

Fra udviklingslandenes side blev det imidlertid kritiseret, at CENSA-koden var udarbejdet uden deres medvirken og ikke i tilstrækkelig grad tilgodeså deres interesser. Efter en række forudgående forhandlinger i internationale organer vedtog FN's konference for handel og udvikling (UNCTAD) på sin 3. session i Santiago, Chile, i april/maj 1972 at sammenkalde til en diplomatisk konference, som skulle overveje og vedtage en konvention eller et andet multilateralt bindende instrument for en kodeks for liniekonferencer.

Efter to forberedende sessioner i januar og juni 1973 blev der indkaldt til en diplomatisk konference i Genève, der afholdtes i tidsrummet 12. november–15. december 1973. Da man på denne session ikke nåede at færdigbehandle spørgsmålet, blev der i tidsrummet 11. marts–6. april 1974 afholdt en ny session. Denne afsluttedes med vedtagelsen af en konvention om en kodeks for liniekonferencer, i det følgende kaldet koden. Vedtagelsen skete med 72 stemmer, omfattende samtlige udviklingslande og statshandelslande, som var repræsenteret på konferencen, samt følgende industrialiserede lande: Australien, Belgien, Frankrig, Japan, Spanien, Tyrkiet og Vesttyskland. 7 lande, nemlig de nordiske lande, Schweiz, Storbritannien og USA stemte imod, medens 5 lande: Canada, Grækenland, Holland, Italien og New Zealand hverken stemte for eller imod. Blandt de stater, der ikke deltog i konferencen, kan nævnes Irland, Luxembourg og Portugal.

C. Kodens indhold.

Konventionen om en kodeks for liniekonferencer, se bilag 5, har til formål at regulere den internationale liniefart, som foregår gennem liniekonferencerne. Den består af 7 kapitler samt et tillæg indeholdende vejledende procedureregler for international mægling og et andet tillæg, der indeholder de af konferencen vedtagne resolutioner, hvoraf særligt skal fremhæves en resolution om rederier, der ikke er medlemmer af en konference (de såkaldte »outsiders«).

Kapitel I indeholder definitionen af forskellige begreber, der findes i konventionen. Specielt kan nævnes, at en national linie i en stat er defineret som et linierederi, som har sit hovedkontor og faktiske ledelse i denne stat, og som er godkendt som national linie af en kompetent myndighed eller i henhold til lovgivningen i denne stat.

Kapitel II giver regler om medlemskab af konferencer, om lastfordeling og om konferencernes interne forhold. Disse bestemmelser er de mest

kontroversielle i konventionen, og de, som foranledigede Danmark til sammen med en række andre lande at stemme imod konventionen.

Artikel 1 fastsætter, at nationale linier i et land, som betjenes af en konference, har ret til at blive medlem af vedkommende konference, forudsat at de opfylder visse generelle krav til udførelse af en regelmæssig og effektiv service og i øvrigt underkaster sig konferencens vilkår. Rederier fra lande, som ikke betjenes af konferencen (»cross-traders«), har ikke en tilsvarende ret, men kan optages i konferencen, hvis de ud over de generelle krav, som også stilles til nationale rederier, opfylder en række øvrige betingelser, herunder at konferencen skønner, at der er behov for deres deltagelse i trafikken. Bestemmelsen må dog ikke anvendes til helt at afskære ikke-nationale rederier fra medlemskab af konferencen og dermed omgå lastfordelingsreglerne i artikel 2. Bestemmelsen, der ikke berører de eksisterende medlemmer af en konference, indebærer, at de hidtidige lukkede konferencer åbnes for rederier hjemmehørende i de lande, der anløbes af konferencen, medens omvendt tredielandsrederier ikke automatisk vil have adgang til at blive medlemmer selv ikke af de nuværende åbne konferencer. For de lukkede konferencer er ændringerne, dog ikke revolutionerende, idet disse igennem de senere år har givet rederier i de lande, der anløbes, adgang til medlemskab. Det kan dog befrygtes, at adgangen for alle »nationale« rederier til at blive medlemmer kan føre til en overfyldning af konferencen med deraf følgende ressourcespild. Bestemmelsen må ses i sammenhæng med EF-forordningens artikel 2, som omtales nærmere i afsnit D.

Artikel 2 indeholder regler om aftaler om lastfordeling og fastsætter, at eksport- og importlandets nationale rederier i en konference, som har en eller anden form for lastfordeling, skal have lige ret til at få andel i de fragttindtægter og lastmængder, som hidrører fra den del af samhandelen mellem de to lande, der transporteres af konferencen, medens ikke-nationale linier skal have en væsentlig andel, såsom 20 pct. af lastmængden og fragttindtægten.

Hermed institueres det såkaldte 40–40–20-princip, som dog er undergivet en vis fleksibilitet. For det første er tredielandsrederiernes andel ikke fastlagt til nøjagtigt 20 pct., men kan afvige herfra både i opad- og nedadgående retning. Endvidere kan konferencens medlemmer aftale andre fordelingsnormer. Inden for en region kan de nationale rederier i den ene ende af konferencens trafikområde foretage en omfordeling mellem sig af de