

neste eller tab for konferencen. Om konsultationer gælder samme regler som for særlige fragttillæg.

I *kapitel V* fastsættes, at en konference ikke må anvende de såkaldte »kampskibe« for at tvinge en konkurrerende linie ud af trafikken. Bestemmelsen vedrører forholdet til de såkaldte »outsiders«. Det er normalt, at et rederi, som ønsker at komme ind på et nyt marked, starter en linie i konkurrence med den eksisterende liniekonference og for at tiltrække sig last underbyder konferenceraterne, eksempelvis med 10–15 pct. Når linien på denne måde har opbygget en vist lastandel, vil der eventuelt være basis for optagelse i konferencen. For at modvirke en sådan konkurrence, var det tidligere praksis, at konferencens linier i fællesskab chartrede et eller flere skibe – de såkaldte »kampskibe« – som gik ind i ratekonkurrencen med den pågældende outsider. Når denne var drevet ud af trafikken, indstilledes farten med kampskibe.

Dette er den vigtigste bestemmelse i selve konventionen om forholdet til outsiders. Imidlertid er der i et bilag til konventionen optaget en resolution om linier, der ikke er medlemmer af en konference. I henhold til denne må sådanne linier ikke hindres i at udøve virksomhed baseret på loyal konkurrence på kommercielt grundlag, og afskibere har med forbehold af indgåede loyalitetsaftaler ret til frit at vælge mellem konferencerederier og udenforstående rederier.

Denne resolution, der vel ikke har samme bindende virkning som konventionen selv, må fra dansk side anses som et værdifuldt supplement til konventionen og et middel til at fremme en nyttig konkurrence over for liniekonferencerne. Resolutionen, der fastslår betydningen af fortsat fri adgang til outsiders virksomhed, vil således kunne sikre danske rederiers muligheder for at deltage som udenforstående rederi, hvis der ikke kan opnås enighed om medlemskab af konferencen eller om lastfordeling inden for denne. Resolutionen er derfor optaget som en national bestemmelse i § 42, stk. 1, i det som bilag I til lovforslaget optrykte udkast til bekendtgørelse om liniekonferencer.

I øvrigt findes der i dette kapitel regler om, at konferencerne i samarbejde med afskiberorganisationerne og andre berørte parter til stadighed skal være opmærksomme på mulighederne for en forbedret service. En konference skal normalt have sit hovedkontor i et land, som betjenes af konferencens skibe, og den skal i almindelighed have lokale repræsentanter i samtlige lande, som betjenes af konferencen. Endelig findes en bestemmelse om, at conferenceaftaler, lastfordelingsaftaler og loyalitetsaftaler skal være i overensstemmelse med konventionens regler.

tetsaftaler skal være i overensstemmelse med konventionens regler.

*Kapitel VI* omhandler reglerne om afgørelse af tvister. Hvis en tvist mellem medlemmerne af en konference eller mellem en konference eller et af dens medlemmer og en afskiberorganisation ikke kan løses ved forhandling, kan den af en af parterne inden for visse tidsfrister indbringes for international mægling. Til dette formål udpeges af medlemslandene et panel af eksperter, blandt hvilke parterne udpeger mæglingsmændene. Disse fremkommer med begrundet forslag til stridens afgørelse, men parterne er ikke forpligtet til at godkende forslaget. Hvis de imidlertid godkender det, er det bindende, og kan fuldbyrdes i medlemslandene på samme måde som en voldgiftskendelse. Hvis mæglingsforslaget ikke godkendes, kan sagen dog i visse tilfælde indbringes for de nationale domstole.

Den anførte procedure er både besværlig og bekostelig, og konventionen giver parterne adgang til at vælge andre fremgangsmåder til afgørelse af deres uoverensstemmelse. Denne adgang er yderligere udbygget ved EF-forordningens artikel 4, stk. 5, som omtales nedenfor i afsnit D.

*Kapitel VII* indeholder afsluttende bestemmelser, herunder regler om konventionens ikrafttrædelse. Konventionen træder i kraft, når den er ratificeret af mindst 24 lande, der repræsenterer mindst 25 pct. af verdens linietonnage som opgjort i 1973. Indtil nu har 51 lande med 20,29 pct. af verdens linietonnage ratificeret konventionen. Fællesskabslandenes ratifikation vil derfor bringe konventionen i kraft.

Når der er forløbet 5 år efter konventionens ikrafttrædelse, skal der afholdes en revisionskonference til at undersøge, hvorledes konventionen har virket, og vedtage eventuelle ændringer.

#### D. EF-forordning af 15. maj 1979.

Som det fremgår af afsnit B, var holdningerne til koden stærkt delte inden for de daværende medlemmer af EF. Tre af disse stemte for koden; to lande stemte imod; to stemte hverken for eller imod, og to lande deltog ikke i konferencen. Det var derfor nødvendigt at søge tilvejebragt en fælles holdning, idet bl. a. forskelsbehandlingen af nationale og ikke-nationale linier ikke kunne anses for at være i overensstemmelse med Rom-traktatens regler. Sagen blev derfor i efteråret 1974 taget op af fællesskabet, og efter langvarige og meget vanskelige forhandlinger blev der i foråret 1979 vedtaget en forordning om medlemsstaternes ratifikation eller tiltrædelse af FN-konventionen om en kodeks for liniekonferencer (bilag 6). Forordnin-