels at de udøvede en monopolistisk virksomhed ved at undlade at give afskiberne det nødvendige indblik i konferencernes virksomhed, som kunne sætte dem i stand til at bedømme rimeligheden i ratefastsættelser eller andre dispositioner fra konferencernes side.

For at imødegå den kritik, som var blevet rejst over for liniekonferencensystemet, og styrke tilliden til konferencerne ved at tilvejebringe en større åbenhed, var der allerede i en 10–15 års periode forud for konventionens vedtagelse fra de vesteuropæiske landes side blevet lagt pres på rederorganisationer og konferencer med henblik på en frivillig gennemførelse af ordninger, som kunne sikre en nødvendig selvdisciplin. Som resultat heraf var der i 1963 blevet oprettet et vesteuropæisk instrument for konsultationer mellem reder- og afskibereorganisationer om konferencespørgsmål (European Shippers Council, – ESC), ligesom der i de enkelte lande var etableret nationale Shippers' Councils. Endvidere vedtog søfartsministre fra de vesteuropæiske lande samt Japan på et møde i Tokyo i februar 1971 en række retningslinier for konferencernes virksomhed og anmodede Sammenslutningen af europæiske og japanske rederiforeninger (CENSA) om at udarbejde en kodeks på basis heraf. En sådan kodeks (den såkaldte CENSA/ESC-kode) blev udarbejdet og i efteråret 1971 godkendt af ministrene.

B. Kodens tilblivelse.