

F.t.l. om liniekonferencer

gen pålægger medlemsstaterne at gennemføre de deri indeholdte bestemmelser og at tage en række forbehold ved ratifikationen af konventionen.

Forordningens artikel 2 har som baggrund, at Rom-traktatens etableringsregler giver en person eller et selskab fra et af fællesskabets lande ret til at etablere sig i et andet fællesskabsland. Kodens definition af en »national linie« er derfor ved forbehold 1 suppleret, således at den omfatter enhver linie, der i medfør af Rom-traktaten er etableret i vedkommende medlemsland, og uanset om den har sit hovedkontor i vedkommende land. Dette kan medføre en risiko for overfyldning af konferencerne, idet enhver national linie i medfør af konventionens artikel 1 har ret til at blive medlem af en konference, der anløber vedkommende medlemsland, forudsat at den opfylder visse generelle betingelser. Det foreskrives derfor, at de nationale linier i en eksisterende konference skal afgøre, om et nyt rederi af samme nationalitet kan optages i konferencen i medfør af reglerne for nationale rederier. Hvis der etableres en ny konference, afgør rederier af samme nationalitet, hvem af dem, der kan optages som national linie i konferencen. Hvis de ikke kan blive enige, kan det enkelte medlemsland på begæring tage skridt til afgørelse af striden.

Såfremt et rederi i medfør af disse bestemmelser nægtes adgang til optagelse i konferencen som nationalt rederi, er det dog ikke herved definitivt afskåret fra medlemskab, idet reglerne for optagelse af ikke-nationale rederier, som forudsætter konferencens godkendelse, vil kunne finde anvendelse.

Endelig pålægger bestemmelsen medlemslandene at sikre, at etablerede rederier fra andre medlemslande behandles på samme måde som rederier, der har deres hovedkontor i vedkommende land, og faktisk kontrolleres inden for dette område.

Artikel 3 vedrører specielt konferencer i fart mellem medlemslande og tredielande. Bestemmelsen fastsætter, at der skal ske en omfordeling efter kommercielle forhandlinger baseret på nærmere angivne principper af de lastandele, som tilkommer de enkelte rederier fra fællesskabslandene, enten som nationale eller ikke-nationale rederier. Den lastandel (ca. 40 pct.), som tilkommer de nationale rederier i den anden ende af konferencens operationsområde, berøres ikke af ordningen, ligesom de andele, som tilfalder eventuelle rederier uden for EF, der er medlemmer af konferencen, heller ikke er omfattet. Omfordelingen vil således normalt omfatte mellem 40 og 60 pct. af konferencens lastmængde.

Hvis konferencens medlemslinier ikke kan enes om omfordelingen, kan spørgsmålet indbringes for en særlig mæglingsinstans. Hvis parterne ikke godkender mæglingskendelsen, kan sagen med deres godkendelse henvises til bindende voldgift.

Artikel 4, stk. 1, udvider adgangen til at deltage i den i artikel 3 nævnte omfordeling af lastandele til på gensidighedsbasis også at omfatte rederier i andre OECD-lande. Under de neden for i afsnit F nævnte forhandlinger mellem EF-landene og de nordiske lande er der opnået enighed om, at gensidighed forudsættes at eksistere inden for samtlige OECD-lande, uanset om de enkelte OECD-lande tiltræder koden eller ej. Hvis det måtte vise sig, at vedkommende OECD-land ikke opfylder kravet om gensidighed, skal sagen drøftes mellem de øvrige lande, forinden der eventuelt træffes foranstaltninger til at udelukke det pågældende lands rederier fra deltagelse i ordningen. I artikel 4, stk. 2, findes den meget vigtige bestemmelse om, at kodens lastfordelingsregler ikke finder anvendelse i fart mellem EF-medlemsstaterne og – på gensidighedsbasis – mellem disse og de øvrige OECD-lande. Også her formodes gensidighed at være til stede. Det forventes således, at al konferencefart inden for OECD-området går fri af lastfordelingsreglerne. Denne fart må antages at repræsentere ca. 75 pct. af alle laster, der transporteres af liniekonferencerne. Fra denne bestemmelse gør artikel 4, stk. 3, dog en mindre undtagelse, idet rederier fra udviklingslande, der er eller bliver optaget som medlemmer af en konference, der besejler den nævnte fart, skal have mulighed for at få tillagt en lastandel i overensstemmelse med kodens regler. Bestemmelsen gælder som nævnt kun for rederier fra udviklingslande og ikke for andre rederier fra ikke-OECD-lande, som formodes at have styrke til i konkurrence med andre rederier at erhverve sig en rimelig andel af lasten.

Artikel 4, stk. 4, sætter kodens bestemmelser om veto-ret for nationale rederier i sager, der vedrører samhandelen med vedkommende land, samt bestemmelsen om, at der skal hengå mindst 10 måneder efter en generel fragtrateforhøjelse, inden varsel om en ny forhøjelse kan iværksættes, ud af kraft for konferencefart inden for EF/OECD-området.

I tilslutning til den førstnævnte bestemmelse er det i artikel 5 generelt fastsat, at et rederi fra et fællesskabsland ikke kan udøve den i kodens artikel 3 angivne veto-ret uden først at konsultere de øvrige rederier fra fællesskabet, som er medlemmer af konferencen. Yderligere er det pålagt medlemslandene ved kodens ratifikation at tage et fortol-