

andele, som i henhold til bestemmelsen tilkommer dem. I praksis må det dog forventes, at 40-40-20-fordelingsnormen efterhånden vil slå igennem. Bestemmelsen er væsentligt modificeret ved EF-forordningens artikel 3 og 4, som omtales nedenfor i afsnit D.

Bestemmelsen giver endvidere regler for fordelingen, hvis der ikke er nationale rederier i konferencen, eller hvis der kun er nationale rederier i et af de lande, der betjenes af konferencen. Hvis der i en konference ikke findes lastfordelingsregler, kan de nationale rederier kræve – og tredielandsrederier anmode om – at sådanne indføres.

Artikel 3 indeholder regler om beslutningsproceduren inden for konferencerne og giver herunder de nationale rederier en vetoret i anliggender, der efter konferenceaftalen vedrører samhandelen mellem de to lande.

Også denne bestemmelse er modificeret ved EF-forordningen, der omtales nedenfor i afsnit D.

De øvrige bestemmelser i kapitel II giver regler om ophør af medlemskab af en konference, om konferencernes selvregulering og om adgang for offentlige myndigheder til at få kendskab til i konferenceaftalerne.

*Kapitel III* vedrører forholdet til afskiberne og giver bl. a. regler om de såkaldte loyalitetsaftaler, dvs. aftaler mellem konferencen og afskiberne om en særlig rabat, hvis afskiberne udelukkende anvender konferencens skibe.

Bestemmelserne svarer stort set til gældende praksis, men giver udtrykkelige regler for loyalitetsaftalernes indhold, herunder om at der i aftalerne skal findes regler om, hvornår en afskiber er berettiget til at anvende andre end konferencens skibe og om den maksimale erstatning i tilfælde af brud på aftalen.

Endvidere findes regler om adgang for afskiberne til at gøre sig bekendt med alle konferenceregler, der vedrører fragtrabatbetingelserne, og om pligten for konferencerne til at offentliggøre årsrapporter, der giver oplysninger om alle forhold af interesse for afskiberne og deres organisationer.

Endelig indeholder kapitlet regler om, at der skal afholdes konsultationer mellem konferencen og afskiberorganisationerne om forhold af interesse for afskiberne, så vidt muligt inden endelig beslutning træffes.

*Kapitel IV* indeholder regler om fragtrater og giver herunder visse generelle regler, hvoraf kan fremhæves, at fragtraterne skal fastsættes på et så lavt niveau, som det ud fra et kommercielt synspunkt er praktisk muligt, og således give rederne en rimelig fortjeneste. I øvrigt sondres der mellem

almindelige fragtrateforhøjelser, eksportfremmende fragtrater, særlige fragttillæg og valutakursændringer.

For almindelige fragtrateforhøjelser gælder, at der i almindelighed skal gives et varsel på mindst 150 dage forud for en forhøjelse, og at der, med mindre andet aftales, skal gå mindst 10 måneder efter den sidste fragtrateforhøjelse, før varsel om en ny forhøjelse afgives. Dette betyder, at der normalt skal være forløbet mindst 15 måneder, før en ny forhøjelse træder i kraft. Bestemmelsen kan have den virkning, at konferencerne kan være tilbøjelige til at indkalkulere eventuelle kommende prisstigninger i fragtraten og således føre til, at raterne forhøjes mere end påkrævet. På den anden side vil rederierne få et efterslæb, såfremt raterne ikke kan sættes op med kortere intervaller i tilfælde af kraftig inflation m. v. Bestemmelsen er derfor modificeret ved EF-forordningen, som omtales nærmere nedenfor i afsnit D.

På begæring skal der afholdes konsultationer om berettigelsen af en generel fragtrateforhøjelse, og konferencen skal til dette formål stille alle nødvendige oplysninger om udgifter og indtægter til rådighed. Hvis parterne ikke kan blive enige, skal sagen omgående henvises til international mægling, jfr. nedenfor under kapitel VI. Hvis konferencen forkaster mæglingsforslaget, har afskiberne ret til efter varsel at opsiges loyalitetsaftaler.

Eksportfremmende fragtrater er specielle (lave) fragtrater, som fastsættes for at søge fremmet eksporten af utraditionelle varer fra et land. Reglerne har til formål at lette proceduren for gennemførelse af sådanne eksportfremmende fragtrater specielt i forhold til udviklingslande og inlandsstater.

Særlige fragttillæg pålægges af konferencen for at dække forøgede omkostninger eller indtægtstab som følge af pludselige og ekstraordinære forhold. Typisk kan usædvanligt lange ventetider i en havn som følge af dårlige ekspeditionsforhold eller pludselige og voldsomme olieprisstigninger give anledning til pålæggelse af særlige fragttillæg. Bestemmelsen foreskriver, at sådanne fragttillæg skal betragtes som midlertidige, og at de skal nedsættes i takt med forbedring af situationen og bortfalde, når forholdene er normaliserede. Også i dette tilfælde skal der efter begæring afholdes konsultationer med afskiberne, og sagen kan i tilfælde af uenighed henvises til international mægling.

Valutakursændringer, som fører til forøgede udgifter eller mindre indtægter, berettiger til rateforhøjelse, men justeringen af fragtraterne skal ske således, at de sammenlagt hverken fører til fortje-